

Bernard LUTUN  
ancien élève de l'École polytechnique

**UNE AUTRE MARINE (1756-1789).  
RÉFORME D'UNE INSTITUTION**



## DU MÊME AUTEUR

- *Une forge nationale, pour quoi faire ? Les forges de La Chaussade à Guérigny (Nièvre)*, autoédition, 2 volumes, 1990.
- *La Marine de Colbert. Études d'organisation*, Paris, Economica, 2003.
- *1814-1817 ou L'épuration dans la Marine*, Paris, l'Harmattan, 2005.
- *Marine et comptabilité : une incompatibilité ? Contribution à l'histoire des finances de l'État français*, autoédition, 2007 et 2010.
- *Les arsenaux de la Marine par les textes*, autoédition, 2010.

Le présent ouvrage reproduit sous le même titre le texte d'un mémoire de doctorat en histoire de l'E.H.E.S.S. sous la direction de Louis Bergeron. La thèse a été soutenue le 24 juin 2005 ; le jury comprenait MM. Louis Bergeron, Guy Chaussinand-Nogaret, Olivier Pétré-Grenouilleau et Denis Woronoff. Le texte a été relu et légèrement retouché ; l'avant-propos et la bibliographie ont été augmentés. Nous donnons séparément, à titre d'illustration, un ensemble de documents annotés se rapportant au service sédentaire, sous le titre : *Les arsenaux de la Marine par les textes (1631-1791)*. Sa présentation est également provisoire, jusqu'à ce que les deux ouvrages puissent être édités dans le circuit commercial.

© Bernard Lutun, auteur-éditeur, 21, rue Charles-Quint, 59100 Roubaix, 2010 ; 1 005 pages (numérotation continue), 2 volumes, 30 cm ; tirage : par cinq ou dix exemplaires, chacun d'eux étant numéroté à partir du n° 11.

### Éléments de catalogage :

Période étudiée : 1661-1791, en France ;

1° arsenaux ou établissements industriels de la Marine ; classes de la Marine ou inscription maritime ; dualisme administratif dans les arsenaux ; formation du personnel technique.

2° organisation du service militaire dans la Marine ; recrutement des officiers ; formation des équipages.

3° noblesse militaire et noblesse commerçante.

4° Nicolas Berryer (1703-1762), Jean-Charles de Borda (1733-1799), Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes (1718-1783), Charles-Eugène-Gabriel de La Croix de Castries (1727-1800), Étienne-François de Choiseul-Stainville (1719-1785), Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), Charles-Pierre Claret de Fleurieu (1738-1810), Auguste Gougéard (1827-1886), Armand-Guy de Kersaint (1742-1793), César-Henri de La Luzerne (1737-1799), Louis-René-Madeleine de Latouche-Tréville (1745-1804), Pierre-Victor Malouet (1740-1814), Antoine de Sartine (1729-1801), René-Josué Valin (1695-1765).

N° I.S.B.N. : 978-2-9505144-6-2 (édition complète) ; 978-2-9505144-7-9 (1<sup>er</sup> volume) ; 978-2-9505144-8-6 (2<sup>e</sup> volume). Dépôt légal : juin 2010.



« Être vrai partout, même sur sa patrie. Tout citoyen est obligé de mourir pour sa patrie ; personne n'est obligé de mentir pour elle. »

Montesquieu, *Mes Pensées*, n° 1729.



Bernard LUTUN  
ancien élève de l'École polytechnique

**UNE AUTRE MARINE (1756-1789).  
RÉFORME D'UNE INSTITUTION**

**1<sup>er</sup> volume**





## AVANT-PROPOS

Le présent travail est le résultat de l'élargissement d'une question que nous nous sommes posée lors de la composition de notre mémoire de maîtrise<sup>1</sup>. Il s'agissait alors d'étudier un petit établissement industriel de l'État dont l'existence avait été remise en question en 1878, non par l'effet d'une réforme administrative, mais sous l'action d'un petit nombre de parlementaires qui cherchaient à connaître, en vue de l'améliorer, le rendement économique des arsenaux portuaires et des usines de la Marine hors des ports. La répartition des commandes entre ces établissements et l'industrie nationale a naturellement été évoquée par la commission mixte réunie pour étudier les questions soulevées, et les éléments recueillis lors de notre première recherche permettaient d'envisager une étude des relations de la Marine et de l'industrie pendant la période précédente (1814-1870), pendant laquelle la grande industrie est née en France. L'acteur collectif principal, du côté de l'administration, est déjà un corps d'ingénieurs, en dépit de certaines apparences. Nous avons cherché à savoir quand et comment ce corps s'était constitué et quelle était sa place en 1814 dans l'organisation générale de la Marine. La seconde partie de cette question a été traitée dans le mémoire de diplôme d'études approfondies, et elle nous a conduit à décrire une épuration administrative, sans oublier d'esquisser l'organisation de la Marine, dont l'évolution serait à suivre jusqu'en 1870<sup>2</sup>. La mise en forme des matériaux recueillis pour répondre à la première partie de la question constitue le noyau du présent ouvrage.

1. Le problème resté en suspens a été posé par un ancien capitaine de vaisseau devenu conseiller d'État, un ancien ministre de la Marine du grand gouvernement Gambetta et surtout un homme courageux, Auguste Gougeard (1827-1886), dans le livre mémorable qu'il a publié après l'échec prévisible de cette commission mixte de 1878 dont il faisait partie : ce sont les *Arsenaux de la Marine*<sup>3</sup>. L'auteur, qui s'est livré à des recherches historiques<sup>4</sup>, évoque l'ancienne querelle qui a déchiré la Marine en

---

<sup>1</sup> *Une forge nationale pour quoi faire ? Les forges de La Chaussade à Guérigny (Nièvre), 1840-1885*, 2 vol., 955 p. et 26 pl. h. t., mémoire de maîtrise de l'université Paris IV, 1990.

<sup>2</sup> *1814-1817 ou L'épuration dans la Marine*, 359 p. et 2 dépliants, mémoire de D.E.A. de l'université Paris IV, 1991. Une version révisée de ce travail a paru en 2005.

<sup>3</sup> *Les arsenaux de la Marine. Organisation administrative. Organisation économique, industrielle, militaire*, 2 vol., 1882.

<sup>4</sup> On reconnaît par son ouvrage précédent, *La Marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert d'après les documents inédits*, 1877, qu'il a consulté notamment le *Code des armées navales* de 1758, qui rassemble par ordre de matières les principaux textes législatifs ou réglementaires rendus du temps de Colbert et comprend une réédition de l'ordonnance du 15 avril 1689.

opposant le corps militaire ou Épée au corps de l'administration ou corps de la Plume. Il décrit les conséquences nuisibles à l'intérêt public d'un principe qualifié de contradiction en matière administrative ou de dualisme administratif et qui consiste à diviser l'action administrative entre des corps qui ne sont pas subordonnés les uns aux autres, mais qui doivent travailler de concert pour accomplir la part d'action qui leur est confiée de manière indivise. Il laisse entendre que la querelle des corps n'est pas étrangère à l'adoption d'un principe funeste qui subsiste dans la Marine à l'époque où il écrit.

Exposer les opinions du commandant Gougéard à ce sujet, c'est comprendre notre démarche, lorsque la recherche initiale s'est étendue à la totalité ou presque des réformes du service administratif, ou *service civil ou sédentaire*, entreprises à partir de 1761. En effet, nous les avons d'abord supposées vraies, nous nous en sommes servi pour comprendre, nous avons trouvé chez plusieurs auteurs de l'époque (rarement chez les ministres, Colbert mis à part), des vues précises, exactes et concordantes en matière d'administration qui ont suffi à éclairer la réglementation qui devait être présentée et à confirmer les positions initiales.

Gougéard sait qu'une administration défectueuse n'a pas seulement pour effet de multiplier les dépenses<sup>5</sup>. Seuls des procédés simples et efficaces permettent aux pouvoirs publics d'apprécier l'étendue des sacrifices à consentir et de les faire accepter par le pays. C'est ainsi que l'auteur publie, pour la première fois en France, un calcul de frais généraux par établissements et directions dont les résultats sont vraiment édifiants.

L'organisation de 1689 répond selon l'auteur aux exigences qu'il a posées. L'usine, dotée de tous ses organes, s'administre elle-même, pourvoyant à ses besoins en personnel et en matières, sous les ordres de l'intendant, à la fois administrateur et homme technique. Le groupe flotte et troupes de la Marine, selon la terminologie de 1882, est placé sous les ordres d'un chef indépendant, le commandant de la Marine. Le contrôle est prévu sous les trois formes qu'il doit revêtir : technique, administratif et financier. Du temps où les bâtiments n'avaient que deux positions, l'armement et le désarmement complet, on pouvait comprendre que la flotte et l'usine aient été confondues, c'est-à-dire qu'elles aient utilisé les moyens de l'arsenal. En 1882 la séparation s'impose, les moyens à donner au groupe flotte devant limiter au nécessaire les points de contact avec l'arsenal, sans pour autant en créer un petit à côté du grand. En effet, les deux parties du port travaillent de façon différente : l'arsenal doit éviter les à-coups et donc suivre un plan de production établi d'avance, alors que la flotte doit agir avec rapidité et en utilisant sa liberté d'action.

L'ordonnance de 1776, qui renverse l'ordre précédent, repose sur deux principes erronés : 1° l'instrument de guerre est fabriqué par celui qui s'en sert (l'Épée) ; 2° les comptes, qui sont la conséquence nécessaire de cette fabrication, sont dressés et produits par un corps spécial (la Plume). Si la première erreur a été corrigée dès 1786 pour les constructions navales (mais non pour l'artillerie navale, jusqu'en 1909), la seconde « a pris, en se transformant dans l'ordonnance de 1844, un caractère tout particulier de gravité ».

Marins et militaires spécifient le besoin militaire et sont juges du résultat obtenu par les hommes techniques ; ceux-ci rédigent les projets correspondants et créent

---

<sup>5</sup> *Les arsenaux de la Marine*, tome 1, *Organisation administrative*, p. 3, 4, 6, 12, 13, 17 à 19, 27, 28, 56, 57, 70, 74, 88 et 126-128, pour ce développement.

ensuite « sous leur propre direction, responsabilité et gestion » l'instrument de combat. Les directeurs, qui sont les chefs de ces hommes techniques, sont donc, qu'on le veuille ou non, des administrateurs. Il faut « les pourvoir de tous les instruments nécessaires pour administrer et, en même temps, leur imposer, avec la responsabilité technique, la responsabilité administrative qui en est la conséquence. Cette absence de définition et d'établissement de la responsabilité est le vice le plus sérieux de l'ordonnance de 1844. D'après cette loi, les directeurs ne sont pas des administrateurs, le bureau des travaux [du commissariat] ne l'est pas non plus. Il s'ensuit que personne ne l'est, et la conclusion logique, c'est que personne n'est responsable. Administration et responsabilité sont en effet deux idées semblables ; l'une est le corollaire obligé de l'autre. Dans l'ordonnance du 14 juin 1844, le mot même n'est pas prononcé et il ne pouvait l'être : c'est la critique la plus sévère que nous voulons en faire. »

Par la force des choses, les services techniques ont eu peu à peu le droit de rendre leurs comptes. Pourtant rien n'a été changé aux procédés anciens, auxquels les nouveaux ont été juxtaposés, « si bien qu'aujourd'hui nous nous trouvons en présence de deux corps différents rendant compte ou, pour mieux dire, paraissant rendre compte d'un même fait [...]. Ce sont ces procédés administratifs, dont la raison d'être est tout historique, que l'on a décorés après coup du nom de contradiction en matière administrative. Tant il est vrai que les sophismes les plus évidents, les appellations les moins justifiées ne manquent jamais pour défendre ce que l'on désire conserver. »

En 1882, le commissariat administre sans contradiction une petite partie du service des ports et, outre l'ordonnancement, exerce dans les autres parties des fonctions équivoques car, « si elles relèvent de l'ordre administratif, elles font double emploi avec les directions ; si ce sont des fonctions de contrôle, elles se superposent à celles de l'inspection des services administratifs [nom alors donné au contrôle]. » De plus le contrôle local, qui devrait être indépendant, exerce son autorité sous la direction de l'administration. Gougéard remarque que la Marine reste un ministère décentralisé. Les ministres ont pu jouer de la contradiction pour essayer de connaître la vérité, mais c'est un pauvre moyen comparé à la centralisation administrative.

Enfin Gougéard remarque que, dans le service des hôpitaux, que nous n'étudions pas ici, étant donné qu'il suit la même évolution que le service des constructions, le personnel médical n'a jamais été subordonné aux commissaires. Jamais le commissaire de l'hôpital n'a eu de pouvoir disciplinaire sur lui, ni le droit de juger sa valeur professionnelle, ni de faire de proposition d'avancement. Ce pouvoir appartenait au médecin-chef, puis en deuxième ressort à l'intendant, dont le commissaire de l'hôpital relevait également. Il n'empêche que le dualisme règne toujours dans les hôpitaux maritimes et que Gougéard voudrait au contraire « remettre entièrement au corps médical la police et la direction des établissements hospitaliers, avec la disposition entière de tout le personnel qui y est attaché ». Le commissariat ne serait plus qu'un fournisseur (pour la réparation et l'entretien des bâtiments, le chauffage et l'éclairage, la nourriture, l'habillement et le couchage des malades). Ainsi le corps médical serait maître de l'hôpital sans descendre jusqu'aux détails de l'administration. L'on sait que cette question n'a rien perdu de son actualité dans les hôpitaux publics d'aujourd'hui.

L'exposé indique les deux niveaux de dualisme que nos lectures nous ont ensuite permis de distinguer : celui qui règne dans l'arsenal sous l'intendant depuis Colbert et celui, plus gênant encore, qui se surajoute en 1776 dans ce service sous le

ministre, et qui étend considérablement le dualisme existant depuis Colbert entre le commandant et l'intendant dans le service militaire à la mer et ses prolongements à terre, dans les armements notamment. Nous ne les avons pas perdus de vue dans l'étude que nous avons faite du service des arsenaux et du service des Classes ou des équipages, qu'il s'agisse du statut des personnels, de leurs fonctions ou des relations de travail que chaque corps ou groupe (la Plume et les ingénieurs principalement) entretient avec les autres corps et groupes du port de guerre, et surtout avec l'Épée.

2. L'étude du corps des ingénieurs-constructeurs nous avait conduit à exploiter le fonds ancien des archives centrales de la Marine conservé aux Archives nationales et au Service historique de la Marine (S.H.D.) à Vincennes. L'état de ce fonds et l'orientation prise nous ont conduit à rechercher des projets de réforme sans en sortir, sauf si des papiers des bureaux ou des ministres ont été rangés ailleurs, et sans recourir, sauf en cas de nécessité, aux sous-séries dites de la correspondance. Une liste de textes de loi assez complète — des ordonnances et règlements sans adresse ni sceau, pour l'essentiel — a pu être établie, pour la période allant de 1631 à 1791, et elle constitue l'épine dorsale de notre travail. Les travaux préparatoires et les mémoires adressés par les officiers sont plus ou moins nombreux et consistants selon les époques ; ils viennent éclairer les textes de loi dont nous faisons état.

La collection la plus intéressante, de surcroît prête à l'emploi, se trouve dans le chartrier de Castries (306AP) : les trois cents pièces emportées (ce sont en général des copies) par le maréchal de Castries (1727-1800) et relatives à son activité de réformateur ont permis de rédiger une première version de l'étude des réformes qu'il a fait accepter par Louis XVI. Ces réformes se rapportent principalement à *la partie militaire du service*, qui forme ainsi la seconde extension de notre travail. Celui-ci se divise désormais en service militaire (à la mer et à terre), service administratif ou sédentaire dans lequel on doit distinguer le service mitoyen des Classes ou des équipages du service des arsenaux. Les autres collections de documents, celles que nous avons formées nous-même, sont moins belles — les papiers conservés ont été dispersés et quelquefois démembrés dans toutes les séries —, mais elles nous ont paru suffisantes pour étudier les trois réformes qui ont précédé celle de Castries et les mouvements qui commencent à agiter la Marine pendant la guerre de Sept ans.

Nous devons préciser que l'étude que nous avons faite du service militaire se limite à la teneur des règlements de service ou des mémoires de réforme qui s'y rapportent, bien que ladite teneur dépasse parfois l'objet normal d'un règlement administratif. Le prolongement naturel de ce travail, ce sont les *Idées militaires de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle* du lieutenant de vaisseau Castex (1878-1968). L'un et l'autre livres devraient s'éclairer mutuellement, et pourtant ils ont peu de points communs : les escadres d'évolution, imaginées afin d'entraîner les officiers aux manœuvres d'escadre à défaut d'armements réguliers suffisants, et la défense des colonies par la mer et contre les armées navales adverses. Pour le reste, il manque une étude intermédiaire que Castex aurait dû faire lui-même pour éviter de donner à ses conclusions un tour métaphysique qu'évite l'amiral Mahan (1840-1914) : cette différence donne en effet aux écrits de l'auteur américain une évidente supériorité pour ce qui concerne l'histoire. L'on pourrait penser que nos origines respectives expliquent des points de vue plus opposés que complémentaires. Voyons plus précisément ce dont il s'agit.

Dès le début de son essai de 1912, le stratège avertit son lecteur : « Les idées professées par l'ensemble des membres d'une société militaire, armée ou marine, nous ont toujours semblé plus intéressantes à considérer que son organisation elle-même ou que ses ressources matérielles, et cela à toutes les époques de l'histoire [...] comme une marine n'est pas créée pour offrir des occasions de noircir du papier ou pour donner de l'occupation à des ouvriers, comme elle a le combat pour suprême but, l'idée militaire, apanage des combattants, doit inspirer en dernière analyse la pensée administrative ou industrielle. Elle en doit être l'ultime moteur et le ressort caché. Les idées militaires sont les fondations invisibles d'un édifice apparent. » Castex est bien un officier d'Épée.

Il juge que la faiblesse des idées militaires a privé en 1783 les marins français de la plus belle illustration qui soit. Il reproche à Castries d'avoir transposé à la Marine les conceptions générales de l'utilisation des forces terrestres, tout en reconnaissant que les vices des plans d'opérations de la guerre d'Amérique doivent beaucoup plus au chevalier de Fleurieu (1738-1810), un ancien lieutenant de vaisseau, qu'au ministre de la Marine lui-même. Il doute que le maréchal soit arrivé au ministère avec des idées militaires, ainsi que l'aurait écrit l'intendant Malouet (1740-1814). *Castex entend par idées militaires des idées en matière de tactique et plus généralement une attitude au combat visant à faire entrer dans la tête des officiers de marine que leur arme est essentiellement offensive et tournée contre la marine de l'ennemi, contrairement à ce qu'ils croient et à ce qu'on leur a fait ou laissé croire. Il aborde les articles de l'ordonnance générale de 1765 qui se rapportent à la question — il sait que des officiers de marine en vue les ont rédigés — en remarquant que l'esprit est nettement défensif : il « semble dispenser de réfléchir, de combiner, de chercher à imposer sa volonté à l'adversaire. On sait à l'avance comment on doit se former. Quoi qu'il advienne, on se réfugiera dans cette figure géométrique, certain d'avoir tout fait pour obtenir la victoire ou du moins pour ne pas être battu. »* Il voit aussi, d'après les instructions de campagne données aux commandants des escadres d'évolution, que le point de vue proprement militaire est secondaire, l'entraînement maritime passant avant, y compris les évolutions « géométriques ».

Le terme d'idées militaires que Castex a pris dans les mémoires de Malouet ne correspond pas à la pensée de cet officier de Plume. Castries sait avant d'entrer au ministère que les officiers de marine n'ont de militaire que le nom, et il reprend en sous-œuvre l'édifice maritime que nous étudions afin de les convertir ; il y serait parvenu avec le temps, le temps que tous les officiers de marine prennent le bon pli et perdent les habitudes d'une marine « bourgeoise », ainsi qu'on les a caractérisées, ce qui est un comble pour un corps noble qui affecte de mépriser le commerce. C'est pour cette raison, probablement, qu'il a préféré le portefeuille de la Marine à celui de la Guerre. Si le maréchal de Castries a encouragé ses généraux à attaquer, il n'a pas cherché à détruire la suprématie de la doctrine défensive dans la marine française, et il a dû croire que ce serait l'œuvre de ses successeurs, et d'abord de Suffren à qui il avait pensé plus spécialement. Castex a donc commis un contresens, et cela parce qu'il s'adresse davantage aux officiers de marine de 1912 qu'à ceux de Louis XVI, ainsi que le montre le passage suivant : « Il est en effet extrêmement difficile de traîner vers l'offensive une organisation conçue en vue de la protection. Si l'on essaie en particulier de bâtir pour la flotte française actuelle un projet d'opérations agressif contre n'importe qui, et cela à titre d'exercice personnel, on demeure stupéfait du nombre de bateaux qu'il faut, surtout

en ce qui concerne les unités de flottille (contre-torpilleurs et grands sous-marins), sortir de leurs trous, arracher à la défensive pour les jeter contre la flotte ennemie. La perte de rendement due à l'immobilisation protectrice ( ? ) est fabuleuse. Quand on cherche à tourner cette machine dans le sens de l'offensive, tout est à créer, jusqu'à de nouveaux groupements tactiques et à de nouveaux liens de commandement. »

Castex, qui est un officier de marine, rapporte tous les déboires de la France en matière militaire à l'usage contre nature qu'elle a fait de sa marine. Cette position lui permet de taire ce qu'il n'a pu manquer de constater par ses lectures d'archives : des désobéissances individuelles et collectives dans les rangs des officiers des bâtiments armés, la désunion dans leur corps et plusieurs actes contraires à l'honneur qui n'ont pas été étrangers au sort des armes. Dans l'opinion publique, celle des milieux maritimes du moins, l'on perçoit pendant la guerre de Sept ans un air de désapprobation et une méfiance qui peut aller jusqu'au désir de doubler la Marine par une autre force armée sur mer, voire même de remplacer la première par une marine affermée. Au lieu de cette unique cause, nous en trouvons donc au moins trois autres : l'infériorité matérielle et surtout numérique en général (et non dans chaque engagement), la mauvaise organisation au sens où nous l'entendons, ainsi que Malouet, dans notre travail, enfin le mauvais état d'esprit des officiers dans leur ensemble, lequel est le résultat de l'organisation autant que du recrutement.

Ici encore nos lectures d'archives viennent confirmer l'opinion générale du commandant Gougeard. Cet ancien capitaine de vaisseau est conscient des progrès accomplis par son corps en matière de discipline et de subordination. « Sur la discipline, sur le respect dû à leurs chefs et à eux-mêmes, [les officiers de marine] professent des opinions d'un ordre incomparablement plus élevé. Ces compétitions de chaque jour, ces interminables discussions allant même parfois jusqu'au refus d'obéir, et qui jettent, quand on les étudie de près, comme un voile de tristesse sur ces époques en apparence si brillantes, leur sont devenues étrangères. Si, à l'égal de leurs aînés, le sentiment de leurs devoirs à l'égard de la patrie les anime, ils ont à un degré bien autrement élevé la notion de leurs obligations envers leurs inférieurs [...] si, en un mot, les succès ne répondent pas entièrement aux espérances, c'est que cette obéissance complète, rapide et confiante, qui seule pouvait les assurer, manquait à tous les degrés de la hiérarchie [...]. Tels étaient les officiers à l'époque de la guerre d'Amérique. Tels ils étaient encore au début de la Révolution française, très jaloux de leurs privilèges et pourtant, inconséquence plus commune qu'on ne le suppose, supportant difficilement le joug de l'autorité au maintien de laquelle leur conservation était intimement liée »<sup>6</sup>. Gougeard attribue naturellement l'esprit du corps à son recrutement privilégié, mais aussi à la mauvaise éducation des gardes dans la Marine. Nous aborderons ces questions sans nous reporter à des études de cas, c'est-à-dire aux meilleurs travaux publiés sur les batailles, parce que nous pensons qu'il faudrait d'abord réétudier celles-ci à la lueur du service militaire tel que nous le présentons.

---

<sup>6</sup> Auguste Gougeard, *La marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert d'après les documents inédits*, Berger-Levrault, 1877, p. 109, 117-118, 119 et 120, pour ce développement.

3. L'examen des documents qui se rapportent aux réformes suppose de connaître les noms de leurs auteurs. Quelquefois la lettre d'envoi est restée jointe à un exemplaire du mémoire calligraphié ; en général seul ce dernier a été conservé, ou alors les deux documents sont conservés à part. La règle veut que les mémoires soient anonymes car ils sont lus et résumés ou commentés au profit du ministre par les bureaux ou par des hommes de différents grades ou états ayant sa confiance, qu'ils travaillent isolément ou qu'ils soient membres de comités. C'est la traduction d'un principe de l'ancien gouvernement : tous les sujets du Roi ont le devoir de le conseiller, et ses officiers le remplissent par l'envoi de mémoires sur des objets de leur service, lorsqu'il leur en est demandé ou de leur propre mouvement. La liberté de ton surprend le lecteur habitué à la prose administrative actuelle. Dans plusieurs cas, et notamment dans la préparation de l'ordonnance générale qui devait être rendue en 1764 et des ordonnances de 1689 et 1776, des comités ont été formés pour rédiger la loi d'après les indications du ministre et d'après les mémoires : *ainsi s'est instaurée une discussion contradictoire sinon publique des lois de la Marine*. D'autres mémoires proviennent de particuliers proches à un titre ou à un autre de la Marine, et nous avons tenu compte de leur voix, même si elle ne représente pas l'opinion publique en général, quoiqu'elle puisse être la voix des milieux maritimes.

Dans cette masse de documents, les plus importants sont donc ceux des commis et des quelques officiers, des militaires surtout, qui approchaient de près les ministres et ont été directement associés à leur œuvre de réforme. Plusieurs écritures caractéristiques nous ont donné l'idée de rechercher l'auteur sous la plume chaque fois que l'écrit n'a pas été calligraphié ou que la version calligraphiée porte des corrections autographes, et nous sommes arrivé à de bons résultats pour cette catégorie d'écrivains. Il convient encore de distinguer le commis ou officier qui écrit d'après ses propres idées de celui qui compose d'après celles du ministre, lorsqu'il a reçu l'ordre de les développer ; il arrive que toutes ces idées se combinent dans un même mémoire.

Les premières ordonnances de réforme datent de la fin de 1761 ; cela ne veut pas dire que, dans l'intervalle, l'ordonnance de 1689 soit restée immuable, et nous étudions dans la première partie du travail, à la suite de chacune des trois grandes parties du service (service militaire, service des Classes, service des arsenaux) et de leurs subdivisions, les principales modifications qui ont été apportées à cette ordonnance. Les changements perceptibles sont de peu d'ampleur, comparés à ceux que Choiseul envisage dès 1761 et qui ne cessent plus jusqu'à la Révolution, ce qui prouve que cette année marque bien le début de l'ère des réformes décidées. Mais de quand date le mouvement de fond que traduit le changement d'état d'esprit dans la Marine, lequel rend possible la réforme ou au contraire soulève les officiers contre elle ? Ce changement-ci se lit dans les mémoires que nous avons lus : le parti pris avoué, l'aigreur et l'exagération dans les propos, surtout chez les militaires, paraissent remonter à 1756. Il y a des mémoires antérieurs sur les mêmes sujets, mais sur un autre ton, et il en reste peu, semble-t-il, alors qu'ils sont ensuite assez nombreux jusqu'à la Révolution et que leur ton trahit en général l'appartenance à tel ou tel corps.

Nous avons cherché les événements et les considérations d'ordre intérieur qui ont mis la Marine en mouvement. Les provocations à l'égard des écrivains embarqués de la part de plusieurs commandants à la mer, en 1754 et 1755, forment le détonateur ; le désaveu initial d'un pouvoir pourtant faible conduit des militaires à publier les *Considérations sur la constitution de la marine militaire de France* en 1756,

une publication illicite qui contredit le principe du devoir de conseil rappelé ci-dessus. Par son contenu, implicite ou explicite, ce libelle fait pendant à la *Noblesse militaire* du chevalier d'Arcq (1721-1795), paru la même année. Cette publication est le premier événement ; les défaites navales de 1758 et 1759 et leurs suites forment le second. Quant aux considérations évoquées de manière partielle dans la brochure et dans presque tous les mémoires étudiés, elles se rapportent généralement à l'ordonnance de 1689.

La réforme dans la Marine s'est bien faite par rapport à l'ordonnance du 15 avril 1689 « pour les armées navales *et* arsenaux de marine ». Pour autant les faiseurs de projets qui parlent de l'esprit de cette loi le connaissent-ils ? Font-ils même un effort pour le comprendre ? La lettre est déjà difficile à bien saisir. L'un des premiers commis dont le témoignage est le plus important, Jean-Baptiste Blouin (1733-1785), prétend même que l'ordonnance de 1689 altère, dans un sens favorable aux militaires, les dispositions prises du vivant de Colbert (1619-1683) ou l'esprit qui l'a guidé. Une étude complémentaire devenait donc nécessaire, et nous l'avons menée avec des sources imprimées, principalement le *Code des armées navales* publié en 1758 et les volumes de la correspondance de Colbert publiée par Pierre Clément (1809-1870) et ses collaborateurs qui se rapportent à la Marine. La conclusion est nette : Blouin s'est trompé, notre étude principale doit bien commencer en 1689, après le rappel des principes de Colbert<sup>7</sup>.

Parmi ces principes, il en est un qui est passé à peu près inaperçu jusqu'à nos jours : *Colbert a pensé à donner au service militaire la forme militaire*, en associant *en permanence* des officiers et des marins à un vaisseau, comme c'était le cas dans les Galères, ou au moins des officiers et des marins, par le cantonnement. Il n'y est pas parvenu, et la Marine est restée organisée comme celle d'un armateur jusqu'à la fin de l'époque de la voile et même un peu au-delà. Dans les années 1750, le roi de Danemark adopte cette idée, et le premier mémoire français que nous ayons lu et qui parle de l'organisation de la marine de ce pays date de 1758. D'autres officiers sont conquis : ils voient dans cette formation permanente des officiers de marine français le moyen d'extirper pour toujours l'esprit d'indiscipline et d'insubordination qui les caractérise depuis Colbert et qui est la cause principale de leur infériorité permanente et de plus d'une défaite navale. Les ministres réformateurs vont écarter cette formule au profit du régiment ou de la brigade d'artillerie, pour des raisons d'économie et pour d'autres raisons qui tiennent aux préjugés de la Marine, parce que *l'engagement militaire* des matelots paraît encore au plus grand nombre comme une opération contre nature. L'étude du service militaire s'éclaire ainsi et devient plus facile, sinon moins longue que celle du service sédentaire. La réforme de la marine de Danemark serait à étudier, mais ce travail nous a paru superflu ici, de même que l'étude du port de Karlskrona en Suède pour le service sédentaire. L'approfondissement de notre sujet le rendrait nécessaire.

4. Le plan du livre se déduit simplement de ce qui précède. Dans la première partie ou le premier titre, nous étudions le régime de l'ordonnance de 1689 dans les grandes divisions du service et leurs subdivisions jusqu'en 1757, les chapitres introductifs servant à rappeler les principes de Richelieu et ceux de Colbert. Dans la seconde partie nous évoquons l'effervescence qui se manifeste à partir de 1756 dans les ports et dans une partie de l'opinion publique par l'examen d'un certain nombre de mémoires,

<sup>7</sup> Cette étude particulière a paru sous le titre *La Marine de Colbert. Études d'organisation*, Economica, 2003.



puis des projets du ministre Berryer (1703-1762) qui a précédé Choiseul (1719-1785) et des premières mesures que ce dernier a prises lorsqu'il est arrivé au ministère. Les trois autres parties traitent des quatre vagues de réformes mises en œuvre successivement par Choiseul, Bourgeois de Boynes (1718-1783), Sartine (1729-1801), Castries et La Luzerne (1737-1799). L'ordre chronologique s'impose parce que les ministres sont alors les véritables législateurs et que la réforme passe le plus souvent par la loi, même si le parti que nous avons pris en matière de sources peut nous avoir conduit à exagérer l'importance réelle de la loi dans l'œuvre des ministres. Dans chacun des exposés l'on retrouve les modifications des parties et sous-parties du service étudiées précédemment.

L'exposé est long et il paraîtra parfois répétitif. Si nous le comparons à celui que M. Daniel Baugh (1931) a consacré à l'administration de la marine britannique de 1739 à 1748, nous voyons que nous avons trente-quatre années à étudier au lieu de dix, et que notre travail est trois fois plus long que le sien, pour trois services à examiner<sup>8</sup>. D'un autre côté l'auteur américain suppose connues certaines notions d'administration et même la teneur de plusieurs anciennes lois ou *regulations*. Nous ne pouvions pas nous le permettre et nous avons dû adopter pour cette raison également le plan chronologique, avec évocation des mêmes matières dans chaque partie ou époque. Ce plan seul permettait de les présenter clairement, après un examen rendu long et difficile par l'état de l'historiographie et par leur complexité même. Nous avons profité de la première partie pour présenter plusieurs notions principales au fur et à mesure de leur apparition. Le sens qui leur est donné pouvant changer ou s'altérer avec le temps, il importe de noter ces variations dans une étude consacrée à des réformes, qu'il s'agisse d'adopter une forme nouvelle ou de revenir à une ancienne forme jugée supérieure ou plus pure. Dans certains cas, l'altération est calculée par les acteurs en fonction du but qu'ils visent, mais nous verrons aussi tel officier général demander ingénument le retour à l'esprit de l'ordonnance de 1689 tout en louant un mémoire de réforme qui est tout contraire à ses principes. Enfin nous avons manipulé au moins 7 000 articles de loi et plusieurs centaines de lettres et de mémoires. Nous ne sommes pas sûr d'avoir toujours compris le sens véritable de tel article ou de tel passage : c'est pourquoi nous citons en général les lois article par article et les parties principales des mémoires analysés, même longuement, plutôt que de paraphraser ces derniers.

L'intérêt des auteurs qui s'occupent de marine s'est récemment déplacé vers le matériel, au moins en France, et il a fait progresser la connaissance historique. L'abus d'arguments tirés de l'état matériel des flottes fausse cependant l'interprétation des campagnes et même de la politique navale ou stratégique des États<sup>9</sup>. Aussi avons-nous

---

<sup>8</sup> Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, 1965. Cet auteur a obtenu en 1977 la publication par la Navy Records Society de Londres d'un volume de pièces intitulé *Naval Administration, 1715-1750*. Nous avons de même préparé un volume de documents relatifs au service administratif de la Marine dans les ports, sous le titre « Les arsenaux de la Marine par les textes (1631-1791) ».

<sup>9</sup> On en trouve un exemple parmi d'autres dans les actes des 7<sup>es</sup> journées franco-britanniques d'histoire de la marine, *Les marines française et britannique face aux Etats-Unis (1776-1865)*, Vincennes, S.H.M., 1999, et spécialement dans les huit communications relatives à la guerre d'Amérique. L'auteur de l'exposé introductif rapporte en passant un propos de l'ambassadeur de Vienne à Madrid, « une belle flotte, mais que valent les hommes ? » (p. 12), mais il se garde de donner le moindre élément de réponse. C'est à l'un des auteurs anglophones qu'il revient de rappeler ce qu'était l'honneur d'un officier, et il sera question plus d'une fois dans le présent travail de la manière dont les officiers de marine français concevaient cet honneur dans les deux royaumes. Notons qu'ici encore Gougéard a vu juste et distingué

adopté l'ancien point de vue, parce que, sans donner à la loi plus d'importance qu'elle n'en a dans le relèvement d'un service public, nous pensons avec le colonel Ardant du Picq (1821-1870) que, dans une armée quelconque, l'élément moral est la condition première du succès, tant que l'homme reste l'instrument premier du combat, et que l'organisation qui assure le mieux le bon esprit, la solidité, la confiance des troupes, est la plus propre à décider de son issue<sup>10</sup>.

---

l'honneur qui porte quelquefois à désobéir de l'esprit de désobéissance. « Viewing the past through nineteenth-century spectacles, we are apt to imagin that an officer's honour obliged him to do his duty. This is a serious misunderstanding. Honour was a strictly personal matter, which obliged an officer to serve only two people: himself and the King, in that order. It had very little to do with abstract obligations to the Navy or the country. The essence of honour was reputation: a man of honour expected, and was expected, to establish his honour by his courage in battle. This meant that a man of honour also expected to be given the chance to distinguish himself, expected to receive a command adequate to his rank and reputation, suggested by forces sufficient to win. » (p. 126).

<sup>10</sup> Choiseul déclare aux intendants des ports que « le bon ordre et le zèle dépendront toujours plus du zèle et des talents des sujets de l'administration que de nouveaux règlements » (lettre circulaire du 13 juillet 1764). Un ancien conseiller de De Gaulle devenu conseiller d'État, Jacques Narbonne [1918 - 2014], écrit de son côté : « Je n'ai jamais pu croire que les structures administratives fussent des facteurs prédominants. Je ne crois pas à la vertu des lois et décrets lorsqu'il s'agit de redresser une situation. C'est une manie bien française — je n'ai pas vérifié si elle était internationale — de croire qu'un problème est résolu dès que l'on a rédigé et fait adopter un texte. Les textes sont souvent moins l'expression de la volonté et de l'efficacité gouvernementale qu'un alibi et un signe d'impuissance. » (*De Gaulle et l'éducation. Une rencontre manquée*, 1993).

# TABLE DES MATIÈRES

## UNE AUTRE MARINE (1756-1789). RÉFORME D'UNE INSTITUTION

<i>[Premier volume]</i> AVANT-PROPOS	9
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	19
<b>TITRE I : LA MARINE DE COLBERT</b>	25
Chapitre premier : L'ancienne Marine	29
Chapitre 2 : Les principes de Colbert	37
2.1. Le corps militaire de la Marine	38
2.2. Les classes de la Marine	46
2.3. Les arsenaux de la Marine	49
Chapitre 3 : Le régime de l'ordonnance de 1689. <i>a.</i> Les corps militaires de la Marine	59
3.1. Le corps des officiers de marine	59
3.2. Les gardes de la Marine	71
3.3. Les compagnies franches de la Marine	80
3.4. L'artillerie de la Marine	87
Chapitre 4 : Le régime de l'ordonnance de 1689. <i>b.</i> Les classes de la Marine	97
4.1. L'enrôlement des gens de mer	97
4.1.1. Le recrutement des matelots par les mousSES	98
4.1.2. Les novices	101
4.1.3. Les pilotins, les écrivains et les volontaires	103
4.1.4. Les ouvriers	105
4.1.5. Les exemptés : capitaines marchands, maîtres, patrons et pilotes	107
4.1.6. L'étendue géographique des Classes	111

4.1.7. Le service par classes	113
4.1.8. La tenue des registres	115
4.1.9. La surveillance des gens de mer non levés pour le service du Roi	117
4.1.10. Les privilèges des gens de mer	120
4.1.11. La radiation de l'ordre des Classes	121
4.1.12. Les invalides de la Marine	121
4.2. Les levées d'hommes et leur emploi au service du Roi	124
4.2.1. Les levées dans les départements	124
4.2.2. La distribution des gens de mer sur les bords	128
4.2.3. La paie et l'avancement	132
4.2.4. Le régime des prises	135
4.2.5. Les punitions militaires	136
4.3. Les officiers des Classes	138
4.4. Le système des Classes peut-il fonctionner ?	142
Chapitre 5 : Le régime de l'ordonnance de 1689. c. L'administration de la Marine dans les ports	149
5.1. Le statut des personnels	149
5.1.1. Les officiers de plume	149
5.1.2. Les maîtres entretenus	160
5.1.3. Les ouvriers des arsenaux	170
5.1.4. Les officiers de port	173
5.2. L'organisation des travaux dans le port	175
5.2.1. Les approvisionnements	175
5.2.2. Les chantiers et ateliers	183
5.2.3. La conservation, les armements et désarmements des vaisseaux	190
5.2.4. Le contrôle	196
5.3. Les bureaux et les finances de la Marine	199
Conclusion du titre premier	205
<b>TITRE II : DES IDÉES DE RÉFORME (1756-1762)</b>	<b>221</b>
Chapitre 6 : Un vent de fronde dans les ports	225
6.1. Le mémoire de Lenormant de Mézy	225
6.2. <i>Les Considérations sur la constitution de la marine militaire de France de 1756, ou de la destruction de la Plume</i>	239
6.3. <i>L'Essai d'administration de la Marine</i> d'avril 1758, ou plan Narbonne	247
6.4. Les idées d'un officier de port (1762)	252

Chapitre 7 : Les voix de l'opinion publique	261
7.1. La noblesse commerçante et la noblesse militaire	261
7.2. La Plume et l'Épée en question	277
7.3. Repeupler les Classes	291
7.4. Des expédients de finance	294
Chapitre 8 : Projets et premières réalisations des ministres (1761-1762)	301
8.1. Le plan Truguet-Berryer de 1761	301
8.2. La suppression de l'infanterie de la Marine	311
8.3. La transformation de l'artillerie de la Marine	318
8.4. Premières mesures relatives à la Plume et à l'Épée	322
8.5. La reconstitution de la marine matérielle	330
<b>TITRE III : L'ÉCHEC DU GRAND DESSEIN DE CHOISEUL (1763-1769)</b>	<b>333</b>
Chapitre 9 : Les quatre points cardinaux de la réforme	337
9.1. Le retour à Colbert ou le plan Blouin	337
9.2. Un programme révolutionnaire : le plan d'Estaing de 1763	341
9.3. Une autre imitation de l'Angleterre ou le plan Rodier	350
9.4. Le plan de l'Épée	356
Chapitre 10 : L'ordonnance militaire de 1763-1764	369
10.1. Le premier plan du duc de Choiseul (été 1763)	372
10.2. Les projets d'ordonnances de 1764	379
10.2.1. Le service sédentaire en 1689 et en 1764	380
10.2.2. Le service militaire en 1689, 1764 et 1765	391
10.3. Le mémoire de Chanteloup	399
Chapitre 11 : Statu quo pour l'Épée	405
11.1. Les gardes de la Marine	405
11.2. Le corps de la Marine	412

11.3. L'artillerie de la Marine	417
Chapitre 12 : Naissance d'un nouveau pouvoir : le corps des ingénieurs-constructeurs de la Marine	425
12.1. Des constructeurs à la recherche d'un titre	425
12.2. De l'esprit de famille à l'esprit de corps	429
12.3. Grandeur et limites de la promotion sociale	434
Chapitre 13 : Un sursis pour la Plume	437
13.1. L'ordonnance générale du 25 mars 1765	437
13.2. Les habits neufs de l'administration de la Marine	443
<b>TITRE IV : LES RÉFORMES BOYNES ET SARTINE OU LE BUT MANQUÉ (1772-1776) - - [Deuxième volume en version 2 volumes]</b>	<b>459</b>
Chapitre 14 : Un corps d'officiers enrégimentés	461
Chapitre 15 : Une école navale au Havre	481
Chapitre 16 : Un retour en arrière ?	491
Chapitre 17 : L'impossible retour à l'organisation d'avant 1761	505
Chapitre 18 : Le chant des sirènes	519
Chapitre 19 : Une marine sédentaire d'allure militaire ou l'organisation de 1776	537
<b>TITRE V : LA RÉFORME CASTRIES (1782-1788)</b>	<b>573</b>
Chapitre 20 : De l'ordre dans les Classes	577
20.1. Une nouvelle refonte du système de Colbert	579
20.2. Le service à bord	603
20.3. La discipline et la retraite du marin	608
Chapitre 21 : Une arme pour l'artillerie de la Marine	615
Chapitre 22 : La régénération du corps de la Marine	633
22.1. L'épreuve de la guerre d'Amérique	633
22.2. Le recrutement des officiers de marine ou la poursuite de la querelle des anciens et des modernes	646

22.3. Les projets de Hollande	659
22.4. Un autre plan de division de la marine militaire	670
22.5. La nouvelle formation du corps de la Marine	683
22.6. Les élèves de la Marine	690
Chapitre 23 : Du côté des arsenaux	711
23.1. Les progrès des ingénieurs-constructeurs	712
23.1.1. La standardisation de la flotte	712
23.1.2. La réforme de l'école de Paris	718
23.1.3. Les progrès du corps	729
23.2. Le désordre des arsenaux	733
23.2.1. De la supériorité de l'Angleterre	733
23.2.2. Les arsenaux et les intérêts particuliers	745
23.3. Le procès de l'ordonnance de 1776	760
Chapitre 24 : Des bureaux et des conseils	775
<b>CONCLUSION</b>	<b>795</b>
<b>TABLEAUX ANNEXES ET ARTICLE ANNEXE</b>	<b>819</b>
<b>SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>903</b>





# **TITRE I**

## **LA MARINE DE COLBERT**



En sa qualité de ministre d'État Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), a été mêlé à l'œuvre de réforme générale des institutions du Royaume voulue par Louis XIV. Dans le mémoire du 15 mai 1665, qui présente le plan qu'il propose de suivre afin de procéder à la réforme de la Justice, le ministre estime que les prédécesseurs du Roi-Soleil « se sont contentés de faire quelques ramos d'ordonnances, de l'exécution [desquelles] ils ne se sont pas fort mis en peine et ont, par cette négligence, donné lieu à une entreprise ordinaire sur l'autorité royale »<sup>1</sup>. Il s'agit cette fois de « réduire en un seul corps d'ordonnances tout ce qui est nécessaire pour établir la jurisprudence fixe et certaine et réduire le nombre des juges ». Pour « achever le corps entier [des] ordonnances », le ministre suggère « que l'on examine de même celles qui concernent les domaines de la Couronne, les Finances, les Eaux et Forêts, l'Amirauté, la Connétablie, les fonctions de toutes les charges et offices du Royaume, depuis le Connétable [qui n'existe plus !] et le Chancelier, jusqu'au moindre officier de guerre, de justice et de toute nature, et en même temps les juridictions du Grand Conseil, des chambres des comptes, des cours des aides, cours des monnaies, trésoriers de France, élections, greniers à sel et généralement, afin de rendre ce corps d'ordonnances aussi complet que celui de Justinien pour le droit romain ». La marine militaire apparaît de manière implicite dans ce texte, par l'Amirauté et l'« officier de guerre [...] et de toute nature ».

Colbert distingue dans son mémoire la police particulière des villes de la police générale, l'ensemble formant la « police du Royaume », et les « magistrats politiques » dont il parle comprennent les officiers de justice et les principaux administrateurs, au sens actuel du mot : l'expression traduit la confusion qui règne encore entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire. À partir de 1674 au moins, la synonymie des termes de police générale et d'administration et l'emploi de commissaires à ces fonctions, c'est-à-dire d'officiers détenteurs d'une commission ou d'un brevet et non d'officiers en titre d'office, sont soulignés dans le règlement du 6 octobre 1674 « pour la police générale des arsenaux de marine », dans le préambule notamment : « Le Roi voulant pourvoir par un règlement au maintien et conservation de ses forces maritimes et à tout ce qui peut être nécessaire pour la construction de ses vaisseaux, leur service,

---

<sup>1</sup> Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, 10 volumes, 1861-1882 ; t. VI, 1879, p. 5 à 12, pour ce développement.

expédition et armement et faire connaître en même temps ses intentions sur la police et la discipline que S.M. veut être gardées à l'avenir dans l'administration de ses arsenaux de marine, Sa dite Majesté. a ordonné et ordonne », etc. Furetière (1619-1688) accueille dans son dictionnaire paru en 1690 le vocable d'administration dans plusieurs sens, dont celui qui a cours aujourd'hui pour désigner l'administration publique en général<sup>2</sup>. Il est encore complété par la chose qui est administrée, les arsenaux dans le règlement précité. À l'époque de Choiseul, le mot est couramment employé seul.

Colbert n'est pas parvenu à exécuter son plan de réforme en entier dans la partie de la Marine, et il s'est inspiré de la réglementation existante, sur laquelle il convient donc de donner quelques précisions, avant de dégager les principes dont il s'est inspiré ou qu'il aurait voulu mettre en œuvre, puis de présenter l'organisation qui résulte de l'ordonnance de 1689 et de ses modifications jusqu'en 1756.

---

<sup>2</sup> « Gouvernement des affaires. Les rois fainéants se reposaient de l'administration de leur État sur leurs ministres. Les guerres civiles pendant les minorités ont toujours pour prétexte la mauvaise administration des affaires, des finances. » Au mot administrer, qui suit, on lit : « Il est difficile d'administrer les affaires publiques au gré de tout le monde. Les hôpitaux de Paris sont fort bien administrés [...] ce magistrat a fort bien administré la justice tant qu'il a vécu. »

## L'ancienne Marine

Avant 1626 la marine militaire est confiée à quatre amiraux ayant chacun compétence territoriale sur une partie des côtes ; le principal d'entre eux, l'amiral de France, est un grand officier de la Couronne ainsi que le Connétable, ce dernier étant chargé des forces terrestres<sup>1</sup>. Aucun de ces officiers n'est marin, mais les ordonnances de 1400, 1480, 1517, 1543 et 1584, qui n'ont pour objet, à proprement parler, que de régler les droits, prérogatives et juridiction de l'amiral de France et de l'amiral de Guyenne, mettent chacun d'eux à la tête d'une juridiction spécialisée, l'Amirauté, et d'un embryon d'administration pour les deux marines, la militaire et la marchande, en plus du commandement d'une portion des forces navales, lorsqu'une campagne militaire est décidée par le Roi<sup>2</sup>. Elles leur reconnaissent le pouvoir de nommer « tous les officiers de guerre et de finance ayant emploi et fonction dans la Marine ». C'est par leurs ordres que se font les constructions et radoubs des vaisseaux de guerre, les achats nécessaires à leur équipement, armement et avitaillement : ils sont dits ordonnateurs en deniers et en matières. L'amiral arrête les états de toutes les dépenses payées par les trésoriers de la Marine nommés par le Roi ; il a le commandement de la flotte et le choix des officiers pour les commandements particuliers. Le roi de France possède en propre des navires, les amiraux également<sup>3</sup>.

L'édit de mars 1584, la plus complète des lois générales rendues avant le règlement de 1674 et l'ordonnance de 1681, distingue les officiers de justice de l'amiral de France, en titre d'office depuis 1554 et formant l'Amirauté proprement dite, des officiers commissionnés et par lui seulement, vice-amiraux et commissaires qui le remplacent en cas d'absence, receveurs de ses droits et surtout « capitaines, commissaires et contrôleurs de la Marine et autres officiers couchés et employés en l'état d'icelle »<sup>4</sup>. Un état des officiers civils et militaires *entretenus*, c'est-à-dire rémunérés sur une base annuelle, datant de 1566 comprend, conformément à l'édit de février 1543 et au titre de l'amirauté de France, 3 vice-amiraux, 42 capitaines de marine, un commis-

---

<sup>1</sup> Christian Schnakenbourg, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de doctorat en droit, université Paris II, 1975, 2 vol. ; vol. 1, p. 15-16.

<sup>2</sup> René-Josué Valin (1695-1765), *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681...*, La Rochelle, 1760, 2 vol. ; vol. 1, p. 45-46, pour ce développement.

<sup>3</sup> Édit de mars 1584, art. 55, dans le *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, dit recueil Isambert, t. XIV, 1<sup>re</sup> partie, 1829, p. 556 à 590.

<sup>4</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9.

saire général d'artillerie et un commissaire ordinaire, 10 écrivains, 4 charpentiers de vaisseau et 6 gardiens (le Roi ne possède alors que 5 vaisseaux)<sup>5</sup>. Le souverain a pourvu de son côté deux trésoriers et receveurs généraux de la Marine, un contrôleur général et deux receveurs des granges et munitions de la Marine, c'est-à-dire les officiers comptables. Tout ce personnel coûte 16 240 livres tournois (l) par an.

Il est encore à remarquer que la plupart des clauses de l'édit de 1584 visent indistinctement les navires du Roi ou des amiraux et ceux des sujets du Roi armés en guerre : la course est ainsi encouragée en même temps qu'elle est réglementée. Le souci de recenser les gens de mer apparaît dans trois règlements de 1624, par lesquels le duc de Montmorency (1595-1632), alors amiral de France, de Bretagne et de Guyenne, et ayant donc autorité sur la marine dans le Ponant, confie ce soin aux sièges de l'Amirauté, ainsi que les poursuites contre ceux, capitaines, maîtres, pilotes, charpentiers et calfats qui cherchent à passer à l'étranger<sup>6</sup>. Cependant le mode normal de recrutement des équipages sur les navires de guerre reste la presse ; le plus souvent ces navires, qui se distinguent encore peu des navires marchands, sont affrétés, et des officiers marchands sont retenus comme le bâtiment et coiffés par l'un des capitaines de marine entretenus<sup>7</sup>. Dans le Ponant ces capitaines se recrutent en général parmi les marchands et sont autorisés à naviguer au commerce, lorsque le Roi ne les emploie pas à la mer ; ceux du Levant proviennent de la noblesse provençale<sup>7</sup>. L'édit de 1584 prévoit encore l'examen de réception des capitaines marchands (les « maîtres de navire ») devant l'Amirauté, ainsi que celui des pilotes lamenteurs ; la première école d'hydrographie a été établie au XVI<sup>e</sup> siècle et à Dieppe, il s'agit d'une initiative privée<sup>8</sup>.

Le cardinal de Richelieu (1585-1642), en accédant au Conseil d'en haut en 1624, s'est promis d'abaisser les grands, au nombre desquels figure le duc de Montmorency<sup>9</sup>. Il se fait attribuer par l'édit d'octobre 1626 la charge de « grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France », par l'intermédiaire duquel désormais le Roi pourvoit aux commandements militaires<sup>10</sup>, et obtient la suppression des offices d'amiral de France et de connétable de France par un autre édit rendu en janvier 1627<sup>11</sup>. En dépit d'un titre inférieur à celui d'amiral de France, l'autorité du grand maître s'étend plus loin que celle des anciens amiraux, et les successeurs de Richelieu n'ont pas éprouvé de contradiction en Guyenne ni en Provence<sup>12</sup>.

Richelieu cherche à donner à la marine militaire une consistance qu'elle n'a jamais eue en France, à la différence de l'Espagne et de l'Angleterre. En 1625, l'armée de Montmorency contre La Rochelle comprend 12 vaisseaux hollandais, 7 anglais,

<sup>5</sup> Laurent Truguet (1703-1781), ancien premier commis des bureaux de la Marine, dans Louis-Marie Bajot (1775-185.), *Lettres rétrospectives sur la Marine*, 1851 (cote à la bibliothèque du Service historique de la Marine, S.H.D. Marine, Vincennes, 31K9), p. 116-117, pour la fin du paragraphe.

<sup>6</sup> Louis-Augustin Boiteux (1890-1971), *Richelieu, grand maître de la navigation et du commerce de France*, 1955, p. 73.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 71-72.

<sup>8</sup> Édit de mars 1584, art. 86 et 87 ; abbé Albert Anthiaume, *Évolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands*, 2 vol., 1920 ; vol. 1, p. 2.

<sup>9</sup> L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 82 à 96.

<sup>10</sup> Lettres patentes d'octobre 1626, dans le recueil Isambert, t. XVI, 1829, p. 194 à 197.

<sup>11</sup> Édit de janvier 1627, copie du XVIII<sup>e</sup> siècle dans les archives de la Marine aux Archives nationales, A<sup>1</sup>-3.

<sup>12</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 39.

4 galions et 7 vaisseaux français<sup>13</sup>. Au siège de 1627, Richelieu a pu rassembler 7 galions du duc de Guise (1571-1640), la dernier amiral et gouverneur de Provence, 6 galères de Marseille, 10 galions neufs construits en Bretagne et une douzaine de bâtiments réquisitionnés<sup>14</sup>. A cette époque encore, seule la marine des galères peut passer pour une force armée permanente, avec un chef et une administration distincts.

Dans la harangue prononcée par le chancelier Michel de Marillac (1563-1632) devant l'Assemblée des notables le 2 décembre 1626, Richelieu montre que la protection du commerce et des côtes est un service public qui doit être assuré par des vaisseaux appartenant au Roi, et que les armées navales levées pour l'occasion coûtent cher et ne remplissent pas bien leur objet<sup>15</sup>. Les notables approuvent l'établissement d'une flotte de 45 vaisseaux<sup>15</sup>. En 1636 la Marine comprend 40 vaisseaux jaugeant de 120 à 2000 (anciens) tonneaux, et il faut ajouter 13 galères à cette force navale<sup>16</sup>. Un état de 1642 prévoit l'armement au Levant de 21 vaisseaux, 6 brûlots, 2 flûtes et quelques galères, et, en Ponant, de 19 vaisseaux, 6 brûlots et 4 flûtes, sans compter une escadre de 13 vaisseaux pour garder les côtes<sup>17</sup> : il y aurait eu à ce moment 53 vaisseaux au moins, en propriété ou affrétés, dans la marine du Roi.

L'ordonnance générale de janvier 1629 connue sous le nom de code Michau, d'après le prénom du chancelier<sup>18</sup>, prévoit l'entretien par le Roi de maîtres d'hydrographie, de canoniers et de maîtres-charpentiers<sup>19</sup>. Le législateur confirme le recensement des gens de mer par les amirautés, afin de « savoir exactement les forces [que le Roi pourrait] mettre en mer pour les employer dans les occasions »<sup>20</sup>. Louis XIII et Richelieu cherchent aussi à vaincre l'un des préjugés les plus dangereux de la noblesse française en élevant le commerce maritime au rang des professions honorables<sup>21</sup> : les nobles qui prennent des parts dans des sociétés de commerce maritime ne dérogent pas, non plus que les commerçants en gros ; le Roi promet d'anoblir des commerçants à titre personnel ou au moins de les faire jouir des privilèges de la noblesse, ainsi que leur veuve et leurs enfants, sous certaines conditions, dont celle de continuer de commercer.

Richelieu voulait créer un corps permanent d'officiers de marine, doté d'un statut et d'une hiérarchie d'emplois, sinon de grades<sup>22</sup>. Peut-être le renouvellement des commissions de l'Amiral a-t-il été l'occasion de modifier la composition du corps militaire<sup>23</sup>. Les équipages des vaisseaux de guerre sont encore peu nombreux : il suffit de 26 officiers-mariniers et de 89 hommes pour armer un bâtiment de 200 tonneaux, d'une cinquantaine d'officiers-mariniers et d'une centaine de matelots et de soldats pour

<sup>13</sup> L. Truguet, dans L. M. Bajot, *op. cit.*, p. 125-126.

<sup>14</sup> L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 56-57.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 105 à 110.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 153 et 155.

<sup>17</sup> L. Truguet, dans L. M. Bajot, *op. cit.*, p. 138-139.

<sup>18</sup> L'acte porte le titre d'« ordonnance sur les plaintes des états assemblés à Paris en 1614 et de l'assemblée des notables réunie à Rouen et à Paris en 1617 et 1626 », comporte 461 articles dont les 33 derniers se rapportent à l'Amirauté, à la Marine et au droit maritime. R. Isambert, t. XVI, p. 223 à 342.

<sup>19</sup> Code Michau, art. 433, 435, 436 et 438.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 441.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 452.

<sup>22</sup> L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 170-171.

<sup>23</sup> Les commissions délivrées par Montmorency sont éteintes et supprimées à la fin de 1626, cf. L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 120.

un bâtiment de 500 tonneaux<sup>24</sup>. Conformément à d'anciens usages, le capitaine de marine a « l'entreprise » de son navire et reçoit de l'argent pour le paiement des dépenses de solde et de nourriture de l'équipage, ainsi que pour le radoub et l'entretien du vaisseau qui lui est confié : c'est un fret, payé en principe par trimestre et d'avance<sup>25</sup>. Richelieu a imaginé de retenir des marins au service pour former des noyaux d'équipages permanents, le complément étant fourni par des gens de mer inscrits sur les rôles des juges d'amirauté<sup>26</sup>. Les procédés employés pour y parvenir ont fait échouer ce premier essai ; Mazarin (1603-1661) fait rendre l'ordonnance du 4 mars 1643 par laquelle le Roi reconnaît qu'« il n'est pas raisonnable que lesdits matelots et canoniers soient ainsi contraints et retenus », il faut au contraire que « ceux qui n'ont point encore servi sur nos dits vaisseaux y soient obligés, en les payant ainsi qu'il est accoutumé »<sup>26</sup>. C'est poser le principe du service obligatoire et à tour de rôle, qui va ensuite s'imposer. Richelieu et ses successeurs ont mis sur pied des troupes de marine, sans beaucoup plus de succès jusqu'en 1690.

La constitution et l'entretien d'une flotte nombreuse supposent l'existence de havres sur les côtes. L'Amirauté dispose depuis longtemps de granges et de magasins sur les côtes de Ponant, et de sortes d'arsenaux dits « clos des galées » à Rouen et à Nantes notamment<sup>27</sup>. En 1626, ces modestes installations sont comme abandonnées<sup>27</sup>. Le port du Havre, fondé en 1517, est doté par Richelieu d'une citadelle et d'un arsenal de marine avec bassin à flot et fonderie de bronze<sup>28</sup>. Brest est un petit port dans une ville ayant un gouverneur particulier ; un arsenal de marine s'y édifie petit à petit sous Louis XIII. Brouage en Saintonge, dont le havre a été aménagé en 1495 et qui a été fortifié en 1555, a souffert des effets de la guerre civile. Le cardinal y installe également une fonderie<sup>28</sup> et établit une base secondaire non loin, à La Tremblade<sup>27</sup>. Il crée donc un arsenal dans chacun des ports de guerre existants, Toulon non compris, chaque escadre à créer étant affectée à l'un d'eux<sup>27</sup>. C'est à l'intention de ces trois ports de Ponant qu'est rendu le règlement dit de Dijon, du 29 mars 1631, le premier qui traite de l'administration des ports de guerre en France.

Dans ce texte laconique, le législateur allègue la négligence de capitaines non résidents et le peu de moyens financiers dont ils disposent pour entretenir les hommes et le matériel qui leur sont confiés, afin de les décharger de cette tâche et la confier à une autre catégorie d'agents, en augmentant les moyens affectés par le Roi à sa marine<sup>29</sup>. Il distingue la garde militaire du port du gardiennage des vaisseaux, et celui-ci de la conservation, qui comprend le radoub ; il est également question d'armement et de désarmement, mais non de construction navale ni d'arsenal, la notion centrale étant celle de magasin général. Les capitaines et lieutenants que le Roi « destinera pour commander des vaisseaux quand ils iront en mer » reçoivent des appointements moins forts lorsqu'ils sont à terre ; il n'est pas dit qu'ils doivent résider dans le port, ni qu'ils sont subordonnés alors au chef d'escadre dont seules les fonctions à terre sont envisagées.

<sup>24</sup> L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 175.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 163.

<sup>26</sup> Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'Inscription maritime*, thèse de droit, 1907, p. 13 à 17.

<sup>27</sup> L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 157 à 162.

<sup>28</sup> Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 88 à 91, pour ce développement.

<sup>29</sup> *Règlement sur le fait de la Marine*, du 29 mars 1631, A<sup>1</sup>-3, copie, pour ce développement.



Le chef d'escadre et le commissaire général attachés à chacun des trois ports, « avec des officiers sous eux, [sont là pour] recevoir les vaisseaux qui viendront de la mer, prendre soin de la garde et radoub de ceux qui demeureront dans les ports et délivrer ceux qui seront ordonnés aux capitaines qui seront commandés d'aller en mer ». En fait le chef d'escadre n'est chargé que de la garde militaire, qui est montée sur deux vaisseaux placés à l'entrée du port. Le « commissaire général de la province », aidé de trois commissaires ordinaires et de deux contrôleurs, prend soin désormais des navires dans le port : telle est l'origine du *pouvoir civil* dans les ports. Les travaux sont donnés par adjudication devant le chef d'escadre, le commissaire général et le commissaire chargé du « détail » ou service correspondant. Ces commissaires, ainsi que les contrôleurs, réceptionnent les ouvrages. Les ports devant rester autonomes, ils sont tous dotés d'un magasin général « qui sera toujours fourni de toutes choses nécessaires à la navigation ». Les registres d'entrée et de sortie sont tenus en double par le garde général et par le contrôleur. L'homme technique d'après l'avis duquel se font les délivrances est le maître d'équipage du port. L'écrivain du bord, institué en 1629<sup>30</sup>, se charge de ce matériel par inventaire et ne peut rien délivrer lui-même que sur un ordre écrit du capitaine. Au retour, celui-ci remet son vaisseau et ce qu'il contient au commissaire « qui sera au port pour ordonner des hommes qu'il faudra pour la garde dudit vaisseau et radoub d'icelui » et faire rendre compte par l'écrivain de l'emploi des munitions navales et militaires.

L'attribution à des officiers distincts, dits alors « de finance », de fonctions jusqu'alors remplies par les capitaines, coïncide avec la nomination de conseils, puis d'intendants des armées navales chargés de surveiller la conduite des généraux à la mer : le premier commis Laffilard (1687-1754) a répertorié onze commissions d'intendant des armées navales attribuées de 1627 à 1677, pour une campagne ou pour un an<sup>31</sup>. Le règlement de 1631 soulève bien vite des protestations de la part des militaires, ainsi que le montre le projet de règlement de 1634<sup>32</sup>. Le document comporte un ensemble de propositions à soumettre à Richelieu, ainsi que son préambule l'indique. Il s'agit, en premier lieu, de remédier à « la perte et ruine arrivées dans les ports et havres du Roi de quantité de navires de S.M. bâtis en ce royaume pour servir à la guerre, [qui], faute d'avoir été bien liés et construits, se sont perdus et ouverts de leur propre poids, sans naviguer, ou se sont ouverts à la mer, avec pertes d'hommes et de marchandises, à cause [que] leur fabrique et liaison n'étaient point en guerre, ce qui a procédé du manquement de science et pratique de ceux qui en ont fait la construction ». Il convient ensuite

<sup>30</sup> Code Michau, art. 431.

<sup>31</sup> *Mémoire circonstancié concernant MM. les intendants de la Marine*, etc., par Laffilard, 1754, B<sup>8</sup>-18.

<sup>32</sup> L. A. Boiteux admet, p. 182 de son livre, qu'il n'y a pas de règlement postérieur à celui de 1631, alors qu'il a présenté aux p. 165 à 168 la troisième partie de l'*État général* reproduit par Eugène Sue (1804-1857) comme un règlement du 15 novembre 1634. Le médecin de la Marine a publié en 1839, sous les auspices du gouvernement et en 3 volumes, une *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, chef des conseils du Roi en l'armée navale, commandeur du Saint-Esprit, primat d'Aquitaine, etc., augmentée des ordres, instructions et lettres de Louis XIII et du cardinal de Richelieu à M. de Sourdis concernant les opérations des flottes françaises de 1636 à 1642 et accompagnée d'un texte historique, de notes et d'une introduction sur l'état de la Marine de France sous le ministère du cardinal de Richelieu*. L'« État général de la Marine avec les ordonnances et règlements qui s'y observent, 1642, copié sur une expédition originale portant la signature du commandeur de La Porte (divers états de la Marine et armement du Ponant, [B.N., manuscrits] Dupuy, supplément n° 80) » est reproduit dans le 3<sup>e</sup> volume, p. 321 à 356. Augustin Jal (1795-1873) a daté ce document du 15 novembre 1634 (L. A. Boiteux, *op. cit.*, p. 182).

d'employer « des *officiers* en quantité, capables de leurs charges et de la qualité requise pour s'acquitter d'icelles bien et dûment, afin que toutes les flottes et navires du Roi navigent tous d'une même façon et par les mêmes règles », et, pour cela, de préciser leurs fonctions à la mer et dans le port, ainsi que la sanction de chaque manquement. Le premier objet doit être rempli par un conseil particulier formé « de six ou sept des plus habiles et entendus *capitaines* de France, deux maîtres-charpentiers étrangers, comme anglais et flamands ».

La réponse au deuxième objet est un renversement de l'ordre de 1631. Le chef d'escadre serait tenu pour responsable des manquements, à moins qu'il ne prouve la faute de l'un des officiers du port, car ils seraient placés sous ses ordres, et il n'y aurait plus de commissaire général. *Le projet de 1634 tend à déplacer l'autorité dans le port*. Le chef d'escadre y prend la direction de toutes les opérations, y compris celles qui ont un caractère disons industriel. Le capitaine de port, dont les attributions ne sont pas indiquées, le remplace en cas d'absence. Les deux lieutenants ont l'un la garde militaire et le gardiennage des vaisseaux, l'autre la direction d'ateliers. Ils se succèdent l'un l'autre chaque mois ; il en va de même des deux commissaires conservés, mais le rôle de ceux-ci se borne maintenant à fournir les matières, à dresser les états d'armement et de désarmement, à passer les revues : il est plutôt passif. Le maître d'équipage, homme technique, dirige les opérations d'armement. Il n'est plus question d'écrivains sur les bords, et le capitaine répond du matériel qui lui est confié. Il n'y a plus que onze officiers dans le port, dont quatre officiers militaires qui y dirigent les opérations. Le plan de 1634, dû à des militaires, est la matrice de celui de 1756 adopté en 1776 sous l'influence des militaires de la Marine, sans que ceux-ci aient eu, semble-t-il, connaissance du projet de leurs devanciers. Il ne faut pas y voir une coïncidence, mais une sorte de nécessité résultant de l'éducation des militaires, de leur appartenance à un même *corps* et du point de vue auquel ils se placent assez naturellement, en tant qu'utilisateurs du matériel naval.

Les officiers de marine entrent dans une mauvaise passe après la disgrâce d'Henri de Sourdis (1594-1645) en 1641<sup>33</sup>. Il y a des départs temporaires ou définitifs. Puis la Fronde vient diviser la Marine. Guillaume d'Alméras (?-1676), capitaine de vaisseau de 1644, prend du service dans la Cavalerie ; il écrit plus tard : « Personne n'ignore que le désordre des guerres civiles a supprimé la marine en France. Qui est celui de toute la Marine qui n'a pas interrompu le service plus que moi ? Depuis 1648 jusque 1660, personne n'a été à la mer trois fois. Duquesne [v.1610-1688] a été douze années sans aller à la mer. » Le surintendant des Finances, Nicolas Fouquet (1615-1680), cherche à s'installer, personnellement ou par des créatures, dans les grandes places de cet édifice vermoulu et se fait une clientèle parmi les officiers de marine. A la mort de Mazarin (9 mars 1661), il reste une vingtaine de vaisseaux, huit sur la Seudre ou à Brouage, un à Brest et onze à Toulon, dont aucun n'a pu être armé lors de la visite de Louis XIV dans le port méditerranéen en 1660<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 113 à 116, pour ce développement.

<sup>34</sup> L. Truguet, dans L. M. Bajot, *op. cit.*, p. 176.

Sur la fin de sa vie le cardinal a tourné l'attention de Colbert, conseiller d'Etat depuis 1648 et son intendant particulier, vers les affaires de marine<sup>35</sup>. L'existence du grand maître gêne beaucoup Colbert. Il sait que le commerce est le prétexte de la création de la nouvelle charge et le trop grand pouvoir du dernier amiral de France, la cause de la suppression de l'ancienne<sup>36</sup>. Mais les provisions du duc de Vendôme (1594-1665) ont rétabli *de facto* la charge d'amiral de France, et, si elle subsiste à la différence de celle de connétable, c'est, selon Colbert, pour trois raisons principales : le grand pouvoir du cardinal, la faiblesse de la Marine et les troubles de la Fronde. Ainsi le grand maître, qu'il s'agisse de Richelieu ou de Vendôme, a non seulement le pouvoir de nommer et de destituer les officiers de justice de l'Amirauté, avec un droit annuel y attaché, mais aussi celui de pourvoir à tous les emplois dans la Marine. Il dispose du « commandement entier et absolu sur tous les vaisseaux » et des fonds alloués par le Roi. Il donne « les ordres et instructions sur toutes les actions de guerre, aussi bien que sur les constructions, radoubs et généralement tout ce qui concerne la Marine ». Colbert invoque à la suite trois raisons pour supprimer la charge et pour n'en créer aucune autre semblable : 1° le commerce maritime « s'établit puissamment dans le Royaume », et la marine de guerre comptera bientôt 100 ou 120 vaisseaux ; 2° la justice de l'Amirauté est très mal administrée, les marchands se plaignent journellement des vexations et friponneries des officiers préposés par le grand maître ; 3° aucun homme de qualité ne prendra d'emploi d'officier de marine, ni aucun honnête homme d'emploi d'officier de l'Amirauté, tant que le Roi ne pourvoira pas lui-même à tous ces emplois. Une circonstance fortuite, la mort du dernier grand maître, le duc de Beaufort (1616-1669) au siège de Candie, vient hâter une transformation que huit années de travail ont préparée, en vue de donner à la Marine une consistance que Richelieu n'avait pu lui assurer définitivement.

---

<sup>35</sup> René Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert*, 1937, p. 4, 7 et 9, et *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, 1936, p. 22.

<sup>36</sup> *Mémoire sur la charge d'amiral de France*, autographe non daté de Colbert, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 705-706, pour ce développement.



## Les principes de Colbert

Il était facile de trouver une voie moyenne, en séparant les attributions juridictionnelles et administratives du grand maître vis-à-vis du commerce maritime de ses attributions militaires, soit de maintenir l'Amirauté et de rétablir l'Amiral, en ne confirmant que les premières fonctions : c'est ce que Louis XIV décide de faire au moyen de l'édit de novembre 1669 et du règlement du 12 de ce mois<sup>1</sup>. L'ordonnance d'août 1681, en confirmant les actes de 1669, sépare de plus nettement les attributions propres de l'Amiral de celles de l'Amirauté. Colbert avait imaginé de supprimer l'Amirauté en lui enlevant la connaissance des litiges nés des contrats maritimes au profit des juges-consuls<sup>2</sup> ; l'ordonnance du 15 avril 1689 attribue clairement aux officiers des Classes, placés sous la dépendance du secrétaire d'Etat de la Marine, la police générale des gens de mer, et ils deviennent ainsi les agents de la surveillance de l'Amirauté réformée. Cette sécurité renforce la barrière principale érigée en 1669 et qui s'écrit ainsi : le Roi « se réserve le choix et provision de tous les officiers de guerre et de finance qui ont emploi et fonction [dans la Marine], [...] ensemble tout ce qui peut concerner les constructions et radoubs des vaisseaux et les achats de toutes sortes de marchandises et munitions pour les magasins et armements de marine et l'arrêté de toutes les dépenses faites par les trésoriers de la Marine ». Ce dernier article du règlement définit en fait les attributions du secrétaire d'État chargé de la marine militaire, qui sont agrégées par le règlement du 7 mars 1669 à celles du contrôleur général des Finances, puis séparées en 1683, lorsque le marquis de Seignelay (1651-1690) succède à son père dans la partie de la Marine et de la maison du Roi seulement<sup>3</sup>.

La marine de guerre, ainsi que le montrent les lettres imprimées du ministre, a pour fonction essentielle de protéger le commerce maritime ; selon sa formule, « le commerce est la source de la finance et [...] la finance est le nerf de la guerre »<sup>4</sup>. Mais il

<sup>1</sup> Les textes de loi sont reproduits dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 49-50.

<sup>2</sup> Cette nouvelle attribution figure dans l'ordonnance du commerce de mars 1673, titre 12, art. 7 (recueil Isambert, t. XIX, 1829, p. 92 à 107). L'arrêt du Conseil du 13 avril 1679, rendu sur requête de l'Amiral, lui fait justice (R. J. Valin, *op. cit.*, t. 1, p. 113 à 115).

<sup>3</sup> Le règlement du 11 mai 1667 répartit le travail entre Colbert et le secrétaire d'État aux Affaires étrangères (le texte est reproduit par P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 89 à 93) ; celui du 7 mars 1669 (copie dans B<sup>8</sup>-24) donne à Colbert la plénitude des fonctions de secrétaire d'État, et on le considère comme le texte fondateur du ministère de la Marine.

<sup>4</sup> Lettre de Colbert à Terron du 11 janvier 1666, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 37-38.

écrit aussi que la force de l'État sur mer peut lui fournir par elle-même de la réputation<sup>5</sup>. Dès 1662 Louis XIV a l'ambition de donner à son pavillon le même rang que celui du roi d'Angleterre<sup>6</sup>. Il s'agit d'abord de donner l'impression de la force aux commerçants<sup>7</sup>. Mais en dix ans, le nombre des vaisseaux du roi de France a été porté de 20 à 119, et, d'après les « états abrégés de la Marine »<sup>8</sup>, ce nombre n'est jamais inférieur à 100 avant 1712, le maximum de 135 vaisseaux ayant été atteint en 1696, 1698 et 1702 (**tableau annexe n° 1**). Dans une lettre adressée à la fin de 1669 à l'ambassadeur de France à La Haye, Colbert avoue cependant que « [la Marine] est à présent plus puissante en nombre de vaisseaux qu'en expérience de nos capitaines sur tous les ordres qui doivent être observés et les avantages que l'on peut prendre dans les grands combats de mer »<sup>9</sup>. La question du personnel, et surtout des nouveaux venus, qu'il soit permanent ou temporaire, revêt dans ces conditions une importance capitale. Les subdivisions de cette partie du chapitre correspondent aux trois catégories principales de ce personnel.

## 2.1. Le corps militaire de la Marine

Colbert devait savoir que le militaire de la Marine lui donnerait beaucoup de fil à retordre. Lors de l'expédition organisée en 1660 contre les Turcs à Candie, Mazarin a tenté d'enlever aux capitaines le soin de recruter les équipages et de fournir les vivres : les intéressés ont résisté, car ils se voyaient privés d'une partie de leur gagne-pain<sup>10</sup>. Deux ans plus tard Louis XIV rappelle à Beaufort qu'il doit faire respecter la discipline sur les vaisseaux, et notamment parmi les officiers<sup>11</sup>. La mésintelligence qui règne dans le corps dégoûte le Roi, écrit Colbert, qui ajoute que « c'est un grand malheur qu'il faille entrer en négociation pour concilier les esprits des principaux officiers et même des subalternes, pendant qu'il serait de leur devoir de concourir unanimement au bien du service et ce qui pourrait donner de l'éclat à la Marine »<sup>12</sup>. On sent bien que les officiers généraux ne montrent pas le bon exemple. Si le Roi n'a pas, avant 1669, le choix des officiers, il peut les destituer<sup>13</sup>. Une lettre de Colbert à son cousin Colbert de Terron (1618-1684), intendant de la Marine à Rochefort, qui date du début de 1666, montre d'ailleurs que le ministre se mêle des nominations aux commandements<sup>14</sup>. L'introduction progressive d'officiers débutants qui proviennent de l'armée de Terre et de la maison du Roi et qui obtiennent des commandements de manière prématurée, au

<sup>5</sup> Lettre de Colbert à d'Aguesseau, intendant à Bordeaux, du 29 novembre 1669, *ibid.*, p. 196.

<sup>6</sup> Lettre de Louis XIV à l'ambassadeur de France à Londres citée par R. Mémain dans *La marine de guerre sous Louis XIV...*, op. cit., p. 14.

<sup>7</sup> Instruction de Colbert à d'Estrées du 5 août 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 257 à 260.

<sup>8</sup> Collection d'états numériques annuels destinés au Roi et dont un assez grand nombre ont été conservés, notamment dans la série G des Archives nationales. Ces états sont manuscrits ; à partir de Choiseul des états nominatifs imprimés sont publiés chaque année, comme au département de la Guerre.

<sup>9</sup> Lettre de Colbert à Arnauld de Pomponne (1618-1699) du 19 décembre 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 204.

<sup>10</sup> R. Mémain, *op. cit.*, p. 5 et 9.

<sup>11</sup> Lettre de Louis XIV à Beaufort et à Nuchèze, vice-amiral, du 17 juin 1662, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 4-5.

<sup>12</sup> Lettres de Colbert à Testart de La Guette des 21 et 28 juillet 1662, *ibid.*, p. 6 à 10.

<sup>13</sup> L'intendant de la Marine à Toulon, Testart de La Guette (v.1609-1665), est investi de ce pouvoir par délégation, cf. lettre de Colbert du 8 décembre 1662, *ibid.*, p. 24 à 28.

<sup>14</sup> Lettre de Colbert à Terron du 24 janvier 1666, *ibid.*, p. 43 à 47.

moins selon le jugement des officiers plus anciens dans la Marine, peut être la source de certaines dissensions<sup>15</sup>. Il faut voir ici encore l'action du ministre, qui demande à Terron d'observer la conduite des capitaines vis-à-vis de leur équipage car, lorsque « le Roi aura [...] beaucoup moins de vaisseaux à tenir en mer, il préférera toujours ceux qui auront mieux traité leurs équipages et avec lesquels les matelots et autres gens de mer s'engageront plus volontiers et avec plus de plaisir »<sup>16</sup>. En 1666 il faut employer tous les capitaines, tant l'effectif est réduit ; Colbert doit s'accommoder du mauvais caractère de Duquesne, parce qu'il « a été toujours reconnu pour être un très habile navigateur et fort capable en tout ce qui regarde la Marine [...], dans la disette que nous avons d'habiles gens en cette science qui a été si longtemps inconnue en France »<sup>17</sup>.

La mort prématurée du duc de Beaufort permet, dans une certaine mesure, de composer différemment le corps des officiers militaires. Dès le 23 septembre 1669, Colbert écrit à Terron : « il y a longtemps que je suis persuadé que M. le duc de Beaufort donnait trop facilement des commissions d'officier de marine », et il ajoute le 4 octobre : « Il faut nous préparer à bien examiner tous les officiers qui ont été pourvus par lui, dont plusieurs ne méritent guère d'être capitaines de marine, pour ne confirmer que les meilleurs et appeler des gens de qualité pour remplir leurs charges »<sup>18</sup>. En effet, et c'est là sans doute la source d'autres dissensions dans la Marine, Colbert est d'avis de ne donner qu'à des gentilshommes le commandement des grands vaisseaux, sauf si le service doit en souffrir<sup>19</sup>. Il voudrait composer les états-majors d'« un bon capitaine gentilhomme, un lieutenant et un enseigne de même, avec trois officiers-matelots en second, le tout d'un même pays ou amis, en sorte qu'ils puissent bien s'accommoder ensemble. Bien entendu que toutes les fois que le service du Roi le désirerait, l'on mettrait le matelot en premier et le gentilhomme en second »<sup>20</sup>. Le ministre sous-entend que parmi ces gentilshommes certains auront peu navigué, et qu'il s'agit en quelque sorte de les former sur le tas.

L'organisation dite du 22 novembre 1669<sup>21</sup> comprend, selon la source qui nous paraît la plus fiable, 196 officiers conservés de l'ancienne marine et 71 officiers nommés à cette occasion, soit un vice-amiral, 2 lieutenants généraux, 3 chefs d'escadre, 59 capitaines de vaisseau (sans compter 3 capitaines de port), 13 capitaines de frégate légère, 92 lieutenants de vaisseau (non compris 5 lieutenants de port), 14 capitaines de

<sup>15</sup> Cf. le *Mémoire pour prouver que l'Amiral n'a pas le droit de nommer les capitaines de vaisseau, mais que c'est le Roi seulement*, *ibid.*, p. 137 à 142. Ce mémoire qui peut dater de 1664 est dû à un certain Meautrix, qui était déjà capitaine de vaisseau en 1650 ; il explique notamment pourquoi les officiers de marine ne forment plus un corps.

<sup>16</sup> Lettre de Colbert à Terron du 6 novembre 1666, *ibid.*, p. 82 à 86.

<sup>17</sup> Lettre de Colbert à d'Estrées du 18 janvier 1671, *ibid.*, p. 333 à 335.

<sup>18</sup> Lettres citées par É. Taillemite dans *Colbert, secrétaire d'État de la Marine et les réformes de 1669*, Académie de marine, 1970, p. 34.

<sup>19</sup> Lettre de Colbert à Terron du 2 mars 1666, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 64-65.

<sup>20</sup> Lettre de Colbert à Terron du 4 novembre 1669, *ibid.*, p. 184 à 186.

<sup>21</sup> Ordonnance du 22 novembre 1669, dans le *Code des armées navales*, p. 155, qui porte interdiction de reconnaître aucun officier de marine s'il n'est pourvu d'une commission ou d'un brevet du Roi.

Le *Code des armées navales, ou Recueil des édits, déclarations, ordonnances et règlements sur le fait de la marine du Roi, depuis le commencement du règne de Louis XIV jusques et y compris l'ordonnance de 1689, conférés avec les ordonnances postérieures sous le même règne et sous celui de Louis XV, jusqu'en 1757*, est un supplément de 347 pages de l'*Histoire générale de la Marine*, par Torchet de Boismélé et Bourdot de Richebourg, parue en trois volumes en 1744, 1746 et 1758. L'exemplaire consulté est un tiré à part, coté 25E10bis à la bibliothèque du S.H.D. Marine à Vincennes.

brûlot et 83 enseignes de vaisseau (**tableaux annexes n° 2 et 3**). Les 4 officiers généraux de l'ancienne marine sont conservés, un capitaine de galère est même promu, mais la place la plus élevée est donnée à un officier général de l'armée de Terre, cousin du duc de Vendôme, le comte d'Estrées (1624-1707), et sa charge de vice-amiral de Ponant est érigée en titre d'office, cas unique dans le corps militaire, celle de vice-amiral du Levant devant être la récompense d'un lieutenant général des armées navales<sup>22</sup>. L'effectif des officiers n'est connu par les *états abrégés* qu'à partir de 1675 ; nous pouvons noter qu'il est de 384 officiers de marine au 1<sup>er</sup> janvier 1675, qu'il atteint 540 en 1689, et qu'il n'y a jamais eu plus de 9 capitaines pour 11 vaisseaux sous le ministère des Colbert (**tableau annexe n° 4**). L'effectif est manifestement insuffisant pour armer toute la flotte, à supposer que toute la flotte puisse prendre la mer. Pour les emplois d'officier subalterne, on doit recourir dès cette époque à des auxiliaires venant du commerce, et par la voie de la réquisition s'il le faut<sup>23</sup>. Mais il s'agit d'emplois temporaires, et, pour assurer un recrutement plus régulier, Louis XIV et Colbert mettent sur pied des compagnies d'élèves-officiers, sous le nom de gardes de la Marine.

Les élèves-officiers ont en effet été formés en compagnies comme dans l'armée de Terre et non en classes d'études, parce que la formation théorique n'a pas été reconnue nécessaire avant 1678. L'enseignement de l'hydrographie aux capitaines marchands et aux pilotes a fait, au contraire, partie des premiers soucis de Colbert : dès 1661, il annonce à l'abbé Guillaume Denys (1624-1689) que le Roi va lui servir 1 200 l d'appointments au titre de son enseignement à Dieppe<sup>24</sup> ; en 1681 il existe à peu près douze écoles d'hydrographie, dont six dans les ports de guerre (Dunkerque, Le Havre, Brest, Rochefort, Toulon et Marseille) et six dans des ports de commerce, non compris les écoles privées. L'ordonnance d'août 1681 prévoit un examen de réception pour les capitaines marchands, un autre pour les pilotes de mer et un troisième pour les lamaneurs. Un ordre du 1<sup>er</sup> janvier 1666 prescrit l'établissement d'écoles de canonage<sup>25</sup>, et Colbert compte recommander « à M. Duquesne d'y assister quelquefois et d'y exciter les autres officiers de marine à s'y trouver aussi »<sup>26</sup>. Il s'agit surtout de former des canoniers dans les Classes<sup>27</sup>.

La formation des futurs officiers de marine en compagnies d'infanterie, qui devait à la longue se révéler si néfaste, peut aussi avoir pour origine l'existence des gardes du grand maître et les projets d'organisation militaire des officiers de marine dont il sera question ci-après. Colbert ordonne d'abord au commissaire général de l'armée navale de Candie de ne retenir que les « bons hommes » de la garde de Beaufort jusqu'à l'arrivée d'un officier chargé de mettre sur pied la compagnie des gardes du nouvel amiral, le comte de Vermandois (1667-1683) : ils doivent être « d'assez braves soldats et qui aient assez de service et de mine pour entrer dans la compagnie [...] dont

<sup>22</sup> L. Truguet, dans L. M. Bajot, *Lettres rétrospectives sur la Marine*, 1851, p. 190.

<sup>23</sup> C'est ce que montre sans ambiguïté la lettre de Colbert à Terron du 11 décembre 1671 reproduite par P. Clément, *op. cit.*, p. 408.

<sup>24</sup> A. Anthiaume, *op. cit.*, vol. 1, p. 132.

<sup>25</sup> A<sup>1</sup>-8.

<sup>26</sup> Lettre de Colbert à Seuil du 14 juillet 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 243-244.

<sup>27</sup> Lettres de Colbert aux intendants des ports des 11 juillet et 13 août 1676, *ibid.*, suite, p. 31 à 33 et note de la p. 33 ; règlement pour l'établissement de l'école des canoniers, du 15 octobre 1676, dans le *Code des armées navales*, p. 95-96.



les trois quarts au moins seront gentilshommes »<sup>28</sup>. Puis il lui annonce que cette compagnie ne comprendra que des gentilshommes<sup>29</sup>. Dans l'instruction du 5 juillet 1670, le ministre demande au commandant de la compagnie, le sieur de Cajac (?-1685), capitaine aux Gardes-Françaises, « [d'exciter] continuellement [les gardes] à se rendre capables de parvenir aux emplois de marine »<sup>30</sup>.

Des 207 candidats retenus par Cajac, il n'en reste plus que 146 quelques mois plus tard, lors de l'embarquement sur l'escadre de Vivonne (1636-1688) et sur celle de d'Estrées<sup>31</sup>. D'après le service réglé le 10 octobre sur le vaisseau du vice-amiral, les gardes font le service de l'infanterie à l'ordinaire et se relaient par cinq sur le pont afin d'apprendre la manœuvre et la navigation<sup>32</sup>. Cependant les gardes se sont plaints qu'on les fatiguait trop avec le quart, si bien qu'on n'a pas trouvé de difficulté à les en dispenser, « puisqu'ils ne veulent pas profiter des moyens de s'instruire ». Le règlement vise plutôt à policer les gardes qu'à les instruire, et ceux-ci, qui sont très jeunes et peu accoutumés à l'exactitude des bords, ont commis des fautes contre la bienséance et même contre le devoir. Les deux généraux sont mécontents des gardes, et l'état-major ne se conduit pas mieux que ces derniers<sup>33</sup>. La suppression de la compagnie, ordonnée le 18 décembre 1671<sup>34</sup>, n'est cependant pas étrangère au rattachement à l'armée de Terre des deux régiments d'infanterie levés à la même époque que la compagnie des gardes de Vermandois<sup>35</sup>.

Cinquante-neuf des gardes admis dans la compagnie en 1670 et 1671 sont maintenus au service de la Marine ; le recrutement des gardes se poursuit, mais sans l'appareil de la compagnie, jusqu'en 1683, à raison de trente-cinq en moyenne par an, ou 8 % de l'effectif des officiers environ<sup>36</sup>. Parmi ces gardes, dits « anciens gardes de la Marine », figurent des roturiers<sup>37</sup>. Sur 529 anciens gardes, 297 seulement sont ensuite promus officiers<sup>36</sup> ; le déchet (44 %) est considérable, mais les motifs d'exclusion restent à déterminer.

Entre-temps, d'Estrées a mis son escadre au sec sur les récifs des îles d'Avès, dans les Antilles (11 mai 1678) : ce désastre, peut-être unique dans les annales des marines militaires, entraîne la perte de 7 vaisseaux, 3 frégates et 7 navires auxi-

<sup>28</sup> Lettre de Colbert à Brodart du 14 décembre 1669 complétée le 9 janvier 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 203.

<sup>29</sup> *Ordre du Roi pour licencier les gardes du duc de Beaufort*, du 5 avril 1670, copie, B<sup>8</sup>-18.

<sup>30</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 133-134.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 130 à 133.

<sup>32</sup> *Service des gardes de la Marine embarqués sur le vice-amiral*, 10 octobre 1670, avec apostille, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.

<sup>33</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 134.

<sup>34</sup> Ordre et lettre du Roi datés du 18 décembre 1671, copies, B<sup>8</sup>-18.

<sup>35</sup> Règlement ou projet de règlement de décembre 1671, dans Gabriel Coste, « Les anciennes troupes de la Marine (1622-1792) », *Revue maritime et coloniale*, février 1892, p. 217-218 : « [la compagnie] sera réputée troupe d'infanterie, elle sera de même sous la direction du secrétaire d'État de la Guerre » pendant le temps qu'elle séjournera à terre, et, « en cas qu'elle soit mise au même état qu'elle était lorsque M. le duc de Beaufort était amiral, elle sera payée par le trésorier de la Marine ainsi qu'il se pratiquait alors ».

<sup>36</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 135 à 138.

<sup>37</sup> Une lettre à Chertemps de Seuil du 23 juillet 1683 porte que le Roi ne veut plus recevoir de roturiers pour gardes de la Marine, Didier Neuville, *Etat sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, 1898, p. 349. D'après la note des bureaux du 27 septembre 1774, G123, f<sup>o</sup> 125 à 129, on a reçu parmi les gardes de cette époque des jeunes gens issus de familles vivant noblement.

liaires<sup>38</sup>. Quoi qu'il dise par ailleurs des pilotes hauturiers de l'escadre, Colbert est forcé d'avouer que les « anciens capitaines de la Marine, nés matelots et nourris dans la mer, ne seraient point tombés dans un aussi funeste désastre que celui-là ; par conséquent il faut les cultiver et avoir le rôle de tous les capitaines marchands qui sont habiles navigateurs pour s'en servir dans les occasions »<sup>39</sup>. Ces derniers continueront donc d'être employés temporairement, et les gentilshommes admis dans la Marine vont être astreints à suivre les cours des écoles établies dans les ports de guerre au profit des pilotes et des canonniers. Par l'ordonnance du 22 décembre 1678, Louis XIV prescrit aux gardes et aux enseignes d'assister aux leçons d'hydrographie et de canonage, moyennant une augmentation de solde<sup>40</sup>. Le 25 mars 1680, l'obligation est étendue aux lieutenants de vaisseau, et tous apprennent qu'ils sont inscrits d'office à des conférences portant sur la construction des navires qui doivent avoir lieu pour la première fois. En 1683, alors que des compagnies de cadets sont créées dans les places de guerre, Colbert annonce la formation de compagnies de gardes de la Marine, composées de gentilshommes « reconnus pour tels sans contestation » et âgés de 16 ans au moins et 25 au plus<sup>41</sup>. Le système mis en place de 1678 à 1683 va subsister, pour l'essentiel, jusqu'en 1786 : des gardes nobles ou réputés tels, formés en compagnies d'infanterie et au métier par la théorie et la pratique, vont fournir, de façon quasi exclusive<sup>42</sup>, les officiers des grades normaux de la Marine.

Les écrits rassemblés par Pierre Clément montrent que l'insubordination reste un mal endémique dans la marine de Colbert et que l'autorité oscille entre les exemples de sévérité et la mansuétude dans l'application d'ordonnances et d'instructions nombreuses et qui ont dû être renouvelées. Les capitaines veulent notamment monter les vaisseaux de leur choix et se réclament de leur ancienneté : un ordre du Roi du 28 décembre 1665 astreint les capitaines choisis pour commander tel vaisseau à y exercer leurs fonctions pendant trois années consécutives avant d'espérer un autre commandement<sup>43</sup>. Cependant les officiers délibèrent, et quatorze d'entre eux, en présence de Duquesne, proposent encore de laisser le choix aux officiers<sup>43</sup>. Le règlement du 15 avril 1669 prévoit l'entretien au service d'un certain nombre d'officiers dans chaque grade, par rapport à l'état normal des armements pour leur permettre de s'instruire, ainsi que l'indication annuelle de l'emploi de chaque officier, en pied ou en second, afin d'éviter les contestations<sup>44</sup>. Colbert aurait voulu aller beaucoup plus loin, en donnant au corps militaire de la Marine une organisation militaire.

Le ministre imagine d'abord de former des états-majors et des équipages fixes, au lieu de nommer les uns et les autres à l'occasion de chaque campagne, comme dans la marine marchande. Dans la lettre du 4 novembre 1669 déjà citée<sup>45</sup>, il expose qu'il voudrait former des équipes de six officiers susceptibles de s'entendre bien, de les attacher pendant plusieurs années au même bâtiment et de les occuper et rémunérer dans le port, entre les campagnes, à condition qu'ils y résident. Il se peut qu'il songe alors à

<sup>38</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 191.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 121.

<sup>40</sup> A. Anthiaume, *op. cit.*, vol. 2, p. 80.

<sup>41</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 142 à 144.

<sup>42</sup> Le 12 mai 1684 Seignelay écrit à l'intendant Vauvray : « S.M. ne veut point d'officiers qu'ils n'aient servi dans les gardes de la Marine », *ibid.*, p. 148.

<sup>43</sup> É. Taillemite, *op. cit.*, p. 29-30.

<sup>44</sup> *Code des armées navales*, p. 154.

<sup>45</sup> [Réf. 20].

leur rendre l'entretien du vaisseau. Dans l'édit de janvier 1670 relatif à l'enrôlement des matelots en Bretagne<sup>46</sup>, Colbert préfère les relations de voisinage et renonce à la résidence dans les ports, pour y substituer un *cantonnement* défini comme suit. Le système de l'enrôlement sera parachevé par l'envoi des « capitaines et officiers de marine, servant dans [les] ports et arsenaux de marine, dans les principaux lieux desdites côtes, pour avoir soin de former lesdits équipages dans les classes qui sont en année de service, suivant la division qui en a été faite [...] pour assister au paiement de la demi-solde qui serait fait aux dits officiers-mariniers et matelots et en même temps en former des équipages fixes, pour servir sur [les] vaisseaux de guerre qui sortiront desdits ports la présente année »<sup>47</sup>. L'édit marque que les commissaires formeront des équipages de 300 hommes, « auxquels équipages il sera par nous pourvu d'un capitaine, lieutenant, enseigne et commissaire pour en avoir soin, lesquels capitaines et autres officiers feront leur résidence ordinaire, lorsque les vaisseaux seront désarmés, dans l'étendue des paroisses dans lesquelles seront les matelots et autres gens de mer qui auront été ainsi enrôlés »<sup>48</sup>. Ces gens de mer ne doivent servir qu'un an sur trois ou sur quatre, ce qui laisse supposer que chaque état-major est associé à plusieurs équipages.

Ce plan comprend l'affectation de 36 vaisseaux, 12 équipages fixes, 25 capitaines, 25 lieutenants et autant d'enseignes à Rochefort ; à Brest, 20, 6 et 12 respectivement ; à Toulon, 24, 8 et 15<sup>48</sup>. En tout donc 26 équipages fixes et 52 états-majors calculés pour les armements du temps de paix. L'ordonnance du 19 avril 1670, qui étend l'enrôlement des matelots à toutes les provinces maritimes, ne reprend cependant pas le système de l'édit de janvier, il y est seulement question d'autoriser les matelots qui ne sont pas de service à choisir le capitaine sous les ordres duquel ils voudront servir pour une campagne<sup>49</sup>. L'ordonnance précitée du 8 mai<sup>47</sup> donne un rôle aux états-majors pour former l'équipage fixe en se rendant sur les lieux, mais il n'est plus question d'y résider. Il est encore question d'officiers de marine délégués pour les rôles d'équipage dans l'édit de Nancy de 1673, mais il faut considérer qu'ils sont en mission<sup>50</sup>. Ensuite on n'en parle plus : la formation des équipages devient l'affaire de la Plume.

Une autre forme d'organisation militaire est envisagée en 1669 : il est question cette fois d'associer des troupes d'infanterie au corps des officiers de marine. Terron, qui estime que « les plus grandes affaires de la mer [ont] à être soutenues et exécutées par les soldats qui s'embarquent sur les vaisseaux », voudrait enlever aux capitaines de vaisseau le soin de recruter ceux dont ils ont besoin car, selon lui, des officiers de marine incapables ou incompetents « ont mis leur réputation et le service de S.M. entre les mains de gens faibles, mal instruits et mal tenus, sans faire aucune réflexion ni avoir aucun attachement qu'à gagner sur la solde, les habits et le linge qu'ils vendent à ces malheureux »<sup>51</sup>. Il suggère de cantonner les soldats et de les grouper en compagnies franches à la tête desquelles tous les officiers de marine, sauf les généraux, seraient placés. Il faut d'autre part s'arranger pour faire servir à bord les officiers avec

<sup>46</sup> Édit de janvier 1670, dans le *Code des armées navales*, p. 125-126.

<sup>47</sup> Ordonnance du 8 mai 1670, pour toutes les côtes de France, *ibid.*, p. 130.

<sup>48</sup> É. Taillemite, *op. cit.*, p. 37.

<sup>49</sup> Ordonnance du 19 avril 1670, dans le *Code des armées navales*, p. 127 à 129.

<sup>50</sup> Édit d'août 1673, *ibid.*, p. 137 à 140.

<sup>51</sup> Mémoire de Colbert de Terron du 12 septembre 1669, C<sup>3</sup>-12, pour ce développement.

leurs soldats et non avec ceux des autres : Terron indique un moyen d'y parvenir : embarquer les hommes avec le capitaine devenu commandant à la mer et leurs officiers.

Colbert annonce à son cousin que le Roi s'apprête au contraire à former deux régiments d'infanterie à vingt compagnies de cent hommes cantonnées dans les cinq ports de guerre<sup>52</sup>. Dans ce système, d'ailleurs compatible avec les états-majors fixes, les officiers des compagnies ont une place marquée à bord : en temps de paix, lorsque les états-majors sont doublés (six officiers de marine), le capitaine de la compagnie embarquée servirait de lieutenant en second, le lieutenant d'infanterie, d'enseigne en second et l'enseigne, de troisième enseigne de vaisseau ; en temps de guerre, le capitaine d'infanterie serait la troisième personne à bord, par suite de la suppression du capitaine en second. Ces compagnies d'infanterie sont présentées comme utiles à la Marine en elles-mêmes et par l'introduction d'officiers nouveaux qui se formeraient ainsi au métier de la mer. Les régiments comprendraient des officiers de marine et des mousquetaires, « particulièrement de ceux qui viennent de Candie, qui seront assurément de bons officiers ». Colbert fait part à son cousin d'un autre projet, qui lui est personnel et qui consiste à former un corps d'artillerie de marine de 1 000, voire 2 000 canonniers, divisés comme dans l'Infanterie<sup>53</sup>. Les compagnies de canonniers « serviraient toujours sur les vaisseaux, ou seraient gardes sur les mêmes vaisseaux lorsqu'ils seraient dans le port, et seraient toujours logés dans l'arsenal de marine »<sup>53</sup>.

Le règlement du 20 décembre 1669 définit les fonctions des officiers de marine et des officiers d'infanterie de marine, « en sorte qu'il ne puisse arriver entre eux aucune contestation »<sup>54</sup>. Les officiers d'infanterie commandent leur troupe en toute occasion et obéissent à bord aux ordres du capitaine du vaisseau : ces ordres concernent particulièrement le service du canon et les manœuvres du vaisseau, « à quoi ils pourront d'autant plus facilement parvenir que les soldats verront les avantages qu'ils pourront recevoir en se rendant bons matelots et bons canonniers »<sup>54</sup>. Il s'agit naturellement de tirer parti de ces hommes pour le service courant à bord. L'opposition de Louvois (1641-1691) à ce qu'il considère comme un empiètement sur sa charge gêne le recrutement et les efforts de Colbert<sup>55</sup>. D'après le règlement du 5 juillet 1670<sup>56</sup>, les officiers d'infanterie n'ont plus part au commandement du vaisseau et ils sont subordonnés à tous les officiers de son état-major à bord et aux officiers généraux de la Marine à l'occasion des descentes ; aussi « les officiers qui étaient entrés avec beaucoup d'avantages dans ces corps et qui avaient l'espoir de devenir officiers de marine [...] servirent avec dégoût et prirent un esprit tout contraire à la discipline et au service de mer »<sup>55</sup>. En 1671 les deux régiments sont appelés à Amiens en vue de l'invasion de la Hollande : Louis XIV laisse aux capitaines le choix de conserver leur compagnie ou de passer dans la Marine en qualité de lieutenants de vaisseau<sup>57</sup>.

Après un moment d'hésitation, le Roi ayant décidé de rendre aux capitaines la fonction de fournir les équipages et même les vivres<sup>58</sup>, un système mixte est adopté :

<sup>52</sup> Lettre de Colbert à Terron du 2 décembre 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 197-198, pour ce développement.

<sup>53</sup> Autre lettre de Colbert à Terron du 2 décembre 1669, *ibid.*, p. 198-199.

<sup>54</sup> Ce règlement est reproduit par G. Coste, *op. cit.*, R.M.C., novembre 1891, p. 186-187.

<sup>55</sup> Selon le témoignage attribué à d'Estrées et reproduit *op.cit.*, p. 171 à 173.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 187-188.

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 171 à 173.

<sup>58</sup> Lettre de Colbert à Terron du 28 décembre 1671, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 410-411.

les capitaines désignés pour les commandements à la mer recrutent un contingent de soldats pour la campagne ; ceux-ci sont incorporés d'autorité, sauf cas de réforme, dans des compagnies supplétives de soldats à demi-solde à l'issue de la campagne, ces compagnies ayant une organisation et un encadrement particuliers ; des soldats-gardiens sont recrutés d'autre part afin de former la tête des compagnies embarquées au moyen d'hommes ayant servi à la mer en la qualité de soldats<sup>59</sup>. Seuls ces derniers sont de véritables engagés, et Seignelay s'est inspiré d'eux pour préparer le règlement du 16 décembre 1690 relatif aux compagnies franches de la Marine, dont il sera question au chapitre 3.

L'autorité doit donc abandonner aux capitaines le recrutement d'une partie des soldats. Elle parvient en revanche à établir un munitonnaire général dans la Marine dès 1669. Terron estime en effet qu'il faut « dégager [les] capitaines de la gargarie des navires » car, « de quelque qualité qu'ils soient, [ils] ont trop d'application et ils y sont en quelque sorte obligés à savoir le prix du pain et du vin, et ils s'entretiennent plus de cela que de la guerre »<sup>60</sup>. Après le retour de l'armée de Candie, Colbert note : « Par tout ce que je vois, c'est une affaire qu'il ne faut pas remettre, pour ôter aux capitaines une trop grande application au calcul. Vous ne sauriez vous imaginer ce que j'apprends des vilénies des capitaines de l'armée de Candie. »<sup>61</sup> L'arrêt du Conseil du 2 octobre porte que la fourniture des vivres de la Marine sera désormais publiée au Conseil et adjugée au rabais au moins disant<sup>62</sup>. Le premier traité des vivres est passé à François Jacquier (?-1684), déjà connu pour ses fournitures à l'armée de Terre<sup>63</sup>. Le second traité, celui de Nicolas Vilette du 20 décembre 1672, passe en substance dans l'ordonnance du 15 avril 1689<sup>64</sup>.

Ce système de concession de service public subsiste jusqu'en 1777 ; il est remplacé par une régie intéressée, puis par la régie directe en 1793. Cependant il ne comprend pas la fourniture des vivres aux officiers, contrairement aux souhaits de Colbert<sup>65</sup> : *le règlement du 4 juillet 1670 institutionnalise la table du capitaine*<sup>66</sup>. Il y est bien précisé que « S.M. défend d'embarquer aucune chose pour la table, qui aille à une délicatesse indécente à des gens de guerre, le service du vaisseau et la bonne navigation devant être préférés à toutes superfluités »<sup>66</sup> ; on devine que certains capitaines cherchent encore à gagner sur la table, pour laquelle ils reçoivent une allocation du Roi, et que d'autres mènent grand train à bord. Il est un danger plus grand encore pour le service, c'est *la pacotille*, qui est prohibée par l'ordonnance du 18 août 1669, laquelle invoque tous les motifs d'interdiction d'une pratique qui va devenir courante au XVIII<sup>e</sup> siècle : « S.M. [considère] combien ce trafic peut être préjudiciable au bien de son service, non seulement parce qu'il priverait les vaisseaux de la Compagnie des Indes orientales et de ses autres sujets, de trouver quelques avantages dans le commerce qu'Elle leur procure par tous les moyens possibles ; mais beaucoup plus par l'attache-

<sup>59</sup> Règlements du 15 juin 1675, dans le *Code des armées navales*, p. 148-149, du 1<sup>er</sup> janvier 1685 et du 10 mars 1686, dans G. Coste, *op. cit.*, R.M.C., février 1892, p. 224 à 228.

<sup>60</sup> Lettre de Terron à Colbert du 4 octobre 1666, citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 904.

<sup>61</sup> Lettre de Colbert à Terron du 18 octobre 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 181-182.

<sup>62</sup> R. Mémain, *op. cit.*, p. 905-906.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> Le traité est reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 171 à 176 ; le dernier article est relatif au prix des rations, il ne figure naturellement pas dans le livre X de l'ordonnance de 1689.

<sup>65</sup> Lettre de Colbert à Seuil du 19 juillet 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 255-256.

<sup>66</sup> Le règlement est reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 166 à 168.

ment que les capitaines de ses vaisseaux auraient à le faire, par le grand temps qu'ils consommeraient à charger et recharger leurs marchandises et par la difficulté que ses vaisseaux auraient à naviguer, à cause de l'encombrement et de la charge desdites marchandises »<sup>67</sup>. Colbert compte remédier par un règlement à l'encombrement des bords du fait des officiers en limitant le nombre de cages à poules et en défendant d'embarquer vaches et porcs et de modifier les emménagements<sup>68</sup>.

Un autre souci se remarque dans la prose du ministre, celui d'occuper et d'occuper utilement les officiers de marine lorsqu'ils sont à terre. L'ordre du 20 février 1671 astreint les officiers nommés pour monter un vaisseau à assister au radoub et à la carène, « en sorte qu'il n'en puisse arriver aucun accident et que lesdits officiers-commandants en soient eux-mêmes garants »<sup>69</sup>. Pour plus de sûreté, les extraits de revues à envoyer à la Cour mentionneront l'assiduité, et les officiers donneront un certificat à l'intendant ou au commissaire général du port, « contenant qu'ils ont vu donner ladite carène, le tout à peine d'interdiction »<sup>69</sup>. De cet ordre on peut rapprocher celui du 6 mars de la même année, qui défend aux officiers de quitter leur navire avant qu'il soit entièrement désarmé, les inventaires vérifiés et le vaisseau « propre et en bon état »<sup>70</sup>.

Colbert en vient naturellement à interdire le paiement des appointements aux officiers absents et donc à prescrire à tous les officiers militaires, y compris les généraux, de résider dans leur port d'affectation « pour y attendre [les] ordres [du Roi] et s'appliquer continuellement aux fonctions de leur emploi » (ordonnance du 9 août 1671)<sup>71</sup>. Ainsi donc les officiers français restent-ils nommés pour une campagne, sans être attachés à aucun vaisseau déterminé ni à aucune troupe ; ils n'en sont pas moins astreints à la résidence dans le port avec solde entière, sauf s'ils obtiennent un congé, théoriquement sans solde. Les officiers anglais ne sont au contraire appelés dans les ports qu'à l'occasion des armements, ils reçoivent la demi-solde à domicile tant que l'Amirauté n'a pas besoin de leurs services. La différence n'est pas grande en temps de guerre, mais elle l'est en temps de paix. Colbert était pourtant conscient des maux qu'occasionnerait l'oisiveté des officiers de marine dans les ports<sup>72</sup> : là comme ailleurs il a pu obéir à d'autres impulsions que la sienne.

## 2.2. Les classes de la Marine

L'équipage des bâtiments de guerre français comprend en 1661 deux tiers de matelots et un tiers de soldats, appelés d'ailleurs à coopérer à la manœuvre et au combat<sup>73</sup>. Tant que les armements pour le Roi sont rares, le nombre des marins de spécialité à engager pour la campagne, de gré ou de force, est petit ; on conçoit qu'une

<sup>67</sup> L'ordonnance est reproduite dans le *Code des armées navales*, p. 99-100.

<sup>68</sup> Lettre de Colbert à Seuil du 14 juin 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 1<sup>re</sup> partie, p. 243-244.

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 100.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 101.

<sup>71</sup> Ordonnance du 9 août 1671, *ibid.*, p. 97.

<sup>72</sup> Cf. par exemple la lettre de Colbert à Matharel du 17 octobre 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 300-301 et l'instruction à Seignelay de 1671, *ibid.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 46 à 64.

<sup>73</sup> R. Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi...*, *op. cit.*, p. 3, 6, 7, 22, 23 et 25 à 30, et J. Captier, *op. cit.*, p. 75-76, pour ce développement.

marine puissante, sinon tout à fait permanente, ne peut se soutenir sans un système organisé et cohérent de recrutement des équipages.

Selon Colbert, 6 000 marins français sont engagés à l'étranger en 1663. Six ans plus tard, Louis XIV doit constater « l'aversion presque insurmontable » de ses sujets à s'embarquer sur ses vaisseaux. Le ministre s'applique à modifier un état de fait qui n'existe, à ce degré, ni en Angleterre, ni en Hollande, ni dans l'armée de Terre. Plutôt que d'exonérer de la taille ceux qui serviraient sur mer ou de traiter avec les paroisses maritimes, il retient l'idée de la « revue » des gens de mer et l'« enrôlement », c'est-à-dire l'inscription sur un rôle d'équipage selon l'édit de 1584, de ceux qui, autour de Rochefort, seront jugés « capables et nécessaires pour [le] service » lors de la campagne de 1666. Pour assurer la réussite de l'opération, les ports seront fermés et le corps des habitants de chacun d'eux, tenu « responsable des paroles qu'on aura prises » des hommes ainsi engagés. En 1666 l'écrivain de vaisseau, chargé de tenir le rôle de l'équipage et d'en faire les revues, et donc de constater les droits de chacun, est rétabli, afin, dit le ministre, d'« établir [enfin] la bonne foi, en sorte que le matelot s'engage à l'avenir volontairement sur les vaisseaux du Roi », c'est-à-dire afin de limiter l'arbitraire et les voies de fait dont les capitaines se rendent coupables ou complices<sup>74</sup>.

Par l'ordonnance du 22 septembre 1668, il est décidé de recenser tous les « gens de mer » du Royaume et de les partager en trois *classes de service*, comme on a commencé de le faire autour de Rochefort<sup>75</sup>. La population assujettie est définie de manière imprécise comme suit : « tous les officiers-mariniers et matelots qui se trouveront dans les villes, bourgs et communautés de l'étendue desdites côtes ». Les hommes serviront alternativement sur les vaisseaux du Roi pendant une année civile et sur ceux des marchands pendant les deux autres années. Le terme d'enrôlement est entendu ici et jusqu'en 1784 au sens de recensement, d'inscription sur des registres descriptifs par des commissaires de la Marine envoyés sur place ; l'ordonnance du 19 avril 1670 précitée<sup>76</sup> laisse entendre que les commissaires ont un département dans lequel ils résident et leur attribue le pouvoir de lever le nombre de marins demandé par les intendants ou commissaires généraux de la Marine dans les ports militaires. D'autres clauses indiquent le rattachement des départements à une intendance (il n'y en a encore que deux, à Rochefort et à Toulon). Les commissaires établissent les rôles d'équipage et la solde à payer à chacun, avec l'indication de l'avance qu'ils ont versée. Les agents du fisc les aident à tenir à jour le « rôle » des gens de mer de leur département.

Les gens de mer ne peuvent changer de condition ni de domicile sans un congé de l'intendant ou commissaire général ; s'ils ne se rendent pas sur le vaisseau le jour dit, l'intendant les juge en dernier ressort pour désertion. En échange de cette sujétion, les gens de mer perçoivent la demi-solde pendant l'année de service, et la solde entière lorsqu'ils servent effectivement. Ceux qui sont « estropiés » au service reçoivent 6 l par mois leur vie durant. Les maîtres de navire, grand ou petit, les pêcheurs et traîneurs de seine sont exemptés de cette forme de service militaire, pourvu qu'ils forment en permanence un mousse sur chaque bateau, le commissaire tenant un registre particulier de ces exemptés et de leurs mousses. Les mousses qui ont servi six mois de

<sup>74</sup> Lettre de Colbert à Terron du 21 mars 1666, dans P. Clément, *op. cit.*, p.76.

<sup>75</sup> *Code des armées navales*, p. 121, pour ce développement.

<sup>76</sup> Ordonnance du 19 avril 1670 pour l'enrôlement général des matelots dans toutes les provinces maritimes du Royaume, *Code des armées navales*, p. 127 à 129, pour ce développement.

la sorte sont réputés novices et compris comme tels sur les registres des commissaires ; après deux ans de service sur les barques, ils sont « incorporés dans [les] Classes » en qualité de matelots.

L'ordonnance du 19 avril 1670 fixe donc, dans leurs grandes lignes, les règles de ce service militaire à répétition auxquels les gens de mer sont soumis ; la législation qui va suivre et que nous exposerons dans le chapitre 4 rappelle et précise cette organisation du service et les devoirs de chacun plus qu'elle n'innove. Dès le début de l'institution des Classes, l'année de service est trop souvent une année sans salaire en temps de paix, parce que la classe entière n'est pas levée, et donc une année de misère car les marins ne sont pas libres de s'engager au commerce ou à la pêche<sup>77</sup>. Ainsi que l'explique l'intendant Arnoul (1651-1719), le non-paiement de la solde ou de la demi-solde « peut donner de grands dégoûts aux équipages [...] ; ce sont des gens qui ont leur femme, leurs enfants, leur établissement et qui souvent avec tout cela ne sont pas nés pour se battre [...] c'est ce qui fait qu'ils servent comme ils font, à contre-cœur »<sup>78</sup>. Les marins ont de leur côté divers moyens d'échapper aux levées : acheter une barque en commun et s'en déclarer successivement le patron, afin de jouir de l'exemption ; changer de domicile afin de semer la confusion dans les rôles des départements ; essayer de se faire reconnaître invalide ou étranger ; s'engager dans l'armée de Terre ; se cacher, avec des complicités ; se rebeller contre tel ou tel agent de l'autorité, ou contre l'autorité en général ; désertier ; se faire passer pour un autre ; émigrer<sup>79</sup>.

En 1674 Colbert avoue que « l'enrôlement des matelots ne produit pas tout l'effet qu'on en avait attendu »<sup>80</sup>. Il rêve à nouveau d'un corps permanent de 1 200 à 2 000 matelots dans chacun des ports de Rochefort, Brest et Toulon, avec un supplément d'un millier d'hommes pendant l'hiver. Les premiers seraient logés, recevraient le tiers ou le quart de la solde et seraient occupés alors aux travaux du port, moyennant une juste rétribution. En temps de guerre on recourrait aux Classes, conservées comme la réserve de la Marine, puis aux engagements volontaires et, en dernier lieu, à la presse.

L'institution des Classes est au contraire confirmée et la surveillance du service renforcée par la création de la fonction d'inspecteur général des Classes en 1683, les retards dans les levées étant le motif invoqué dans la commission de d'Usson de Bonrepas (1644-1719)<sup>81</sup>. L'inspecteur général doit « pénétrer la conduite de chacun des commissaires employés à l'enrôlement, recevoir et examiner les plaintes qui seront faites contre eux, et s'il s'en trouve quelqu'un de coupable de quelque malversation, comme d'avoir pris de l'argent des matelots pour les exempter du service, de s'être servi de l'autorité qui leur est commise pour faire des vexations et d'avoir retenu l'argent destiné pour la solde desdits matelots »<sup>82</sup>. Il reçoit délégation de pouvoir pour la

<sup>77</sup> J. Captier, *op. cit.*, p. 69.

<sup>78</sup> Lettre d'Arnoul au ministre du 5 novembre 1675, B<sup>3</sup>-20, f<sup>o</sup> 246, citée par J. Captier, *op. cit.*, p. 99-100.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 118 à 124.

<sup>80</sup> Mémoire de Colbert aux intendants du 6 mai 1674 et *Mémoire sur l'enrôlement général des matelots de Rochefort* adressé par Colbert à Demuin le 25 juillet 1674, cités par R. Mémain, *op. cit.*, p. 85 à 87 et J. Captier, p. 173 à 175, pour ce développement.

<sup>81</sup> La commission, datée du 10 juin 1683 et conservée dans B<sup>2</sup>-48, est citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 103.

<sup>82</sup> Instruction du 16 septembre 1682, analysée et citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 106 à 109, pour ce développement.



punition des coupables. Dans l'instruction que nous citons, il est recommandé de se mêler de la formation des équipages marchands, au moins lorsqu'il s'agit d'inscrire des mariniens sur les rôles, afin de les accoutumer à la navigation en mer. Bonrepas supprime dès 1683 la demi-solde des marins de la classe de service qui ne sont pas appelés dans les ports, « comme une dépense inutile » ; en échange il les laisse libres de s'engager au commerce ou à la pêche<sup>83</sup>. Dès lors, note-t-il plus tard, « l'observation de l'ordre successif des classes devint impraticable, et l'on se borna à charger les officiers des Classes de retenir, pour les armements du Roi, les matelots qui auraient le moins et le plus anciennement servi »<sup>83</sup>.

En dépit de tous les inconvénients du système et des obstacles rencontrés, les Classes sont fortes de plus de 50 000 officiers-mariniens et matelots de service au début de 1688, auxquels il convient d'ajouter 7 400 capitaines, maîtres, patrons et pilotes exempts des Classes<sup>84</sup>. L'organisation administrative comprend cinq départements de la Marine (un par port de guerre), dix-huit départements des Classes confiés à autant de commissaires de la Marine et à un nombre indéterminé de commis et de syndics sous leurs ordres<sup>84</sup>. D'après le calcul de Pierre Clément, l'armement de toute la flotte de 1677 réclame seulement 29 000 officiers-mariniens et matelots<sup>85</sup>. La marine de guerre reste une marine d'armateur, mais d'un armateur qui dispose de la force publique pour contraindre au besoin les marins à servir sur ses vaisseaux et à ses conditions.

### 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>86</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>87</sup>. Dans l'*État abrégé de la Marine* pour 1669<sup>88</sup>, Colbert dresse un tableau, peut-être flatté, des progrès accomplis en huit ans en la matière, malgré les résistances des ports<sup>89</sup> et les déboires<sup>90</sup> : l'essentiel, bois de construction et de mâture, fer forgé, brai et goudron,

<sup>83</sup> R. Mémain, *op. cit.*, p. 117 à 122.

<sup>84</sup> *État abrégé de la Marine* pour 1687 (B.M. Le Havre, Ms 234) et pour 1688 (A.N. Marine, G8).

<sup>85</sup> P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 692.

<sup>86</sup> *Mémoires de Louis XIV*, éd. Longnon, 1978, p. 185-186 (année 1666).

<sup>87</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>88</sup> A.N. Marine, G1.

<sup>89</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>90</sup> Les espoirs mis dans la fourniture de bois de mâture par les provinces françaises, notamment les Pyrénées, ont été déçus.

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>91</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 le commerce<sup>92</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>93</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>94</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>95</sup>. Les commissions des intendants et les instructions qui les accompagnent<sup>96</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>97</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>98</sup>. De même, si l'instruction établie pour le contrôle en 1670 semble mêler des fonctions d'administration à celles du contrôle<sup>99</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>100</sup>.

<sup>91</sup> Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, 1996, p. 67 à 71 et 76.

<sup>92</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>93</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>94</sup> D. Dessert, *op. cit.*, p. 81, 147 et 347.

<sup>95</sup> Ces commissions, avec les noms des titulaires à l'organisation, sont reproduites dans B<sup>2</sup>-444, p. 53 et suivantes.

<sup>96</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>97</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>98</sup> Lettre de Colbert à Martel du 20 décembre 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 204-205.

<sup>99</sup> R. Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV...*, *op. cit.*, p. 494-495.

<sup>100</sup> Lettres de Colbert à Léger des 21 avril et 16 mai 1670 dans P. Clément, *op. cit.*, p. 235-236 et 239-240.

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 de la Marine vers 1664, propose d'affecter à ces emplois d'autres enseignes de vaisseau qui montreraient des dispositions<sup>101</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>102</sup>. Trois autres officiers de marine au moins sont passés commissaires sous Colbert, dont deux sont devenus intendants comme des Clouzeaux et le troisième commissaire général<sup>103</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>104</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>105</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>106</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>107</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>108</sup>, de la lenteur des constructions navales dans les ports de guerre<sup>109</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

<sup>101</sup> R. Mémain, *op. cit.*, p. 471, 473 et 478.

<sup>102</sup> Lettre de Colbert à Terron du 7 octobre 1669, citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 471.

<sup>103</sup> Du Guay (1655-1715), Girardin de Vauvray (1647-1724) et Mauclerc (?-1703) respectivement.

<sup>104</sup> Lettres de Terron à Colbert citées par R. Mémain, *op. cit.*, p. 487.

<sup>105</sup> Lettre citée par É. Taillemite, *op. cit.*, p. 46.

<sup>106</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>107</sup> Lettre de Colbert à Terron du 10 mai 1669, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 125.

<sup>108</sup> Lettre de Colbert à Terron du 22 février 1669, *ibid.*, p. 100-101.

<sup>109</sup> Lettre de Colbert à d'Infreville du 1<sup>er</sup> mars 1669, *ibid.*, p. 103.

d'économie dans le travail, et que nous ne pourrions surmonter cette mauvaise disposition de la nature qu'avec beaucoup de soin et d'étude »<sup>107</sup>.

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>110</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>111</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 »<sup>111</sup>. Le règlement du 22 mars 1671 institue donc des conseils de construction dans les ports de guerre qui abritent des chantiers<sup>112</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>113</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>114</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>115</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>116</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

<sup>110</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>111</sup> Lettre de Colbert à Matharel du 17 octobre 1670, dans P. Clément, *op. cit.*, p. 300-301.

<sup>112</sup> Ce règlement est reproduit dans le *Code des armées navales*, p. 25 à 27.

<sup>113</sup> *Ibid.*, p. 27 à 29.

<sup>114</sup> Jean Boudriot et Hubert Berti, *La frégate, étude historique (1650-1850)*, 1992, p. 32.

<sup>115</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>116</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.

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>117</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>118</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>119</sup>. À cette époque le plan a pu servir à la conception du navire, alors qu'en 1689 il est fait après 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>120</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>121</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>122</sup>.

<sup>117</sup> L'ordonnance du 16 septembre 1683 à laquelle nous faisons allusion a été recopiée dans le Ms 421 du S.H.D., 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 Brodart du 10 août 1682).

<sup>118</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 2.

<sup>119</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>120</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 9, art. 1.

<sup>121</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>122</sup> Lettre de Colbert à Seuil du 1<sup>er</sup> juillet 1670, *ibid.*, 1<sup>re</sup> partie, p. 244.

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>123</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 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>124</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.

<sup>123</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.

<sup>124</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.

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 radoub. 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 Marine en son département. »<sup>125</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>126</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 d'artillerie 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>127</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

<sup>125</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>126</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>127</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.

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>128</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>129</sup>. Il passe en substance dans l'ordonnance du 15 avril 1689, les fonctions des commissaires étant plus développées dans le 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>130</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>131</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 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>132</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>133</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

<sup>128</sup> Cité par René Mémain, *op. cit.*, p. 472.

<sup>129</sup> Lettre de Colbert à Terron du 7 mai 1674, *ibid.*, p. 516-517.

<sup>130</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>131</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.

<sup>132</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 donné son nom au barème.

<sup>133</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.



généraux<sup>134</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 projets d'armements et des demandes des ordonnateurs des ports exprimées entre les mois d'août et d'octobre, et après consultation des bureaux de la Marine<sup>135</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>136</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>137</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 l'état général des fonds sont subdivisées en articles<sup>138</sup>. Cet état étant souvent modifié pendant l'exercice, Colbert avoue qu'il ne doit pas être trop précis<sup>139</sup>.

---

<sup>134</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 de 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>135</sup> Henri Legohérel, *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, 1965, p. 94-95.

<sup>136</sup> *Ibid.*, p. 107.

<sup>137</sup> *Maximes pour mon fils*, 31 juillet 1673, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 64 à 66.

<sup>138</sup> Cf. R. Mémain, *op. cit.*, p. 341-342.

<sup>139</sup> *Maxime sur l'expédition des états*, du 21 juin 1676, E1, f<sup>o</sup>30 ; cité par H. Legohérel, *op. cit.*, p. 95.



## Le régime de l'ordonnance de 1689.

### a. Les corps militaires de la Marine

Colbert voulait « faire, avec le temps, un règlement ou ordonnance de toutes les fonctions des officiers de marine, tant en paix, en guerre que dans les ports »<sup>1</sup>. Seignelay est parvenu, avec l'aide des officiers civils et militaires les plus en vue, à établir cette somme de l'œuvre accomplie par son père qu'est l'ordonnance « *pour les armées navales et arsenaux de marine* » du 15 avril 1689. Tout au long des 23 livres, 108 titres et 1 386 articles de ce texte, le législateur a en effet cherché à décrire d'abord les fonctions de chaque officier du Roi dans la Marine. Dans les trois chapitres qui suivent, nous limiterons l'exposé des dispositions de cette ordonnance et de celles qui l'ont complétée ou modifiée à celles dont la connaissance est nécessaire à l'intelligence des plans de réforme qui seront présentés dans les titres suivants.

#### 3.1. Le corps des officiers de marine

Dans l'ordonnance de 1689, la division des officiers en officiers civils et officiers militaires est implicite ; il n'est pas même précisé que les officiers de port sont militaires, et leurs fonctions sont décrites au livre VI et surtout au livre XII relatif aux fonctions des officiers des ports, le législateur désignant sous le nom d'officiers de port les officiers de port proprement dits, les officiers de plume et les maîtres entretenus. Ces derniers sont compris, et même les officiers-mariniers et bas-officiers entretenus, parmi les officiers, suivant la définition usuelle que le ministre Maurepas (1701-1781) est obligé de rappeler en 1746 à la suite d'un incident sérieux entre officiers militaires et écrivains : « tout sujet pourvu d'une commission ou d'un brevet du Roi est officier »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Mémoire pour mon fils, à son arrivée en Angleterre*, du 24 septembre 1671, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 42 à 44.

<sup>2</sup> Lettre de Maurepas à d'Erchigny du 8 mai 1746, A<sup>2</sup>-28, p. 258 à 260. Maurepas ne dit pas que les agents porteurs d'un ordre du Roi voire d'une simple lettre du Roi sont des officiers. Les seconds ne le sont sûrement pas, alors que la situation des premiers est variable : un aide d'artillerie est officier, un commis aux écritures par ordre ne l'est pas. Cette notion d'ordre du Roi n'est pas claire, d'autant plus qu'il peut aussi se rapporter à l'exercice de certaines fonctions par un officier.

D'après les titres de parchemin établis en 1669-1670 (B<sup>2</sup>-444), les officiers généraux reçoivent des provisions, mais ce ne sont pas, sauf une exception (celle de l'un des vice-amiraux jusqu'en 1741), des titres d'office.

Dans une lettre du ministre datant de 1698, il est question d'«officiers entretenus pour le service des ports et arsenaux » et d'«officiers de guerre de la Marine » ; il se réfère à un mémoire en forme d'instruction du 1<sup>er</sup> janvier 1691 qui prescrit de porter sur les comptes du trésorier les appointements des premiers sous l'une ou l'autre des trois rubriques suivantes : « officiers du port et de l'arsenal », « officiers des hôpitaux », « officiers de la prévôté »<sup>3</sup>. C'est en 1713 que nous voyons apparaître pour la première fois dans la correspondance du ministre l'expression d'*officier de plume* (et celle d'*officier d'épée*), qui va désormais servir à distinguer les officiers civils chargés de l'administration, de l'écrivain ou commis ordinaire à l'intendant<sup>4</sup>. Dans la lettre du 31 octobre précédent, il est encore question d'officiers de marine ou de la Marine (ceux-ci sont dits « généraux, principaux ou autres ») et d'officiers du port et de l'arsenal<sup>5</sup>. Les premiers vont de l'aide d'artillerie à l'Amiral et comprennent les officiers de port au sens strict<sup>6</sup> : cette fois la frontière entre les officiers civils et les officiers militaires est mise là où elle est en réalité.

Les officiers militaires sont désignés dans le livre II de l'ordonnance de 1689, en ce qu'il leur est attribué des rangs avec commandement selon la formule suivante : « les officiers généraux, capitaines et autres officiers d'égale dignité tiendront rang entre eux suivant leur ancienneté »<sup>7</sup>. Le terme de dignité est employé pour désigner le grade. La distinction entre le grade et la fonction n'est pas encore bien nette, le nom même des grades indiquant une fonction principale, voire exclusive. La hiérarchie des grades militaires est donc la suivante dans l'ordonnance : amiral – vice-amiral – lieutenant général des armées navales – chef d'escadre – capitaine de vaisseau, capitaine de port<sup>8</sup>, major – capitaine de galiote – capitaine de frégate légère – lieutenant de vaisseau, lieutenant de port, aide-major – lieutenant de galiote – capitaine de brûlot – enseigne de vaisseau, enseigne de port – enseigne de galiote – lieutenant de frégate légère – capitaine de flûte<sup>9</sup> – enseigne de bombardier<sup>9</sup> (aide d'artillerie à partir de 1692). Jusqu'au grade de capitaine de frégate, les officiers détiennent un *brevet* du Roi ; à partir de ce grade, ils ont une *commission*, mais la différence entre les deux appellations paraît insignifiante. L'officier promu ou qui passe à un grade équivalent mais encore considéré comme différent obtient un nouveau titre ou une nouvelle commission correspondant à son nouveau grade ; ce document est un parchemin qui doit être enregistré au contrôle du port d'affectation.

La fonction prime le grade<sup>10</sup>. Ainsi le Conseil de marine reproche-t-il 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

<sup>3</sup> Lettre circulaire du ministre aux intendants et ordonnateurs du 20 avril 1698, A<sup>2</sup>-21, p. 104-105.

<sup>4</sup> Lettre circulaire du ministre aux intendants du 19 avril 1713, A<sup>2</sup>-23, p. 197-198.

<sup>5</sup> Mémoire du 31 octobre 1712, A<sup>2</sup>-23, p. 92 à 94.

<sup>6</sup> Projet de règlement sur les cérémonies funèbres dans les ports et à la mer, annexé à la circulaire du 19 avril 1713, A<sup>2</sup>-23, p. 177 à 188.

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

<sup>8</sup> L'équivalence des grades des officiers de port et des officiers de vaisseau n'est pas indiquée dans les ordonnances. On la constate dans les « états abrégés », et elle est indiquée dans le *Mémoire concernant la Marine*, autographe de Laffilard daté du 2 juin 1749, B<sup>8</sup>-17. D'après la commission du capitaine de port de Toulon du 1<sup>er</sup> janvier 1670 (copie dans B<sup>2</sup>-444), le Roi choisit alors ces capitaines parmi les capitaines de vaisseau.

<sup>9</sup> Ces deux grades sont oubliés dans l'ordonnance de 1689.

<sup>10</sup> Lettre du Conseil de marine à Beauharnais du 30 septembre 1718, A<sup>2</sup>-24, p. 184, pour ce paragraphe.

titulaire d'une commission ne peut être subordonné à un officier qui n'a qu'un brevet. Le Conseil de marine applique ainsi le principe : « 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, sans s'embarrasser des événements, puisqu'en s'attachant bien lui-même à remplir ses fonctions, il est à couvert de tout, vu qu'il n'y a point de concurrence entre les commissaires et lui [garde-magasin] ».

D'après l'ordonnance de 1689, un officier subalterne est un officier qui ne commande pas actuellement ; en 1758 la division des officiers en officiers généraux, supérieurs et subalternes, telle qu'on l'entend aujourd'hui, n'est encore que d'usage ; d'ailleurs la frontière entre officiers supérieurs et subalternes ne sépare pas ceux qui sont pourvus d'une commission de ceux qui n'ont qu'un brevet, puisque les lieutenants de vaisseau sont compris parmi les officiers supérieurs<sup>11</sup>. Un système d'équivalences de grades entre la Marine, les Galères et l'Infanterie est établi en 1697 ; des équivalences entre la Marine, l'artillerie de la Marine et l'artillerie de France s'y ajoutent en 1706 et 1708<sup>12</sup>. Les textes de loi n'indiquent aucune règle d'avancement dans aucun corps avant 1765 : c'est une grâce du Roi, comme on dit, *l'avancement a lieu au choix*, de même que l'attribution des commandements. D'autre part le port de l'uniforme n'est réglé que dans les troupes ; une ordonnance de 1665 *permet* aux capitaines et lieutenants de vaisseau de porter un « justaucorps de couleur bleue, 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 »<sup>13</sup>.

La notion de *corps d'officiers* n'est pas encore fixée en 1689, mais seulement suggérée : le mot de corps n'apparaît que deux fois dans l'ordonnance, afin de distinguer la Marine des Galères en tant que corps militaires<sup>14</sup>. Il désigne pour la première fois un groupe organisé d'officiers en 1692, dans l'ordonnance portant création d'un corps d'officiers d'artillerie dans la Marine<sup>15</sup>. Néanmoins, si l'on considère dans la nomenclature ci-dessus les grades principaux de capitaine de vaisseau, lieutenant et enseigne de vaisseau, on distingue deux séries de *grades intermédiaires*, ceux de l'artillerie (capitaine, lieutenant et enseigne de galiote, aide d'artillerie) et ceux des vaisseaux (capitaine de frégate légère, capitaine de brûlot, lieutenant de frégate légère, capitaine de flûte). Le 12 mai 1684, Seignelay écrit à l'intendant de Toulon : « S.M. ne veut point d'officiers qu'ils n'aient servi dans les gardes de la Marine »<sup>16</sup>. Il faut lire que le Roi ne choisit plus d'enseignes de vaisseau que parmi les gardes et que la voie normale pour les officiers est formée des grades suivants : enseigne de vaisseau, lieutenant de vaisseau, capitaine de vaisseau, chef d'escadre, lieutenant général des armées navales, vice-amiral (ou maréchal de France). Les officiers de ces grades forment ce

<sup>11</sup> Fragment d'un mémoire d'officier de marine daté par nous de 1758, G125, f°95.

<sup>12</sup> Ordonnances du 10 novembre 1697, A<sup>2</sup>-21, p. 89 à 92 ; du 27 février 1698, p. 99-100 ; du 9 mars 1706, p. 539 à 541 ; du 5 novembre 1708, A<sup>2</sup>-22, p. 140 à 144.

<sup>13</sup> Ordonnance du 2 mars 1665, dans le *Code des armées navales*, p. 110.

<sup>14</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. II, t. 1, art. 28 et 29.

<sup>15</sup> *Ordonnance pour former un corps particulier d'artillerie des officiers de la Marine*, du 6 février 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 272 à 274 : « La satisfaction que S.M. a eue des services qui lui ont été rendus par les officiers qui ont été employés dans le détail de l'artillerie de sa marine l'engageant à en former un corps qui ait des fonctions plus étendues que celles que ces officiers ont eues jusques à présent et de leur accorder des grâces qui marquent l'approbation qu'Elle donne à leurs services, Elle a ordonné et ordonne [...] »

<sup>16</sup> M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 148.

qu'on appelle couramment le « grand état », « grand corps » ou, absolument, « corps de la Marine » ; les officiers « des grades intermédiaires » des vaisseaux sont dits aussi du « petit état » et plus tard, du « petit corps », toutes ces appellations étant officieuses<sup>17</sup>.

Si l'on considère les quatre grades intermédiaires des vaisseaux<sup>18</sup> et qu'on en rapporte l'effectif à celui du grand corps, on trouve un ratio de 2% au minimum et de 18% au maximum, de 1675 à 1761 (**tableau annexe n° 4**). *La distinction provient essentiellement de la naissance*<sup>19</sup>. Il s'est bien glissé quelques gardes roturiers ou nobles non gentilshommes dans les compagnies rétablies en 1683, et cela pour différentes raisons, notamment les mérites du père ou des pères. Selon un état nominatif datant de 1755<sup>20</sup>, la Marine comprend alors 789 officiers militaires, dont 93%, soit 734, ont été gardes de la Marine, dont 688 des 694 officiers du grand corps, 40 des 44 officiers d'artillerie et même 6 des 29 officiers de port ; les officiers du petit état sont alors au nombre de 22.

Avec la guerre de Sept ans, le besoin d'officiers se fait plus grand, mais le corps conteste l'admission de certains pour défaut de noblesse, au point que le ministre Peirenc de Moras (1718-1771) est obligé d'écrire à l'un des généraux, commandant la Marine à Brest : « Le désir que vous avez de voir constamment les officiers de marine pris dans la noblesse du Royaume [...] ne doit-il pas céder aux besoins du service ? [...] Les grades intermédiaires ont toujours été regardés comme le moyen de se procurer [des sujets de distinction très utiles], et c'est à cet établissement que la Marine a dû les Duguay-Trouin, les Bart et plusieurs autres officiers dont la réputation peut faire, pour tout ce qui sert le Roi, un juste motif d'émulation. Je ne vous dissimulerai pas qu'en maintenant avec la plus grande attention la règle établie, qui n'admet à la place des gardes de la Marine que des sujets de la noblesse, je profiterai de toutes les occasions d'attacher à ce service des sujets d'un autre état, qui l'auraient mérité par des actions de valeur ou par des talents reconnus. »<sup>21</sup> Cette attitude est l'un des signes du mal qui ronge la Marine et que certains avaient diagnostiqué de longue date.

L'effectif des officiers militaires dans chaque grade a été fixé à diverses reprises ; l'effectif réalisé s'en rapproche plus ou moins, par excès ou par défaut<sup>22</sup>. Les officiers sont affectés à un port et susceptibles d'être mutés dans un autre port<sup>23</sup> ; une

<sup>17</sup> On trouve par exemple l'expression de grand corps dans le mémoire de 1758 précité [réf. 11].

<sup>18</sup> Le grade de capitaine de frégate n'est plus attribué à des officiers entretenus après 1729, selon Laffilard [réf. 8].

<sup>19</sup> Laffilard écrit en 1749, sur un ton de discrète réprobation : « [Les] lieutenants de frégate étaient anciennement employés sur une liste particulière, ainsi que les capitaines de frégate et ceux de brûlot et de flûte qu'on appelait officiers du petit état, et les officiers généraux, capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau étaient qualifiés officiers du grand état, ce qui faisait voir qu'on en faisait une distinction et que les officiers du grand état étaient tous gentilshommes et que ceux du petit état étaient des gens de fortune et qu'il y en avait eu peu de gentilshommes. » [réf. 8].

<sup>20</sup> G38.

<sup>21</sup> Lettre citée par A. Corre, *L'ancien corps de la Marine, son origine et son évolution, son esprit*, [1900], p. 85-86, et M. Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 234. Aucun de ces auteurs ne donne la date ni la référence de cette intéressante missive. Moras a été ministre de la Marine et des Colonies du 1<sup>er</sup> février 1757 au 1<sup>er</sup> juin 1758.

<sup>22</sup> La fixation du 7 février 1673 est donnée par D. Neuville, *op. cit.*, p. 324. Celles de 1743 et 1747 sont reproduites dans le registre 306AP21, pièce n° 12.

<sup>23</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IX, t. 1, art. 1.

liste est établie annuellement par la Cour<sup>24</sup>. L'intendant les passe en revue chaque semaine, après les avoir prévenus la veille ; puis la fréquence des revues devient mensuelle, et le Conseil de marine, constatant des abus, doit écrire au commandant de la Marine à Rochefort : « Ces revues ne sont établies que pour les obliger à la résidence, afin qu'ils rendent dans le port le service auquel ils sont obligés et qu'ils s'exercent et s'entretiennent dans la pratique de leur métier, et c'est en cette considération que l'on accorde des appointements à ceux qui y résident. Si, dans les temps difficiles où ils n'étaient pas payés régulièrement et pour leur faciliter les moyens de régler leurs affaires, le Conseil a bien voulu faire réduire les quatre revues du mois dans une seule, ils ne doivent pas en abuser ; c'est à vous à empêcher l'abus, en n'accordant la permission de s'absenter après la revue qu'à ceux que vous savez avoir des affaires et seulement pour quelques jours [la gentilhommière n'est donc pas très éloignée du port], et non à ceux qui font un mauvais usage de la grâce que l'on a bien voulu leur procurer. »<sup>25</sup>

Le Roi se réserve le droit de former les états-majors et de pourvoir aux remplacements éventuels<sup>26</sup>. Les listes dont il est question dans l'ordonnance de 1689 sont celles des affectations<sup>26</sup> : elles comportent donc l'indication du vaisseau pour ceux qui doivent embarquer, les autres officiers devant rester dans le port, ainsi que le suggèrent les *États abrégés* sous Louis XIV. Ces mêmes états montrent que le nombre d'officiers armés chaque année (du moins selon les projets qui y sont transcrits) est élevé jusqu'en 1706 ; la proportion dépasse le tiers de l'effectif, sauf en 1687 et 1699. La fin de la guerre d'escadre marque l'entrée en léthargie de la Marine : *le corps se rouille*. Dans ces conditions, la répartition des officiers sur les bords selon un tour de rôle revêt une grande importance : le ministre annonce en 1732 que telle est bien l'intention du Roi et que ceux qui n'ont pas navigué en 1731 ni les années précédentes doivent être préférés pour les armements<sup>27</sup>. Les commandants de la Marine doivent mettre de l'égalité dans les propositions qu'ils font à la Cour, de façon à placer de bons lieutenants sur chaque vaisseau, et le ministre force les états-majors afin de faire naviguer davantage d'officiers<sup>28</sup>. Il rappelle en 1739 la règle du tour de rôle, mais concède aux commandants particuliers, de la part du Roi, le choix d'un ou deux officiers<sup>29</sup>. En 1745 il résiste encore aux prétentions des officiers d'embarquer avec qui bon leur semble<sup>30</sup>. En 1761 la règle établie est que le Roi nomme les commandants des vaisseaux

<sup>24</sup> Les lettres d'envoi à l'intendant de Rochefort, du 16 février 1694 et du 1<sup>er</sup> janvier 1698 sont reproduites dans A<sup>2</sup>-20, p. 508-509 et A<sup>2</sup>-21, p. 97-98.

<sup>25</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 10 (les officiers absents sans autorisation risquent au minimum de perdre un mois de leurs appointements) ; lettre du Conseil de marine à La Rochalard du 16 novembre 1722, A<sup>2</sup>-25, p. 99-100.

<sup>26</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIV, t. 1, art. 5 et 6.

<sup>27</sup> Lettre de Maurepas à La Luzerne du 10 mars 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 391.

<sup>28</sup> Lettre de Maurepas à du Guay du 29 mars 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 25-26.

<sup>29</sup> Lettres de Maurepas à La Rochalard des 22 mars et 5 avril 1739, A<sup>2</sup>-27, p. 307-308.

<sup>30</sup> Lettre de Maurepas à Barailh du 28 mars 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 146-147. La pénurie d'officiers a d'ailleurs conduit le ministre à demander une diminution du volume des armements, *alors que la France est en guerre* : « La vivacité des mouvements présents, qui obligent à employer beaucoup d'officiers à diverses destinations [entre autres l'armée de Terre], outre les armements ordinaires, m'a mis dans l'obligation d'en rendre compte au Roi et de lui proposer de réduire les armements sur le pied qu'ils furent fixés en 1727 par S.M., qui fixa en même temps le nombre des officiers à 600. » (Lettre de Maurepas à Camilly du 19 décembre 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 208-209).

et des frégates et laisse aux commandants de la Marine dans les ports le soin de composer les états-majors avec les commandants désignés<sup>31</sup>.

Le capitaine commandant à la mer doit chercher à connaître au préalable les qualités et les défauts de son vaisseau d'après le témoignage de ceux qui l'ont commandé avant lui ou du maître-charpentier qui l'a construit, s'il est neuf<sup>32</sup>. Il dispose aussi des rapports rédigés au retour de campagne<sup>33</sup>. Le rapport, appelé ensuite devis ou devis de campagne, contient ce que le capitaine aura reconnu « de la force du navire et de sa bonté, de son sillage, s'il est bon voilier ou non, et généralement ses défauts comme ses bonnes qualités, l'état de sa mâture et le devis du radoub qu'il estimera lui devoir être fait pour le mettre en état de servir »<sup>34</sup>. Le capitaine-commandant se conforme à l'état d'armement réglé par le Roi, en personnel et en matériel<sup>35</sup>. Les officiers-mariniers détenteurs d'effets lui remettent l'inventaire de ceux qu'ils ont perçus en magasin, afin qu'il signe en connaissance de cause l'inventaire qui lui sera présenté par le garde-magasin du port avant le départ du vaisseau<sup>36</sup>. Il visite ou fait visiter par l'un de ses officiers les vivres avant leur embarquement et n'admet pas qu'il en soit introduit de mauvais à bord ; il certifie l'état des vivres<sup>37</sup>.

Le capitaine constitue les quarts<sup>38</sup>. Il ne doit pas quitter son bord pendant la nuit, dès que son bâtiment est en rade, sous peine d'interdiction, au minimum<sup>39</sup>. Il ne séjourne pas inutilement dans les rades et sort dès que le temps le permet, afin d'exécuter sa mission, sous peine de privation des appointements et de la table pendant le temps perdu ; le législateur vise probablement à prévenir la pacotille, dont l'interdiction est rappelée<sup>40</sup>. Le Roi « se remet à son expérience et à sa fidélité de faire agir ses officiers dans toute l'étendue de leurs fonctions, pour tous les mouvements à donner au vaisseau, dans la route et dans les occasions de combat et de tourmente »<sup>41</sup> : le programme de Colbert a été reconnu irréalisable dans cette partie. Le capitaine tient un journal de navigation ; il « pointera sa carte, prendra hauteur, estimera son sillage, examinera tous les jours le point des pilotes, écouterà leurs raisons et prendra sur le tout le parti le plus convenable »<sup>42</sup> : autrement dit il décidera seul.

Les fonctions du capitaine en second sont, « par subordination », les mêmes que celles du capitaine en pied<sup>43</sup>. Il ne fait donc pas le quart... s'il est capitaine de vaisseau, car une ordonnance de 1690 y astreint les capitaines de frégate, de galiote ou de brûlot qui servent en cette qualité sur les vaisseaux, afin de soulager les autres

<sup>31</sup> Mémoire du premier commis Rodier sur les officiers militaires, octobre 1761, C<sup>1</sup>-3, f°8 à 17.

<sup>32</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 7, art. 8.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 46. Un modèle de devis de campagne, daté du 24 mai 1733 et qui a été imprimé, est reproduit dans A<sup>2</sup>-26, p. 492 à 495.

<sup>35</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 7, art. 9. Le règlement d'armement est joint à l'ordonnance.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 17.

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 16.

<sup>40</sup> *Ibid.*, art. 18 et 28 ; art. 15 (la peine encourue est la révocation ou cassation, avec confiscation des marchandises).

<sup>41</sup> *Ibid.*, art. 21.

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 23.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 47.



officiers<sup>44</sup>. Sur le plan d'armement annexé à l'ordonnance du 15 avril 1689 figurent en effet quatre lieutenants et enseignes de vaisseau au maximum (**tableau annexe n° 8**). Sous le règne de Louis XV le nombre des officiers des états-majors est fortement augmenté, au point qu'il faut le réduire, au début de la guerre de 1744, à 10 officiers sur les vaisseaux du 2<sup>e</sup> rang (70 à 74 canons), 8 sur ceux du 3<sup>e</sup> rang (60 à 64 canons), 6 sur ceux du 4<sup>e</sup> rang (50 à 54 canons) et 4 sur les frégates, capitaine-commandant non compris<sup>45</sup>. Nous tenons là une autre raison du relâchement dans le service, tout simplement parce qu'il devient trop doux.

La navigation en escadre comprend l'emploi d'un major, secondé éventuellement d'aides-majors. Ces emplois sont alors des grades. L'ordonnance de 1689 ne parle que de la distribution des ordres du commandant sur le pont dans les rades, alors que la fonction principale de ces officiers en mer est la transmission des ordres par signaux. Ils sont affectés aux bâtiments porteurs de pavillon<sup>46</sup>. Le major tient registre de tous les ordres du commandant de l'escadre ; il dirige l'exercice des troupes embarquées dans les rades et les met en bataille lors des débarquements, si elles sont peu nombreuses, ou il joue le rôle de major de brigade, lorsqu'elles sont assez nombreuses pour former des bataillons.

Le *commandant de la Marine dans le port* est, sans discussion depuis 1675, le plus ancien officier général qui se trouve être momentanément dans le port<sup>47</sup>. Ses fonctions sont reprises, presque mot pour mot, du règlement du 6 octobre 1674 : leur définition est imprécise, leur étendue et leurs limites ne sont pas bien marquées<sup>48</sup>.

<sup>44</sup> Ordonnance du 23 mars 1690, A<sup>2</sup>-20, p. 118-119. Les officiers récalcitrants risquent d'être interdits.

<sup>45</sup> Lettre de Maurepas à Villeblanche du 21 juin 1744, Ms 421 du S.H.M., t. 1, p. 421-422.

<sup>46</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, I. I, t. 8, art. 7 et 9 à 11, pour ce développement.

<sup>47</sup> Règlements des 12 mars 1672 et 17 avril 1675, dans le *Code des armées navales*, p. 111 et 155-156 ; ordonnance du 15 avril 1689, I. II, t. 1, art. 1 à 3.

<sup>48</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, I. I, t. 3 (*Du lieutenant général*) :

« art. 1. Le lieutenant général commandera et donnera les ordres en l'absence de l'Amiral et du vice-amiral, dans les ports et à la mer.

art. 2. Les commandants des escadres ou des vaisseaux particuliers qu'il rencontrera à la mer viendront à son bord et lui montreront leurs instructions, afin d'examiner ensemble ce qu'il y aura à faire de plus avantageux pour le service.

art. 3. Aucun officier ne sortira du port, soit pour faire des levées de soldats ou pour quelque autre service que ce soit, sans en avertir le lieutenant général, lorsqu'il commandera.

art. 4. Il aura inspection sur tout ce qui regardera l'armement et le désarmement des vaisseaux et prendra un soin particulier d'en faire avancer le travail ; il verra aussi les consommations des rechanges qui auront été faites dans les voyages, et, en cas qu'il y ait des manquements, il examinera s'ils ne sont point arrivés par la faute et par la négligence des capitaines.

art. 5. Il pourvoira à la garde et à la sûreté des vaisseaux contre les accidents du temps et du feu et contre les entreprises que les ennemis pourraient faire.

art. 6. Il assistera à tous les conseils de construction et signera les délibérations qui s'y prendront, tant pour les vaisseaux à bâtir que pour les radoub à faire.

art. 7. Les devis qui se feront pour la construction des vaisseaux neufs en exécution des résultats du conseil de construction lui seront communiqués, et il prendra garde qu'ils soient exécutés ponctuellement.

art. 8. Il prendra connaissance des radoub et tiendra la main qu'ils se fassent avec soin et fidélité.

art. 9. Il fera observer que les vaisseaux qui iront en mer soient agréés et munis des provisions de guerre et de bouche nécessaires et que rien ne retarde leur armement.

art. 10. Les vaisseaux étant en rade, il pourvoira à leur mouillage et à leur sûreté, observant de les faire mettre en la situation la plus commode, pour recevoir ce qui restera à leur donner et pour entretenir leur eau [la même profondeur]. »

Notons en particulier qu'il est supposé prendre le commandement de l'armée navale, lorsqu'il en est armé une dans son port : c'est jouer sur l'appellation de lieutenant général, qui est un grade, alors que le législateur parle des deux fonctions de ce grade, qui peuvent être confiées en même temps à deux généraux différents et le sont le plus souvent.

Les capitaines de vaisseau doivent faire soigneusement leurs gardes dans le port « suivant les ordres du commandant »<sup>49</sup> : voici tout ce que le législateur de 1689 dit du lien de subordination direct au commandant de la Marine de tous les officiers de vaisseau qui ne sont pas armés ni affectés à l'un des services militaires du port (majorité, compagnie des gardes de la Marine, compagnies franches d'infanterie). On ne sait pas davantage à quel moment les officiers passent de la subordination immédiate ou médiate au commandant dans le port au général désigné pour commander l'armée ou à un commandant particulier, et réciproquement. Il n'est pas dit que les commandants de la Marine notent les officiers de vaisseau attachés à leur département : le conseil dont il est question, composé « des officiers généraux, intendants et maîtres d'hydrographie », examine et réforme les journaux de navigation des officiers subalternes, puis les « officiers généraux, intendants et [...] capitaines de chaque vaisseau » dressent la liste de ceux qui auront bien tenu leur journal et de ceux qui n'auront pas été dans ce cas, au profit du ministre<sup>50</sup>. Au titre du rang, nous lisons que le commandant donne l'ordre et le mot aux officiers, pour exécution et compte rendu<sup>51</sup>.

Le commandant assiste avec voix délibérative aux conseils de construction<sup>48</sup>. Il a « inspection sur » les armements et désarmements du port<sup>48</sup> : par cette expression équivoque et très utilisée, le législateur indique ici une surveillance supérieure et une participation à l'action, par l'intermédiaire des officiers de marine désignés pour les armements. Mais pour tout moyen de contrôle de la bonne exécution des travaux, l'une des fonctions reconnues en termes vagues, mais spécifiées tout de même<sup>48</sup>, le commandant de la Marine nomme deux capitaines de vaisseau à la surveillance des carénages et des radoubs<sup>52</sup>.

Le Conseil de marine, voulant mettre fin aux correspondances directes des officiers avec le ministre (qu'il remplace alors), utilise lui-même des expressions qui manquent de netteté : « Les officiers subalternes, tant d'épée que de plume, n'écriront point au Conseil de marine, comme ils avaient coutume d'écrire au secrétaire d'État sur les affaires dont ils sont chargés, mais ils rendront compte de leur gestion à leurs supérieurs, savoir les officiers d'épée au commandant du port et les officiers de plume à l'intendant, le commandant et l'intendant devant seuls écrire au Conseil sur tout ce qui regarde les affaires et le détail du port. »<sup>53</sup> Quelle est, par exemple, la position des officiers d'artillerie sous ce rapport ? L'ordonnance de 1689 prescrit à l'intendant de « tenir la main à ce que tous les officiers qui sont sous sa charge » fassent leur devoir, et

<sup>49</sup> *Ibid.*, I, I, t. 7, art. 2.

<sup>50</sup> *Ibid.*, I, XIX, t. 1, art. 18.

<sup>51</sup> *Ibid.*, I, II, t. 1, art. 3 : « L'Amiral étant présent dans les ports et arsenaux de marine, donnera tous les soirs l'ordre et le mot au vice-amiral qui, en l'absence de l'Amiral, le donnera aux lieutenants généraux, et ceux-ci, en l'absence du vice-amiral, aux chefs d'escadre, pour être distribué aux officiers inférieurs qui le feront exécuter et en rendront compte [à l'officier qui se trouvera être] commandant. »

<sup>52</sup> *Ibid.*, I, XV, t. 2, art. 7.

<sup>53</sup> Règlement du Conseil de marine du 9 octobre 1715, cité d'après le document dit [*Volume*] N° 31. *Marine. Recueil de pièces et notes manuscrites sur la Marine*, GG<sup>1</sup>-10.

lui permet de les interdire le cas échéant ; elle ne lui donne explicitement le pouvoir de notation que sur les commissaires et les écrivains<sup>54</sup>. Il faut attendre l'ordonnance générale de 1765 pour que figure, parmi les attributions du commandant de la Marine, la notation annuelle des officiers « sous sa charge »<sup>55</sup>.

Seul le service de la majorité de la Marine, notamment chargé de la garde militaire du port, est décrit avec un certain détail<sup>56</sup>. Nous y reviendrons à propos des troupes, nous évoquerons également les fonctions des officiers d'artillerie, des officiers de port et de ceux des officiers du grand corps qui sont attachés aux compagnies d'infanterie ou aux compagnies de gardes. Ces officiers attachés aux détails du port, comme on dit, ne représentent pas la moitié de l'effectif des officiers militaires du département, ni même la moitié des officiers de vaisseau proprement dits. Que font les autres, en dehors de leurs quelques gardes et d'improbables visites de chantiers ou d'ateliers ? Le législateur ne prévoit que les cours des écoles et les exercices, en les imposant aux lieutenants et aux enseignes de vaisseau<sup>57</sup>. Les capitaines sont censés « s'[instruire] sur le fait des constructions », avoir des conférences avec les maîtres-charpentiers et « [visiter] les différents ouvrages et ateliers de l'arsenal, pour connaître la qualité des bois et autres choses servant à la construction et agrès des vaisseaux »<sup>58</sup>. Notons seulement que pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, des conférences sont instituées en vue d'apprendre aux capitaines la manœuvre en escadre, qu'ils n'exécutent pas avec assez de régularité selon le législateur, soit par négligence, soit par ignorance<sup>59</sup>.

L'imprécision des textes a dû donner prétexte à bien des tracasseries. L'auteur du recueil de décisions de 1689 à 1752, conservé sous la cote A<sup>2</sup> des archives de la Marine aux Archives nationales, retient l'incident de 1734 provoqué par La Rochalard (1675-1745), commandant de la Marine à Rochefort, qui refuse de se rendre au conseil de construction, parce qu'il se tient chez l'intendant<sup>60</sup>. Devant ses manifestations réitérées de mauvaise volonté, Maurepas doit rappeler qu'« il n'y a qu'à *bien distinguer les fonctions militaires et civiles*, et, pour cet effet, il n'y a qu'à consulter l'ordonnance de 1689 qui les a réglées [...] : dans les conseils de guerre assemblés pour les expéditions militaires, les officiers généraux doivent y présider [...]. Au contraire,

<sup>54</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 7 et 8. La notation des officiers de plume est mensuelle !

<sup>55</sup> Ordonnance concernant la Marine du 25 mars 1765, art. 282. Le législateur parle d'*apostilles*.

<sup>56</sup> La garde militaire d'un port de guerre comprend d'abord une patache placée à l'entrée afin de contrôler les navires qui veulent entrer, et une chaloupe de garde. La permission d'entrer et les congés de sortie sont donnés par le capitaine de port, « sous les ordres du commandant, de concert avec l'intendant ». Le maître-canonier du port visite les batteries de canons qui défendent l'entrée du port. La garde à terre est établie sur un vaisseau portant le pavillon-amiral (« l'amiral » en raccourci). Un capitaine de vaisseau détaché y commande, sous les ordres du commandant de la Marine. La garde est montée par des officiers et des soldats de marine. Elle est réglée et surveillée par le major, qui règle les postes de garde notamment. Elle est montée chaque jour à 15 heures. Un sergent et dix soldats font des patrouilles sur les quais, dans les avenues et autour des magasins, pour arrêter tous ceux qu'ils rencontrent après la retraite et les conduire, sans mauvais traitement, à l'amiral. Le titre 1 du livre VI de l'ordonnance de 1689, que nous venons de résumer, se termine ainsi : « La garde ainsi établie, on prendra toutes les autres précautions nécessaires pour la défense et préservation des vaisseaux et de toutes les dépendances des arsenaux, pour empêcher les surprises, attaques et incendies et pour obvier aux démarrages et aux accidents du mauvais temps. »

<sup>57</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 9, art. 1 et 17 ; l. XIX, t. 1, art. 12 à 16.

<sup>58</sup> *Ibid.*, l. I, t. 7, art. 3.

<sup>59</sup> Ordonnance du 5 septembre 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 204 à 206.

<sup>60</sup> Lettres du ministre à La Rochalard des 6 décembre 1734, 10 janvier et 7 mars 1735, et à Beauharnais du 6 décembre 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 74-75, 82 et 91-92.

dans les conseils assemblés pour justice, police, finances, constructions et autres de cette nature, le commissaire général, même en l'absence de l'intendant, précède le chef d'escadre. À l'égard du lieutenant général, quoique par sa dignité il occupe la première place dans ces derniers conseils, c'est pourtant l'intendant qui doit les indiquer et recueillir les voix ; cela est prouvé par la même ordonnance [...]. Ces choses étant bien entendues de part et d'autre, et chacun se tenant dans les bornes de ses fonctions, il ne doit pas y avoir de contestation sur cet article [...] sur lequel il ne me reste plus d'explication à donner. »

Onze ans plus tard, *l'établissement de commandants à poste fixe* et lettres de service, en remplacement de ces officiers qui se succédaient dans la place au gré de leur ancienneté ou de leur grade, est bel et bien motivé, sinon dans l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1745, du moins dans la lettre d'accompagnement, par le désordre qui règne dans les ports : « Le Roi a cru ne pouvoir rien faire de plus avantageux pour son service que d'établir des commandants fixes dans les ports, afin que les affaires fussent suivies d'un même esprit, sans être exposées aux variations où elles étaient sujettes par le changement fréquent des commandants et leurs divers caractères, et S.M. a jeté les yeux sur vous, persuadée par l'expérience du passé que par vos lumières, *par une juste interprétation des ordonnances et par votre bon esprit*, vous préviendrez les contestations et les tracasseries, maintiendrez l'union et la bonne intelligence dans tout le corps, et que par votre fermeté, vous travaillerez à *rétablir* la discipline et la subordination qui est *extrêmement relâchée*. Je vous exhorte surtout à autoriser les *officiers de port* dans leurs fonctions et à leur attirer de la part des officiers [du grand corps] les égards qu'ils méritent par l'importance et l'utilité de leurs fonctions, d'ailleurs très pénibles. Je concourrai avec vous et je vous prie de n'avoir à cet égard aucune indulgence ni aucun ménagement. »<sup>61</sup>

L'autorité s'est déplacée au point que les commandants doivent autoriser des subordonnés de l'intendant dans leurs fonctions ! L'opération de 1745 est à double tranchant : si l'ordonnance<sup>62</sup> donne aux commandants une autorité accrue sur les officiers de vaisseau présents dans le port, elle renforce son pouvoir vis-à-vis de l'intendant, et cette nouvelle autorité doit permettre d'attirer dans son orbite le capitaine de port. Ce déplacement de l'autorité est en quelque sorte sanctionné par l'ordonnance générale de 1765.

Il reste à donner quelques éléments d'information sur les *rémunérations* des officiers et le régime de la *table des capitaines*.

L'ordonnance de 1689 n'indique pas les appointements des officiers *à terre*. Ceux des officiers généraux restent fixés comme suit de 1669 à 1745 : 30 000 l à un vice-amiral, 17 000 l à un lieutenant général et 9 000 l à un chef d'escadre (supplément et pension compris pour tous)<sup>63</sup>. L'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1745 précitée supprime l'obligation de résidence des officiers généraux, sauf les commandants de la Marine, et prévoit l'expédition de lettres à ceux qui sont employés dans le port ou à la mer<sup>62</sup>. D'après le règlement rendu le même jour, les lieutenants généraux et chefs d'escadre ne doivent plus, du moins ceux qui sont promus après cette date, toucher que leurs

<sup>61</sup> Lettre de Maurepas à Camilly (Brest), d'Orves (Toulon), Barailh (Rochefort) et Bart (Dunkerque), du 17 janvier 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 139.

<sup>62</sup> Cette ordonnance est reproduite dans A<sup>2</sup>-28, p. 135-136.

<sup>63</sup> *Mémoire concernant la Marine* du 2 juin 1749 de Laffilard, déjà cité, B<sup>8</sup>-17.

appointements ordinaires, soit 12 000 l et 6 000 l respectivement, s'ils n'ont pas de lettres de service<sup>64</sup>. Des suppléments de 3 000 l ou 6 000 l, selon le cas, sont attachés aux fonctions à terre<sup>65</sup>. Le commis Laffillard croit savoir que cette mesure a eu pour objet de permettre au Roi de choisir et de changer les commandants de la Marine sans égard pour le rang ni pour l'ancienneté, et peut-être aussi afin « d'augmenter le nombre des chefs d'escadre par les promotions faites depuis 1745 jusqu'en 1748 et le fixer à 18, nombre auquel il n'avait jamais été »<sup>63</sup>.

Les appointements à terre des autres officiers sont en 1761 ce qu'ils étaient en 1669 ; le gouvernement s'en tire avec les suppléments et pensions. Au 1<sup>er</sup> mars 1761 il y a ainsi 25 capitaines de vaisseau à 2 400 l, 132 à 1 800 l (basse paie) et 14 capitaines ayant des suppléments de fonction ou placés dans une position spéciale ; 161 lieutenants de vaisseau à 1 000 l d'appointements et 117 jouissant de suppléments d'appointements ; 197 enseignes à 600 l et 121 jouissant d'un supplément<sup>66</sup>. Les capitaines de brûlot et de flûte touchent toujours 1 000 l par an, et les lieutenants de frégate, 840 l<sup>66</sup>. Le ministre dispose des « pensions du corps » au profit des capitaines de vaisseau : en 1749, 15 pensions de 1 500 l et autant de 1 000 l<sup>63</sup>, situation inchangée en 1761<sup>66</sup>. Il faut encore tenir compte des pensions sur l'ordre royal et militaire de Saint-Louis ou décoration militaire, institué en 1693, qui sont accordées à quelques officiers membres de l'ordre.

Les appointements et soldes à *la mer* sont servis du jour de la dernière revue en rade avant le départ des vaisseaux, jusqu'au jour de la revue de désarmement<sup>67</sup>. Le tarif des appointements réglé par l'ordonnance de 1689 et complété dans les années suivantes est encore en vigueur en 1761<sup>68</sup>. Les appointements des officiers généraux sont majorés de 300 l par mois. Les capitaines de vaisseau commandant un vaisseau ou une frégate reçoivent 300 l d'appointements par mois ; les officiers de ce grade qui commandent en second ont 200 l (300 l sur un vaisseau de 1<sup>er</sup> rang ou de plus de 700 hommes d'équipage) ; les capitaines de frégate, qu'ils commandent ou non, 200 l ; les lieutenants de vaisseau, 200 l ou 100 l, suivant qu'ils commandent ou non ; les capitaines de brûlot, 150 l ou 100 l, *idem*, les enseignes de vaisseau, 150 l (table comprise) ou 50 l, *idem*, les lieutenants de frégate, 150 l (table comprise) ou 75 l, *idem*, les capitaines de flûte, 150 l (table comprise) ou 90 l, *idem*. Les officiers de galiote reçoivent 200 l, 100 l ou 50 l par mois à la mer selon leur grade.

La table du capitaine est réglée successivement par le livre IX de l'ordonnance de 1689, l'ordonnance portant règlement du 10 juin 1716 et l'ordonnance du 18 juin 1759. Les officiers généraux et capitaines-commandants nourrissent les intendant, commissaire général et ordinaire embarqués, le major, le capitaine en second,

<sup>64</sup> *Règlement du Roi sur les appointements des lieutenants généraux et chefs d'escadre de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1745, et lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 14 février 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 136 à 138 et 141-142.

<sup>65</sup> Règlement du 17 mai 1746 en interprétation de celui du 1<sup>er</sup> janvier 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 262 à 264.

<sup>66</sup> Registre G128, f<sup>o</sup>22 et 32-33 (mémoires de Truguet).

<sup>67</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IX, t. 4, art. 3 et 4. La seconde revue précède le désarmement.

<sup>68</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IX, t. 4, art. 1 et 2 ; ordonnance du 26 juillet 1693 (A<sup>2</sup>-20, p. 446-447) ; lettre de Pontchartrain à Bégon du 2 mars 1699 (A<sup>2</sup>-21, p. 144-145) ; ordonnance du 31 octobre 1710 (A<sup>2</sup>-22, p. 383-384) ; *Traitement à la mer des officiers généraux de la Marine et des capitaines et autres officiers commandant les vaisseaux et autres bâtiments*, [Truguet], archives centrales de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3599.

les aides-majors, lieutenants, enseignes et aumônier<sup>69</sup>. Le règlement de 1716 ajoute, parmi les ayants droit à la table du commandant particulier, l'écrivain et le chirurgien-major, au motif que cela « paraît nécessaire pour l'intérêt de S.M. et pour la conservation des équipages »<sup>70</sup>.

L'ordonnance de 1759, renouvelant celle de 1716, maintient la table du commandant à la mer et celle des officiers généraux, lorsque des navires sont placés sous les ordres supérieurs d'un général. Chaque commandant d'unité reçoit une allocation de 2 l 10 s par jour et par ayant droit à la table, ou 4 l pour les campagnes lointaines<sup>71</sup>. Mais, s'il y a un général à bord, celui-ci peut admettre à sa propre table les officiers de l'état-major de l'armée navale ou escadre et autres commensaux qu'il juge à propos d'inviter, avec la même allocation : il doit s'entendre avant le départ avec son capitaine de pavillon pour que l'on distingue sur les rôles de paiement les officiers nourris à la table du général de ceux qui sont traités par le capitaine de pavillon<sup>72</sup>. Le traitement personnel du commandant, ajouté à l'allocation depuis 1716, est également calculé en argent (il est sous-entendu que le Roi fournit les meubles et la batterie de cuisine) : 150 l *par jour* pour un vice-amiral ; 50 l pour un lieutenant général ; 40, 45 ou 50 l pour un chef d'escadre, suivant le rang du bâtiment qu'il monte ; 20, 25 ou 30 l pour un capitaine de vaisseau, également selon le rang du bâtiment (les vaisseaux de moins de 60 canons et les bâtiments inférieurs donnent droit au taux minimal) ; 15 l pour les capitaines de frégate, lieutenants de vaisseau, capitaines de brûlot et enseignes de vaisseau commandant à la mer ; 10 l seulement pour les lieutenants de frégate et capitaines de flûte, s'ils sont investis d'un commandement<sup>73</sup>.

Nous ferons deux observations à propos des tables. La comparaison des trois tarifs successifs montre l'augmentation du train de vie et des prix en soixante ans. D'après les calculs du premier commis Truguet (1703-1781), la dépense en soldes, appointements, tables et rations de l'équipage d'un vaisseau de 74 canons (sans officier général à bord) passe de 12 489 l par mois en 1690 à 15 760 l en 1704, 23 749 l en 1744 et 28 283 l en 1759<sup>74</sup> : *elle a plus que doublé*, et il faut garder ce chiffre à l'esprit lorsqu'on examine le budget ou le nombre de vaisseaux de la flotte, d'une époque à l'autre. Le système de la table est sujet d'autre part à des abus et mauvais usages, comme on le lit dans le préambule du règlement de 1716. Le législateur a lui-même reconnu qu'il est l'une des sources des maladies infectieuses : « S.M. étant informée que la plupart des maladies qu'il y a eu les années passées sur ses vaisseaux ont été causées par la malpropreté qu'il y a eu sur ses vaisseaux, par le grand nombre de bestiaux et volailles que les capitaines y avaient fait embarquer, et voulant arrêter la suite d'un désordre dont la conséquence est aussi dangereuse, S.M. a fait très expresses inhibitions et défenses aux officiers généraux et capitaines qui commanderont les vaisseaux qu'Elle fera mettre en mer à l'avenir, d'y faire embarquer aucuns cochons, truies, vaches,

<sup>69</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IX, t. 2, art. 1.

<sup>70</sup> Ordonnance portant règlement du 10 juin 1716, art. 2 et 3 ; A<sup>2</sup>-23, p. 572 à 593.

<sup>71</sup> Ordonnance du 18 juin 1759, art. 5 et 8 ; A<sup>1</sup>-91.

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>73</sup> *Ibid.*, art. 1 à 4. Les valets des commandants ne sont plus rétribués par le Roi, alors que ceux des officiers, à raison d'un seul par officier désormais, reçoivent 12 l de solde et la ration et demie (art. 13 à 15, 18 et 19).

<sup>74</sup> *Traitement à la mer des officiers généraux de la Marine et des capitaines et autres officiers commandant les vaisseaux et autres bâtiments*, autographe de Truguet, archives centrales de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3599, n°3, pour ce développement.

canards, oies et poulets d'Inde. Ordonne en outre S.M. aux officiers généraux, capitaines et autres officiers de faire nettoyer exactement les vaisseaux tous les jours, de les faire balayer, racler et de les faire souvent parfumer entre deux ponts pour en ôter le mauvais air, d'empêcher qu'il n'y soit fait aucune ordure et de prendre les précautions nécessaires contre le peu de soin des commis du fond de cale, se remettant pour le surplus à la vigilance des officiers pour conserver la propreté dans ses vaisseaux. »<sup>75</sup> Tout montre que ces prescriptions n'ont pas été respectées.

### 3.2. Les gardes de la Marine

La seule condition mise par l'ordonnance à l'accès à l'une des compagnies de gardes est la noblesse : « Le choix des gardes de la Marine sera fait par S.M., ou suivant les ordres qu'Elle en fera adresser aux intendants dans les provinces. Il n'en sera reçu aucun s'il n'est gentilhomme et sera par eux rapporté des certificats de leur noblesse, signés des intendants qui auront été commis à cet effet. »<sup>76</sup> Louis XIV a admis au début que les enfants des anciens gardes de la Marine, c'est-à-dire ceux qui ont été recrutés de 1672 à 1683, soient reçus dans les compagnies<sup>77</sup>. En 1718, alors que de nombreux officiers sollicitent l'admission d'un fils, le Conseil de marine rappelle qu'il ne suffit pas d'être fils ou parent d'un officier de la Marine<sup>78</sup>. En 1750 il est décidé de faire un avantage aux gentilshommes « fils d'officiers de la Marine, petits-fils et neveux du côté paternel seulement », celui de tirer au sort entre eux le rang qu'ils occuperont à leur incorporation, avant tous les autres impétrants<sup>79</sup>. Cette mesure, prise au moment de la fondation de l'École militaire, est complétée d'une manière qui n'a pu qu'irriter le corps : les fils, petits-fils et neveux du côté paternel des intendants de la Marine, commissaires généraux et ordinaires de la Marine qui sont gentilshommes sont admis à faire valoir le même droit<sup>80</sup>. L'avantage est sensible dans la mesure où le système d'avancement favorise l'ancienneté.

D'autres critères entrent en ligne de compte, et l'on se doute qu'il y a eu plus d'appelés que d'élus. Aussi Maurepas doit-il rappeler qu'il est défendu d'admettre aux exercices des jeunes gens non reçus dans les compagnies<sup>81</sup>. Au père de l'un des candidats il ajoute en 1741 : « Je vous dirai de plus qu'il n'y aura d'inscrit que l'aîné de vos fils pour être reçu, lorsque son *tour* viendra, les places étant trop rares et trop recherchées pour en donner deux dans une même famille. »<sup>81</sup> Des listes d'attente ont sûrement existé à la Cour, de même que les enquêtes confiées aux commandants de compagnie : dans une lettre de 1728, le ministre demande à l'un d'eux de lui fournir confidentiellement les noms de ceux en qui il aura « reconnu les qualités les plus propres au service et à faire honneur à la compagnie *par leur figure, par leur éducation, par l'état de leur fortune et enfin par leurs talents naturels ou acquis.* »<sup>82</sup> L'on remarque que la figure, c'est-à-dire la vigueur et l'apparence physiques, est mise en tête,

<sup>75</sup> Ordonnance du 12 mars 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 153.

<sup>76</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 1, art. 1. La condition d'âge n'y est pas.

<sup>77</sup> Circulaire aux intendants des ports du 14 février 1689, citée par D. Neuville, *op. cit.*, p. 349.

<sup>78</sup> Lettre du Conseil de marine au marquis de La Galissonnière du 31 août 1718, A<sup>2</sup>-24, p. 182-183.

<sup>79</sup> Lettre de Rouillé à Villeblanche du 25 mai 1750, A<sup>1</sup>-86, pièce cotée 15.

<sup>80</sup> Lettre de Rouillé à d'Orvilliers du 22 septembre 1751, A<sup>1</sup>-86, pièce cotée 14.

<sup>81</sup> Lettre de Maurepas au sieur Barbeau du 17 décembre 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 469-470 ; la phrase est répétée dans la lettre au maréchal de Maillebois (1682-1762) du 23 mai 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 156-157.

<sup>82</sup> Lettre de Maurepas à Nogent du 16 juin 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 63-64.

ce qui se comprend de soldats, puisque les gardes sont toujours regardés comme tels. L'âge minimal de 16 ans est indiqué dans une lettre de 1699, dont le contenu révèle que des parents n'hésitent pas à mentir sur ce point<sup>83</sup>. Dans une lettre circulaire de 1728, le ministre indique que l'âge maximal d'admission est de 20 ans<sup>84</sup>.

L'ordonnance de 1689 ne mentionne pas le montant de la solde, le législateur se contentant d'accorder la ration et demie aux gardes embarqués en sus de leur solde ordinaire. Celle-ci est, jusqu'en 1762, de 18 l pour les gardes d'une part, de 24 l pour les sous-brigadiers, 30 l pour les brigadiers et 50 l pour les chefs de brigade, c'est-à-dire pour les gradés des compagnies<sup>85</sup>. Ces soldats portent l'uniforme depuis 1702 au moins, mais se logent chez l'habitant<sup>86</sup>. Afin de rendre la dépense moins sensible, le Conseil de marine crée une masse d'habillement en 1717<sup>87</sup>. En 1723, les parents sont tenus d'assurer à leur enfant *une pension de 400 l par an*, sous peine de congédiement, et la mesure est motivée comme suit : « ce secours leur est absolument nécessaire pour suppléer à la modicité de leur solde et pour s'entretenir au service d'une manière convenable à des gentilshommes destinés à devenir officiers »<sup>88</sup>. La masse d'habillement est, par voie de conséquence, supprimée<sup>89</sup>. Maurepas fait observer qu'avec 400 l de pension et 216 l de solde, les gardes doivent être plus à l'aise que les enseignes, qui n'ont que 600 l à terre et paient la capitation<sup>90</sup>. Le chevalier de Conflans (1690-1777), alors commandant de la compagnie de Brest, demande en 1746 le relèvement de la solde, qui est sans rapport avec le coût de la vie et l'augmentation du luxe, parce que sa modicité écarte la noblesse pauvre du service, alors qu'il y aurait avantage à l'y attirer<sup>91</sup>. Le temps où Seignelay écrivait aux intendants de province pour connaître les jeunes gentilshommes pauvres qui auraient du goût pour le service maritime est bien loin<sup>92</sup>. En 1761, il faut que les parents s'engagent à payer 600 l de pension par an, pendant un assez grand nombre d'années ; le ministre choisit les gardes « ou par la naissance, ou par d'autres considérations »<sup>92</sup>.

L'appareil militaire des trois compagnies est bien chétif pour un effectif total toujours supérieur à 600 jusqu'en 1709<sup>93</sup> : le marquis de Blénac (?-1714) juge en 1706 que trois officiers ne suffisent pas à encadrer 200 gentilshommes, et qu'il en faudrait huit<sup>94</sup>. De même l'augmentation du nombre des gradés issus des gardes permettrait de faire patienter ces derniers, « qui se rebutent de se voir pendant dix ou douze ans dans le même état de simples gardes de la Marine ».

<sup>83</sup> Lettre de Pontchartrain à Bégon du 23 mars 1699, A<sup>2</sup>-21, p. 149.

<sup>84</sup> Lettre circulaire aux commandants des gardes de la Marine du 6 décembre 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 121-122. L'âge minimal est toujours de 16 ans.

<sup>85</sup> Mémoires du marquis de Blénac des 19 février 1704 et 27 novembre 1706, C<sup>1</sup>-279.

<sup>86</sup> D'après le *Projet pour entretenir toujours les trois compagnies de gardes de la Marine d'habits uniformes...*, 1702, C<sup>1</sup>-279 ; ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 1, art. 14.

<sup>87</sup> Ordonnance du 22 mai 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 53-54.

<sup>88</sup> Lettre de Morville à Chavagnac du 19 juin 1723, A<sup>2</sup>-25, p. 149-150.

<sup>89</sup> Ordonnance du 25 octobre 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 111-112.

<sup>90</sup> Lettre de Maurepas au comte des Gouttes du 28 décembre 1738, A<sup>2</sup>-27, p. 298-299.

<sup>91</sup> *Mémoire des changements qui pourraient être utiles aux gardes de la Marine*, par Conflans, du 31 décembre 1746, C<sup>1</sup>-279.

<sup>92</sup> *Gardes de la Marine*, mémoire d'octobre 1761, C<sup>1</sup>-279.

<sup>93</sup> *États abrégés de la Marine*.

<sup>94</sup> [Réf. 85].



Deux mesures imprudentes prises en 1703 et 1708 font regarder les gardes comme des officiers, sous certains rapports. La première dispose qu'en l'absence d'officiers à bord, les gardes embarqués auront, suivant leur rang d'ancienneté, le commandement sur les maîtres et pilotes à bord, et sur les capitaines d'armes et sergents à terre<sup>95</sup>. Une lettre portant décision de 1709 dit au contraire que les gardes embarqués sur les bâtiments de transport ne doivent jamais y commander sans ordres exprès, car ils « n'ont dans les vaisseaux de guerre que les fonctions de soldat, et on ne les emploie dans les bâtiments de charge que pour les mettre en état d'apprendre leur métier »<sup>96</sup>. L'ordonnance de 1708 déjà citée donne aux gardes le rang d'officier pointeur lorsqu'ils servent avec l'artillerie de Terre<sup>12</sup>.

Maurepas rappelle ces deux ordonnances en 1727 et 1728<sup>97</sup>. En 1732 il ajoute dans une lettre au chevalier de Piosin (1674-1751) : « J'ai jugé qu'il était important de vous donner cette explication afin que vous désabusiez les gardes sur cet article, et c'est ce que je vous prie de faire avec d'autant plus d'attention qu'il me paraît par votre instruction même que cette idée prétendue d'officier peut avoir autorisé la licence qu'ils se sont donnée sur les vaisseaux dans ces derniers temps »<sup>98</sup>. Les chefs de brigade des compagnies ont obtenu le rang d'enseigne de vaisseau en 1704, comme un témoignage de satisfaction pour les services rendus<sup>99</sup>. Les services en vue de la croix de Saint-Louis comptent à partir du « grade » de sous-brigadier, et le ministre s'appuie ici sur l'ordonnance de 1697 qui leur donne le rang d'enseigne d'infanterie (sans dire que l'assimilation ne vaut que lorsque ces gardes combattent avec l'Infanterie)<sup>100</sup>. Les chefs de brigade et leurs équivalents dans la nouvelle compagnie des gardes du pavillon, choisis parmi les gardes les plus anciens et les plus capables, considèrent leurs fonctions comme négligeables parce que passagères et ils cherchent les occasions de s'en dégager par la voie de l'option (c'est-à-dire le passage dans le cadre des officiers de vaisseau)<sup>101</sup>. Pour détruire ce préjugé, il est décidé en 1733 que ceux qui s'y attacheront passeront directement lieutenants de vaisseau. Les chefs de brigade recevront un brevet en cette qualité pour avoir, suivant sa date, le rang d'enseigne qui leur est accordé depuis 1704, ainsi que le supplément de 15 l par mois des enseignes des compagnies franches. Ainsi donc l'assimilation de ces gradés à des enseignes de vaisseau est-elle de plus en plus grande. Notons encore qu'à partir de 1719, les gardes ne font plus nombre avec l'équipage<sup>102</sup>.

On peut croire que c'est autant pour tromper l'ennui des gardes que pour céder aux pressions du comte de Toulouse (1678-1737) que le Régent se résout à créer en 1716 une compagnie des gardes du pavillon amiral, en même temps que l'effectif des compagnies existantes est réduit, avec augmentation proportionnelle du nombre des gradés. Dans cette longue période de léthargie, divers moyens ont été employés afin d'occuper utilement les gardes. Plusieurs ont été autorisés à naviguer sur des bâtiments de l'État prêtés à des particuliers, avec maintien de la solde, ou sur ceux de la

<sup>95</sup> Ordonnance du 28 février 1703, A<sup>2</sup>-21, p. 341-342.

<sup>96</sup> Lettre de Pontchartrain à Bégon du 10 mars 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 175-176.

<sup>97</sup> Lettres du 17 novembre 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 625-626, et du 5 juillet 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 72-73.

<sup>98</sup> Lettre du 14 juin 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 404.

<sup>99</sup> Ordonnance du 15 janvier 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 417-418.

<sup>100</sup> Lettre de Maurepas à Rouvroy du 12 septembre 1729, A<sup>2</sup>-26, p. 178-179.

<sup>101</sup> Lettre circulaire du ministre aux commandants de la Marine, intendants et commandants des compagnies de gardes du 9 mars 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 472 à 475, pour ce développement.

<sup>102</sup> Lettre du Conseil de marine à l'intendant Robert du 25 octobre 1719, A<sup>2</sup>-24, p. 366.

Compagnie des Indes<sup>103</sup>. D'autres ont servi en qualité d'aides de port<sup>104</sup>, de garçons-majors à terre ou à la mer<sup>105</sup>. Le Roi a attribué à quelques gardes anciens, en 1728, le brevet de lieutenant de frégate sans appointements, en échange de leur départ ; le ministre se demande d'ailleurs ce qu'on pourrait accorder à d'autres gardes afin de « les engager à se retirer sans répugnance », ce qui indique que l'on ne veut pas procéder à des réformes d'autorité<sup>106</sup>. La guerre de Sept ans entraîne des recrutements massifs : une décision du 6 mai 1756 porte l'effectif des compagnies de gardes de la Marine de Brest et de Toulon à 120 gardes chacune et celle de Rochefort à 130 ; il y a toujours 3 officiers-majors par compagnie, ainsi que 4 chefs de brigade, 4 brigadiers et 8 sous-brigadiers<sup>107</sup>.

La compagnie des gardes du pavillon est établie moitié à Brest, moitié à Toulon, « pour servir dans les ports et à la mer près la personne de l'amiral de France, lui donner par là les marques de distinction dues à la dignité de sa charge et pour servir sous ses ordres sur les principaux vaisseaux de guerre, tant en Levant qu'en Ponant »<sup>108</sup>. La seconde ordonnance relative à cette compagnie indique plus nettement que les gardes du pavillon montent la garde à la porte des officiers généraux commandant à la mer ; sinon ils s'instruisent comme les autres gardes<sup>109</sup>. L'Amiral les choisit parmi les gardes de la Marine<sup>110</sup>. La compagnie comprend 5 officiers-majors pour 80 gardes, et ils sont mieux payés que ceux des autres compagnies ; il y a 10 gradés pour 70 simples gardes<sup>111</sup>. Les gradés des quatre compagnies prennent rang indistinctement selon la date de leur nomination, et les gardes, selon la date du certificat de garde de la Marine<sup>112</sup>. En 1735 il est ordonné à Brest de s'aligner sur Toulon et de séparer les deux espèces de gardes pour les cours, de façon que les officiers aient plus facilement l'œil sur leur troupe<sup>113</sup>. Il est permis de penser qu'on donne moins d'émulation aux gardes du pavillon et plus de jalousie aux autres gardes ; la classe des gardes du pavillon n'est pas faite pour diviser les gardes par groupes de niveau. En 1761 les exercices sont devenus communs, et l'officier le plus ancien commande « aux salles »<sup>114</sup>.

<sup>103</sup> Lettre du Conseil de marine à Beauharnais du 26 octobre 1716, A<sup>2</sup>-23, p. 621-622 ; lettre de Maurepas à du Deffend du 3 février 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 528-529.

<sup>104</sup> Lettre du Conseil de marine à Chavagnac du 22 janvier 1722, A<sup>2</sup>-25, p. 13 ; lettres de Maurepas à Robert du 30 décembre 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 493, à Nogent du 27 janvier 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 523, à La Rochalard du 11 août 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 432.

<sup>105</sup> Lettre de Pontchartrain à Robert du 10 décembre 1714, A<sup>2</sup>-23, p. 369 ; lettre circulaire aux commandants des ports du 13 octobre 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 625-626 ; mémoire de L'Isle-Calian de 1748, C<sup>1</sup>-279 (cf. *infra*).

<sup>106</sup> Lettre de Maurepas à Nogent du 19 janvier 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 5-6.

<sup>107</sup> Rapport au Roi du 23 mai 1759 avec l'approuvé, C<sup>1</sup>-279. L'augmentation de brigadiers et de sous-brigadiers date de la décision du 6 mai 1756. La décision de 1759 porte augmentation de la compagnie des gardes du pavillon, rétablie à 80 gardes et gradés après la diminution opérée en 1727. En tout donc l'effectif réglé des gardes est de 450.

<sup>108</sup> Ordonnance du 18 novembre 1716, S.H.M. recueil d'imprimés 3S2 ; préambule.

<sup>109</sup> Ordonnance du 7 juillet 1732, S.H.M. 3S2 ; art. 7 à 10 et 28.

<sup>110</sup> Ordonnances de 1716 et 1732 précitées, art. 1, et 3 et 4 respectivement ; mémoire de Rodier sur les officiers militaires, octobre 1761, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 8 à 17. L'Amiral présente également les officiers de sa compagnie à la nomination du Roi (pour l'emploi dans la compagnie, s'entend).

<sup>111</sup> Ordonnances de 1716 et 1732, art. 2. Les 4 brigadiers gagnent 600 l par an, les 6 sous-brigadiers 500 l et les 70 gardes du pavillon, 360 l.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6 respectivement.

<sup>113</sup> Lettre de Maurepas à d'Avaugour du 7 février 1735, A<sup>2</sup>-27, p. 87-88.

<sup>114</sup> [Réf. 92].

Le plan d'études des gardes est antérieur à 1689. En tête d'une note de juillet 1684 figure l'avertissement suivant : « Il faut, pour observer une grande subordination de l'officier inférieur au supérieur, commencer par donner des ordres aux gardes-marine qui sont dans le département de Brest sur ce qu'il faut qu'ils exécutent sur peine de désobéissance et de punition. »<sup>115</sup> Les officiers doivent notamment « [prendre] un extrême soin si ces gentilshommes sont civils et honnêtes dans les compagnies, dans les rues et rendent aux officiers les devoirs et les salutations qu'ils leur doivent, leur inspirant continuellement de bons sentiments par leur discours et par leur exemple, et particulièrement sur leurs devoirs envers Dieu et l'extrême reconnaissance qu'ils doivent avoir pour les bontés que S.M. a de les faire instruire et élever avec tant de soin, dont ils doivent tâcher de se rendre dignes par une grande application et un désir sincère de pouvoir un jour être utiles au service de S.M. »<sup>115</sup>

La journée d'école commence par la messe ; l'ordonnance de 1689 prévoit des maîtres pour l'écriture, le dessin, les mathématiques, la fortification et l'hydrographie, des maîtres pour la danse, l'escrime et le maniement de la pique, des maîtres encore pour l'artillerie et la construction navale<sup>116</sup>. Il y a enfin l'exercice de l'infanterie et l'observation des travaux de l'arsenal<sup>117</sup>. Il s'agit donc d'un enseignement technique et militaire sans latin. L'apprentissage de l'anglais n'est pas prévu ; Conflans rappelle en 1746 qu'il y a eu autrefois un maître de langues à Brest, et la demande devient assez générale pour que chaque grand port abrite un professeur d'anglais en 1753<sup>118</sup>.

L'ordonnance de 1689 ne donne pas l'emploi du temps<sup>119</sup> et elle fournit une idée assez vague du contenu de l'enseignement ; on peut néanmoins dire que l'accent est mis sur la pratique. Pour l'hydrographie, les « écoliers », c'est-à-dire les gardes et aussi des officiers, sont répartis en quatre groupes de niveau (il n'est pas question de brigades)<sup>120</sup>. Aux commençants le maître apprend l'arithmétique et « les principales définitions des termes de la géométrie dont on se sert dans la navigation et le pilotage ». A ceux qui sont « un peu plus avancés », il enseigne un abrégé de la sphère, explique la nature des différentes cartes et leurs usages, la division du temps, le nombre d'or, le cycle solaire, l'épacte, les courants et marées, l'usage des compas et le principe de la boussole. Ensuite viennent les instruments servant à observer les astres, l'estime, la dérive, la variation de la boussole et la manière de l'observer et de la corriger. Les plus avancés sont instruits du calcul des routes par le quartier de réduction, et, s'ils aiment les mathématiques, le maître d'hydrographie enseigne hors des heures de cours « la géométrie, les mathématiques et autres sciences ». Deux des pilotes entretenus du port font faire les règles d'arithmétique aux moins avancés et leur apprennent « à se servir des instruments de leur profession ».

Le maître-constructeur apprend « à connaître toutes les pièces qui entrent dans la construction d'un vaisseau, ses proportions, celles des pièces, des liaisons, la proportion des mâts, leur situation et, généralement, la manière dont les vaisseaux doivent être construits ». L'exercice du canon est *montré* par le commissaire d'artillerie

<sup>115</sup> Note de juillet 1684 relative aux gardes, C<sup>1</sup>-279.

<sup>116</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 1, art. 6, 7 et 9.

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 8 et 12.

<sup>118</sup> *Mémoire des changements qui pourraient être utiles aux gardes de la Marine*, déjà cité, C<sup>1</sup>-279 ; rapport au Roi du 10 septembre 1753 avec l'approuvé, C<sup>1</sup>-279.

<sup>119</sup> Un emploi du temps est indiqué pour Rochefort dans C<sup>1</sup>-279 (le document est daté du 19 mai 1685).

<sup>120</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIX, t. 1, art. 3 à 10 et 14 à 16, pour ce développement.

ou, à défaut, le maître-canonnière du port, qui enseigne « toutes les parties du canon et de son boulet, ses proportions, celles des affûts, la charge des canons et la manière de s'en servir dans un combat, le nom et l'usage de tous les instruments servant au canon et ce qui regarde la force et la qualité de la poudre ». Tous les mois les maîtres se réunissent, ainsi que le commandant *et l'intendant*, afin d'examiner le degré d'instruction de chacun : ceux qui sont jugés assez savants dans leur métier sont exemptés des cours et exercices, mais l'on s'assure qu'ils ne l'oublient pas au moyen d'examens trimestriels.

Un mémoire de 1692 dû au père Thoubeau (1653-1728), s. j., professeur de mathématiques et d'hydrographie à Brest depuis six ans, permet de se faire une idée de l'application de ce programme<sup>121</sup>. Le Jésuite écrit confidentiellement au ministre sur la suggestion de l'évêque de Léon, inquiet du relâchement observé dans les écoles des officiers et des gardes du port. L'enseignement se ressent de la guerre en cours. L'école est installée dans l'ancien magasin, mais elle a dû céder la moitié de ses locaux à des voisins fort bruyants ; heureusement deux des quatre brigades seulement sont dans le port. Thoubeau déplore que les gardes, à peine reçus dans les compagnies, soient embarqués sans rien savoir, et qu'à leur retour ils se soucient surtout d'obtenir un congé. L'autorité ne regarde « ni s'ils sont déjà instruits pour pouvoir apprendre quelque chose à la mer ou s'ils ont assez d'application à s'instruire pour ne pas désapprendre à la mer » et s'inquiète peu de l'instruction prise par les gardes avant qu'ils soient faits officiers. Il faudrait au moins deux mois de cours pour commencer et aucun congé la première année.

La géométrie, dont l'ordonnance parle « même de manière à [la] faire regarder comme une science extraordinairement difficile, plutôt curieuse qu'utile et dont peu de gens sont capables », serait au contraire enseignée aux gardes, et ses *applications* aux différentes matières de l'ordonnance mises en évidence. Sans géométrie, insiste le Jésuite, « on ne sait jamais par principes et par raison, mais seulement par une *routine* aveugle la sphère, la navigation, la manœuvre, la construction, la fortification, ni la théorie du canonage ». Sa connaissance permet d'apprendre les autres parties des mathématiques « utiles ou nécessaires à la navigation et à la guerre », notamment la mécanique élémentaire. L'algèbre et autres parties moins utiles seraient enseignées facultativement, hors des heures de cours. Thoubeau préconise le manuel dit *Recueil des traités de mathématiques qui peuvent être nécessaires à un gentil-homme pour servir par mer ou par terre* de son collègue de Toulon, le père Hoste (1652-1700).

L'enseignement pratique est jugé lui-même déficient : les canonnières, depuis cinq ans au moins, n'ont montré ni fait faire l'exercice du canon aux gardes, « ni enseigné les moyens de remédier aux accidents du feu et autres choses semblables qu'ils savent pourtant et exécutent très bien ». Il n'est d'ailleurs semble-t-il pas question, en réalité, d'exercer les gardes à tirer eux-mêmes ; en 1729 encore la chose est inusitée, et Maurepas se décide en 1735 seulement à rendre cet exercice d'usage dans les trois ports, à la suite de Rochefort qui a montré l'exemple<sup>122</sup>. Pour la pratique de la navigation, Thoubeau estime que le mieux serait de disposer l'été d'une *frégate* sur

<sup>121</sup> Ce mémoire a été publié par le père de Dainville (1909-1971), s. j., sous le titre « L'instruction des gardes de la Marine à Brest en 1692 », dans la *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, 1956, t. IX, p. 323 à 338.

<sup>122</sup> Lettres de Maurepas au chevalier de Piosin du 26 décembre 1729 et à La Luzerne et à Mithon des 10 janvier et 7 février 1735, A<sup>2</sup>-26, p. 194-195 et A<sup>2</sup>-27, p. 31-32.

laquelle chaque brigade à son tour dirigerait et *exécuterait* les manœuvres dans la rade sous les ordres d'un capitaine excellent manœuvrier.

On ne doit pas laisser les gardes libres d'apprendre ou de ne pas apprendre ce qui demande de l'application car « la plupart de ceux qui réussiraient excellemment négligeront de s'instruire, et ainsi l'État perd les services qu'auraient rendus d'excellents esprits s'ils s'étaient appliqués aux sciences utiles dès leur jeunesse ». Il constate que ceux qui n'étudient pas « sont plus ordinairement ceux qui se fient le plus en la faveur, [et] non seulement sont dans l'oisiveté qui est la source de plusieurs désordres, mais encore ils raillent et détournent ceux qui étudient ». Aussi conviendrait-il selon lui de remplacer l'examen mensuel, impraticable, par un examen trimestriel au terme duquel *le meilleur garde passerait enseigne* et les deux suivants brigadiers, afin d'« animer l'étude ».

Dans un mémoire de 1699, l'intendant des Clouzeaux avoue que l'enseignement est trop méprisé et que l'on voit arriver aux premiers grades des officiers qui n'ont presque aucune teinture du pilotage ; « tout roule à leur égard sur la science du pilote et du maître ou de quelque officier de fortune qu'ils prennent le soin de faire embarquer sur leur bord, parce qu'il sait son métier pour tous les autres »<sup>123</sup>.

De toute façon le système d'embarquement sur les escadres perturbe la scolarité des gardes, et Thoubeau lui-même n'ose proposer de la séparer entièrement du service à la mer, alors qu'il en donne le moyen, celui des frégates d'instruction, qui est adopté en 1773 seulement. Les gardes embarquent par détachements, formés par les commandants de compagnie<sup>124</sup>. La règle établie en 1738 est que les gardes doivent avoir suivi au préalable les cours à terre pendant un an et acquis des connaissances suffisantes du pilotage et de la manœuvre<sup>125</sup>. Cette règle subsiste en 1761, mais, « pendant la guerre et lorsque les armements sont fréquents, on s'en écarte souvent »<sup>126</sup>. Les gradés commandent les détachements ; ils sont presque toujours pris parmi les plus anciens gardes en 1761, sauf motif particulier d'exclure tel ou tel de ces places, et sont sûrs d'être promus enseignes lorsqu'il y a un mouvement dans la Marine, s'ils se sont bien conduits<sup>126</sup>.

À bord, dit l'ordonnance, les gardes font les fonctions du soldat « sans aucune distinction, comme faisant partie des compagnies de soldats »<sup>127</sup>. Mais il s'agit aussi d'« entretenir et cultiver pendant qu'ils seront à la mer les connaissances qu'ils auront prises dans les ports »<sup>128</sup>. Il y a l'heure du pilotage et de l'hydrographie (sous le pilote du bord, surveillé par l'officier commandant le détachement), celle du mousquet et des évolutions militaires (sous ce dernier), celle du canon (sous le maître-canonier) et celle de la manœuvre du navire (sous le capitaine en pied ou en second du vaisseau)<sup>129</sup>. Cette instruction est tout sauf un *matelotage*, qu'il serait malséant de faire

<sup>123</sup> *Observations sur l'ordonnance de la Marine pour l'instruction et exercice des officiers et gardes de la Marine*, par des Clouzeaux, C<sup>1</sup>-279.

<sup>124</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 1, art. 18.

<sup>125</sup> Lettre de Maurepas aux commandants des compagnies des gardes de la Marine du 22 juin 1738, A<sup>2</sup>-27, p. 273-274.

<sup>126</sup> Mémoire dit *Gardes de la Marine*, [octobre 1761], C<sup>1</sup>-279 ; cf. lettre de Maurepas au chevalier de Piosin du 19 juin 1740, A<sup>2</sup>-27, p. 381.

<sup>127</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 1, art. 19.

<sup>128</sup> *Ibid.*, art. 20.

<sup>129</sup> *Ibid.*, art. 21 à 24.

subir à des gentilshommes en public. Au retour des campagnes, la conduite, l'application et les progrès de chacun sont consignés dans un rapport signé et certifié par les capitaines et officiers « préposés pour avoir soin de leur conduite »<sup>130</sup>. Thoubeau estime que les exercices à la mer sont négligés<sup>121</sup>.

À la mer les gardes sont théoriquement nourris à la ration<sup>131</sup>. Mais il arrive que des gardes embarquent en qualité d'enseignes, et, en 1727, le ministre est obligé de préciser que, dans cette position, ils n'ont pas droit à des valets<sup>132</sup>. En 1729 il est décidé de ne plus permettre à un garde de faire fonction d'enseigne sans un ordre du Roi, mais on tolère quatre rations, c'est-à-dire *la table du capitaine* selon le règlement de 1716<sup>133</sup>. Une lettre de 1732 laisse voir un mal qui ne doit pas être récent : « Il m'est revenu, Monsieur, que les gardes-marine ne se comportaient pas dans les vaisseaux avec assez de considération et de respect pour les officiers, qu'ils sortaient envers eux des règles de la subordination et de la discipline, que sans égard et bienséance, *ils vivaient avec eux comme s'ils étaient leurs camarades* [...]. Cette licence provient, sans doute, de la familiarité que leur donne la complaisance des capitaines à leur donner la table, ce devrait être au contraire une raison pour les rendre plus mesurés et plus circonspects, si leur jeunesse ou leur peu d'expérience leur permettaient d'y réfléchir [...]. Je vous prie encore de leur faire entendre que, s'ils ne se corrigent pas, je serai obligé d'en rendre compte au Roi et de prendre ses ordres pour défendre aux commandants des vaisseaux de leur donner la table. »<sup>134</sup> En 1736 le ministre se contente encore de refuser d'accorder au capitaine qui admet un garde à sa table plus que la ration et demie<sup>135</sup>. En 1746 seulement viennent les défenses « très expresses » aux capitaines de donner la table aux gardes, seules des « facilités » pour leur subsistance étant tolérées<sup>136</sup>. Le mal est fait : en 1761 on ne place plus de gardes sur les frégates à cause de la table, la notation annuelle des gardes par les commandants de compagnie n'est pas observée exactement, et le commis des bureaux qui a écrit le rapport que nous utilisons ici encore, estime qu'il est temps de faire des exemples de sévérité<sup>137</sup>.

Trois mémoires envoyés à la Cour par d'anciens gardes vers 1748 donnent un aperçu de la situation fort médiocre des compagnies et des vues relatives à leur relèvement, sans que leurs auteurs aillent jusqu'à proposer de les supprimer. L'Isle-Calian (1713- ?), un enseigne de vaisseau, croit devoir attribuer le maintien des compagnies dans la Marine, alors que les cadets de l'armée de Terre et leurs écoles ont disparu, au choix judicieux des capitaines de compagnie par les ministres et au recrutement exclusif des officiers du grand corps dans ces compagnies<sup>138</sup>. Ayant été garde pendant neuf ans, l'auteur a entendu dire mille fois que l'avancement dépendait de la protection d'abord, de l'ancienneté ensuite. Les gardes en ont été découragés et ont

<sup>130</sup> *Ibid.*, art. 28.

<sup>131</sup> Ration et demie pour les gardes de la Marine selon l'ordonnance de 1689, et double ration pour les gardes du pavillon, selon celle de 1732.

<sup>132</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 25 août 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 585-586.

<sup>133</sup> Lettres de Maurepas à d'Héricourt des 31 janvier et 7 mars 1729, A<sup>2</sup>-23, p. 153 et 161.

<sup>134</sup> Lettre circulaire de Maurepas aux commandants des compagnies de gardes de la Marine du 31 mars 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 394-395.

<sup>135</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 20 août 1736, A<sup>2</sup>-27, p. 180-181.

<sup>136</sup> Lettre de Maurepas à Camilly du 7 janvier 1746, G47, p. 521.

<sup>137</sup> Mémoire dit *Gardes de la Marine* déjà cité, [octobre 1761], C<sup>1</sup>-279.

<sup>138</sup> *Mémoire sur l'utilité d'un nouvel arrangement pour les gardes de la Marine*, par L'Isle-Calian, 1748, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.

cherché à se faire protéger plutôt qu'à apprendre. Certains ont compris après coup leur faute et cherché à rattraper le temps perdu lorsqu'ils sont devenus officiers.

L'Isle-Calian propose d'instituer un examen de sortie devant un jury composé de quatre capitaines nommés pour chaque session annuelle, assorti de la promotion immédiate des gardes reçus et de l'attribution du rang selon le classement après l'épreuve. L'âge d'admission dans les compagnies serait abaissé de 16 à 14 ans, l'embarquement étant retardé jusqu'à l'âge de 16 ans et l'examen pratiqué à partir de 18 ans. L'examen serait « une thèse de géométrie, de pilotage, de manœuvre et de construction », les talents dans les autres matières étant indiqués sur le résultat de l'examen, de façon que le ministre puisse employer chacun selon ses talents. Le mémoire, qui a été soumis à la critique, a été complété par l'auteur, selon le moyen usuel<sup>139</sup>. On a jugé qu'il était impossible de « veiller à la conduite de tant d'enfants » de 14 ans. L'Isle-Calian préconise *le casernement, ou le collège* pour « ceux dont la jeunesse tiendrait trop à l'enfance » ; en étant admis plus jeune, le garde serait plus malléable, selon l'esprit qu'on doit lui donner. Il ne prétend pas que l'examen soit absolument juste, puisque les hommes ont l'art de corrompre les meilleures lois ; mais « la force de l'exemple engagera les protégés à travailler, ils seraient honteux d'être seuls à ne rien savoir [...] c'est ce qu'ils ne craignent pas aujourd'hui et ce dont le service du Roi souffre beaucoup ».

Un officier beaucoup plus ancien que le précédent, le capitaine de vaisseau Franssures de Villers (1684-1775), décrit le relâchement qui règne dans la compagnie de Toulon<sup>140</sup>. A bord, écrit-il, les gardes « s'adonnent encore moins à apprendre, mais augmentent leur *présomption* à croire tout savoir, jusqu'à témoigner leur mécontentement de ce qu'on [n'] ose leur confier aucun commandement ». Les officiers du bord « n'osent se plaindre du peu de considération qu'ils ont pour eux, par les mêmes ridicules de caractères inquiets qu'ils leur donnent en retour ». Du reste ils montrent souvent le mauvais exemple, par les excès de table, les changements dans les emménagements pratiqués en mer (pour échapper aux regards, cette pratique étant réprimée), et surtout la pacotille qui, assure l'officier, s'est beaucoup développée pendant la guerre de Succession d'Autriche (1744-1748) et a été la cause de la perte de bâtiments et s'est étendue jusqu'à la contrebande. L'auteur préconise trois mesures : 1° choisir les brigadiers et sous-brigadiers parmi les enseignes qui montrent des talents pour éduquer la jeunesse, exclure par conséquent les gardes de ces emplois et donner les places de chef de brigade et de maréchal des logis des gardes du pavillon à des lieutenants de vaisseau pourvus de semblables qualités ; 2° instituer des examens trimestriels « aussi exacts que sans complaisance », dont les résultats seraient transmis au ministre, « afin de détromper les paresseux et inappliqués sur leurs espérances d'avancement » ; 3° faire des exemples de sévérité.

<sup>139</sup> *Suite de mon mémoire sur un nouvel arrangement pour les gardes-marine*, novembre 1748, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.

<sup>140</sup> *Observations faites sur l'expérience de 46 ans de services dans le corps des officiers de la Marine que j'ai cru convenable au bien du service et à l'honneur du corps et relatives aux favorables intentions du ministre et à son juste discernement*, G133, pièce cotée 10, pour ce développement. Le mémoire n'est ni daté ni signé, mais il a été attribué à Franssures de Villers, nommé garde de la Marine du 21 mai 1705, ce qui donnerait à penser que ce mémoire date de 1751. Comme il y est question d'une guerre en cours, il est un peu antérieur, ou alors l'attribution est mauvaise.

Le mémoire de 1749 du commandant de la Marine à Toulon, Martini d'Orves (1674-1751), n'est pas fait pour rassurer ses lecteurs<sup>141</sup>. Il attache beaucoup d'importance aux ordonnances de 1703 et 1708 qui ont fait croire aux gardes qu'ils avaient réellement le rang d'officier pointeur et aussi le commandement sur les officiers-mariniers chaque fois qu'il n'y avait pas d'officier à bord. Plusieurs officiers des deux compagnies sont encore dans l'erreur à ce sujet, écrit-il. Les commandants de vaisseau l'ont répandue en approuvant ou en tolérant que les gardes détachés sur leur bord commandent aux manœuvres, dans les rondes, les chaloupes, qu'ils aillent prendre l'ordre, et en somme fassent tout comme s'ils étaient enseignes, sauf en ce qui concerne le combat. La lettre ministérielle de 1746 aurait dû être mise en forme d'ordonnance, ajoute l'auteur, qui conclut sur ce point : « Cet esprit de licence [...], *cette opinion d'égalité* avec les officiers [semblent] avoir pris le dessus dans les deux compagnies, *esprit et opinion bien opposés au bien et à l'ordre du service* et bien contraires à la subordination que nous avons vu régner autrefois. » C'est exactement le langage que tient le maréchal de Castries trente-cinq ans plus tard (chapitre 22). D'Orves reconnaît que l'admission des gardes à la table des capitaines a miné l'esprit de subordination. Les gardes vont sur les bords non à proportion du nombre des canons, mais des largesses du capitaine. Cet officier d'une autre époque écrit cependant que la lettre de 1746 interdisant la table aux gardes n'a pas été respectée, parce qu'elle n'admettait pas d'exception. Deux ans plus tard, il écrit encore : « l'expérience m'a appris du reste combien les gardes des deux compagnies et leurs officiers sont enclins à interpréter en leur faveur tous les termes de semblables lettres, décisions ou ordonnances qui peuvent autoriser l'esprit d'indépendance dans lequel ils sont »<sup>142</sup>.

### 3.3. Les compagnies franches de la Marine

Les ordres d'armement pour 1690 concernent 82 vaisseaux et 25 brûlots, la force navale la plus considérable que la France ait fait paraître sur mer jusque-là<sup>143</sup>. En septembre Seignelay porte l'effectif des compagnies de soldats-gardiens et de soldats à demi-solde à 5 100 hommes en 51 unités devant être en principe embarquées en entier sur un même bâtiment<sup>144</sup>. Une nouvelle organisation de ces troupes est sanctionnée par le règlement du 16 décembre 1690. Le major général de Raymondis (?-1692) est chargé de la mettre en place, au moyen des hommes à conserver et de ceux qui sont à lever pour porter l'effectif à 8 000 hommes<sup>145</sup>. Les capitaines commandant les vaisseaux ne sont plus chargés de lever aucun soldat<sup>146</sup>. Chaque compagnie est commandée par un lieutenant de vaisseau qui reçoit une commission de capitaine d'infanterie et par deux enseignes de vaisseau<sup>147</sup>. A terre ces officiers prennent rang entre eux selon leur grade

<sup>141</sup> *Mémoire touchant le service des gardes du pavillon amiral et des gardes de la Marine*, par Martini d'Orves, 29 janvier 1749, C<sup>1</sup>-279, pour ce paragraphe.

<sup>142</sup> Lettre de d'Orves à Pellerin fils (?) du 4 mars 1751, C<sup>1</sup>-279.

<sup>143</sup> R. Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV...*, op. cit., p. 944.

<sup>144</sup> R. Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi...*, op. cit., p. 199.

<sup>145</sup> *Mémoire pour servir d'instruction au sieur de Raymondis, major général des armées navales du Roi*, du 23 décembre 1690, C<sup>3</sup>-12.

<sup>146</sup> Il en est question, pour la dernière fois semble-t-il, dans la lettre du ministre à des Clouzeaux du 5 octobre 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 217 à 219.

<sup>147</sup> *Règlement pour la levée, solde et discipline des 80 compagnies franches d'infanterie que le Roi a résolu d'entretenir pour le service de ses vaisseaux*, du 16 décembre 1690, art. 2 ; A<sup>2</sup>-20, p. 128 à 137.



dans l'infanterie ; à la mer et pour les fonctions de la Marine à terre, ils prennent rang avec les autres officiers de marine selon leur brevet d'officier de marine<sup>148</sup>. Ils touchent un supplément d'appointements à titre de gratification, qui est en fait une facilité pour tenir leur compagnie au complet<sup>149</sup>. Le capitaine reçoit en outre une allocation par homme à recruter reconnu apte à servir et habillé, lorsqu'une augmentation d'effectif est décidée, ainsi que des frais de route<sup>150</sup>. On est parvenu à porter l'effectif des 88 compagnies constituées dans six ports à 100 hommes au 19 octobre 1691, et leur nombre est lui-même porté à 100 compagnies<sup>151</sup>. L'effectif et le nombre des compagnies ont ensuite été diminués ; l'un et l'autre sont rétablis comme ils étaient en 1691 au début de la guerre de Sept ans<sup>152</sup> ; après les désastres de 1759, l'effectif des cent compagnies est de nouveau ramené à 50 hommes<sup>153</sup>.

Le règlement de 1690 prévoit la construction de casernes dans les ports et l'attribution, en attendant, d'un sol en sus de la solde à chaque homme pour le logement en ville<sup>154</sup>. Louis XIV ayant décidé de mettre les compagnies de la Marine sur le pied des troupes de terre, les intendants des provinces maritimes doivent « [prendre] connaissance de ce qui regarde lesdits soldats hors des ports »<sup>155</sup>. Les compagnies franches ont des quartiers d'hiver, et les commissaires de la Marine chargés de leur soin rendent compte à l'intendant de la province, pendant la durée de leur séjour hors des ports<sup>156</sup>. Il n'est plus question de l'intervention du ministre de la Guerre, hormis le logement hors des casernes<sup>157</sup>. A Rochefort la caserne du Martrou a été construite pour les compagnies franches, et l'arrêt du Conseil du 21 avril 1693 qui porte érection d'un corps de ville décharge les habitants du logement des officiers et des hommes ; ils n'ont plus qu'à meubler la caserne<sup>158</sup>. Un autre arrêt, rendu le mois suivant, porte établissement d'une cantine et de casernes à Marseille pour nourrir et loger 4 000 officiers et soldats des Galères<sup>159</sup>. Il règle les conditions de la construction par les soins de la ville, laquelle a proposé de s'en charger à hauteur de 400 000 l, grâce à un emprunt<sup>159</sup>. En 1733 il est décidé d'édifier des casernes au Havre, car le logement en ville est source de désordres et de fraudes<sup>160</sup>. Quoique la ville soit exempte du logement des gens de guerre, le maire et les échevins ont offert de fournir sur ses revenus de quoi acquérir un terrain, y faire bâtir un corps de casernes et le meubler la première fois<sup>160</sup>. La question

<sup>148</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>149</sup> *Ibid.*, art. 4, et lettre du ministre à Julien du 19 octobre 1743, G47, p. 558-559. Cette gratification a varié selon les époques.

<sup>150</sup> Règlement précité du 16 décembre 1690, art. 10, lettre du ministre à des Clouzeaux précitée du 5 octobre 1691 et lettre du même au même du 3 janvier 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 142-143.

<sup>151</sup> *Mémoire sur les soldats de marine*, [1691], C<sup>3</sup>-12, et *Mémoire pour servir d'instruction au sieur de Raymondis [...]*, du 19 octobre 1691, C<sup>3</sup>-12.

<sup>152</sup> Ordonnance du 22 juillet 1755, A<sup>1</sup>-85.

<sup>153</sup> Ordonnance du 29 décembre 1759, G49.

<sup>154</sup> Règlement du 16 décembre 1690, art. 5.

<sup>155</sup> Extrait d'une lettre de Pontchartrain à des Clouzeaux du 19 décembre 1690, A<sup>2</sup>-20, p. 136-137.

<sup>156</sup> *Ibid.*, et extrait d'une lettre de Pontchartrain à Céberet du 2 janvier 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 141 (à l'intendant de la Marine revient la subsistance, à celui de la province, la discipline et le logement).

<sup>157</sup> *Règlement pour le logement, conduite, marche, police et discipline des compagnies franches que le Roi entretient pour la Marine*, du 15 octobre 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 221 à 237 ; art. 1<sup>er</sup> : les compagnies « seront logées chez les habitants, tant des villes où sont les arsenaux de marine qu'autres lieux circonvoisins, conformément aux ordres expédiés par le secrétaire d'État de la Guerre ».

<sup>158</sup> Arrêt du Conseil du 21 avril 1693, A<sup>2</sup>-20, p. 435 à 437.

<sup>159</sup> Arrêt du Conseil du 6 mai 1693, A<sup>1</sup>-30.

<sup>160</sup> Arrêt du Conseil du 22 février 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 468 à 471.

du logement reste sensible, ainsi que tend à le montrer un mémoire de 1756 dont il sera question plus loin.

En 1761 la paie est encore fixée comme en 1690 : 25 l par mois au capitaine d'armes de la compagnie, 19 l 10 s aux sergents, 13 l 10 s aux caporaux, tambour et fifre, et 9 l à chaque soldat<sup>161</sup>. En 1749 l'établissement d'un capitaine d'armes major dans chaque port, à 50 l de solde, a été approuvé « pour exciter l'émulation parmi les capitaines d'armes », ainsi que les deux hautes paies, accordées l'une à la capacité, l'autre à l'ancienneté<sup>162</sup>. Tous les hommes doivent être habillés uniformément, et ce au moyen d'un prélèvement sur la solde. Un règlement de 1706 établit définitivement le système des masses d'habillement, dont le maniement échappe aux capitaines de compagnie<sup>163</sup>. Ceux-ci gardent le maniement du prêt au soldat de cinq en cinq jours, c'est-à-dire sa solde à terre payée d'avance<sup>164</sup>, et des quatre deniers sur le sol de retenue, pour l'entretien de l'habillement, et ce sont autant de sources d'abus<sup>165</sup>. Les officiers doivent porter un justaucorps conforme au modèle prévu pour les soldats ; ils paraissent dans cet appareil les jours de revue et d'exercice<sup>166</sup>. À la mer les soldats sont formés aussi au service du vaisseau et peuvent devenir matelots et officiers-mariniers ; ils sont alors classés<sup>167</sup>. Le règlement de 1690 indique encore que les hommes doivent avoir fait les fonctions de caporal, sergent ou capitaine d'armes à la mer pour accéder à ces grades et recevoir l'agrément du capitaine de compagnie, du major de la Marine et du commissaire des troupes<sup>168</sup>. En fait les capitaines choisissent leurs caporaux et sergents, car « il est important que le soldat reconnaisse son officier pour son protecteur et s'attache à lui particulièrement »<sup>169</sup>. Les compagnies embarquent en entier ou par détachements, toujours avec l'un de leurs officiers à leur tête, le capitaine restant avec le gros de sa troupe ; les officiers des compagnies font le service du bord avec les autres

<sup>161</sup> Mémoire autographe de Truguet, [1761], G133, pièce cotée 15.

<sup>162</sup> Lettres de Maurepas des 23 février et 6 avril 1749, A<sup>2</sup>-28, p. 438-439, et ordonnance du 2 décembre 1748, p. 417 à 420, art. 13 et 14.

<sup>163</sup> Règlement du 16 décembre 1690, art. 6 à 9 ; ordonnance du 26 novembre 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 376 à 378 ; ordonnance du 9 février 1695, A<sup>2</sup>-20, p. 553 à 558 ; règlement du 27 février 1706, A<sup>2</sup>-21, p. 531 à 534.

<sup>164</sup> Lettre de Pontchartrain à Bégon du 28 avril 1700, A<sup>2</sup>-21, p. 202-203.

<sup>165</sup> Cf. notamment la lettre de Pontchartrain à Bégon du 1<sup>er</sup> décembre 1694, A<sup>2</sup>-20, p. 542-543. Dans une lettre circulaire aux intendants du 6 décembre 1713 (A<sup>2</sup>-23, p. 269), le ministre envoie un modèle de registre de comptes à tenir par les capitaines ; « s'ils ont dans la suite des discussions avec leurs soldats, par le peu d'ordre qui se trouvera dans leurs registres, S.M. leur ôtera leurs compagnies et les obligera d'ailleurs à rendre à leurs soldats la justice qui leur est due ».

<sup>166</sup> Ordonnance du 9 février 1695 précitée ; lettre de Pontchartrain à Clairambault du 9 mai 1703, A<sup>2</sup>-21, p. 353-354.

Dans une lettre à Levasseur de Villeblanche du 21 mai 1738 (G47, p. 495), Maurepas rappelle que, d'après l'ordonnance du 10 mars 1729 rendue pour les troupes de terre, l'uniforme des officiers doit correspondre à celui des soldats. Il veut qu'elle soit suivie dans la Marine aussi et en envoie donc des exemplaires dans les ports. L'obligation de l'uniforme pour les officiers de marine servant dans les compagnies franches est attesté en 1695, et ceux qui servent dans les compagnies de gardes, depuis 1702 au moins (cf. *supra*), mais ils sont différents. En particulier le justaucorps des troupes est gris-blanc, celui des gardes, rouge puis bleu. L'obligation de l'uniforme pour tous les officiers de marine date de l'ordonnance du 14 septembre 1764 seulement : cet uniforme est repris de celui des gardes et comprend un galon doré ; les épaulettes sont ajoutées par décision du 1<sup>er</sup> février 1768. Cette réforme est évoquée au chapitre 11.

<sup>167</sup> Règlement du 16 décembre 1690, art. 22.

<sup>168</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>169</sup> Lettre de Maurepas à Barailh du 6 mai 1736, A<sup>2</sup>-27, p. 151-152, dont les termes sont confirmés dans une autre lettre de ce ministre adressée le 2 août 1744 à Julien, major de la Marine, A<sup>2</sup>-28, p. 85-86.

officiers de marine, la troupe restant sous la discipline particulière de l'officier commandant le détachement<sup>170</sup>.

La mort de Raymondis à la bataille de La Hougue est suivie de la création de trois places d'inspecteur des compagnies franches et de la place de major de la Marine et des armées navales à Rochefort en 1693<sup>171</sup>. Les fonctions d'inspecteur ne sont pas incompatibles avec le commandement des troupes à la mer<sup>172</sup>, mais leur exercice semble avoir suscité dès le début la méfiance et la jalousie des majors de la Marine<sup>173</sup>. Ceux-ci, dans chacun des trois grands ports, sont à regarder comme les majors d'une place pour le détail journalier du service (gardes, prison, patrouilles et autres attributions de leur charge) et non pas seulement comme des majors de troupes (cette dernière fonction leur donne l'administration, la police et la discipline des compagnies franches affectées au port)<sup>174</sup>.

L'ordonnance du 9 février 1695 précise ainsi les fonctions des inspecteurs<sup>175</sup>. Les officiers des compagnies obéissent aux inspecteurs, qui ont rang de capitaine de vaisseau, dans les lieux où il n'y a pas de capitaine de vaisseau plus ancien qu'eux. Les inspecteurs assistent aux revues et aux exercices, ils examinent si les soldats sont bien « entretenus » et si on ne leur fait aucune injustice. Lorsqu'ils trouvent de mauvais soldats, ils les congédient. Les officiers leur demandent leurs congés, ils sont notés par eux. Les inspecteurs examinent les hardes et habits délivrés aux soldats et prennent connaissance de ce qui concerne l'entretien et la discipline des compagnies, pour en rendre compte au ministre. Ils proposent des officiers de marine au commandant de la Marine lorsqu'il y a des vacances dans les compagnies et informent en même temps le ministre de leurs choix. La promotion du 1<sup>er</sup> octobre 1731 dans la Marine a donné lieu à des modifications dans les compagnies, et le ministre écrit qu'il est nécessaire que les nouveaux observent l'ordonnance de 1695 « dont l'exécution a été négligée jusques à présent »<sup>176</sup>. Les inspecteurs doivent en particulier lui rendre compte directement de la conduite des officiers des compagnies<sup>177</sup>. Le ministre compte sur le nouvel inspecteur des compagnies de Rochefort, Barailh (1671-1762), et sur le concours du major pour y redresser la situation en 1736, notamment afin d'«obliger les capitaines et les autres officiers à résider régulièrement dans le port, à assister tous aux exercices, aux revues et à leurs gardes, et à la visite des hôpitaux et à ne point quitter leur troupe qu'elle ne soit séparée »<sup>178</sup>.

<sup>170</sup> Règlement du 16 décembre 1690, art. 18 et 19, et règlement du 15 octobre 1691, art. 60.

<sup>171</sup> *Mémoire concernant la Marine*, 2 juin 1749, B<sup>8</sup>-17 (Laffilard).

<sup>172</sup> Ordre du 28 janvier 1693, A<sup>2</sup>-20, p. 406-407 : Taffanel de La Jonquière (1646-1730), l'un des inspecteurs, « aura le commandement de celles des troupes qui feront campagne dans la Méditerranée ».

<sup>173</sup> D'après Laffilard, les premiers inspecteurs ont été tirés de l'armée de Terre ; ils ont reçu une commission de capitaine de vaisseau et une autre d'inspecteur, assorties de 2 400 l d'appointements (comme les majors par conséquent). Les inspecteurs roulent par date de commission avec les capitaines de vaisseau et aussi avec les colonels d'infanterie, suivant l'ordonnance du 10 novembre 1697. Le major et l'inspecteur profitent normalement du logement payé par la ville, comme faisant partie des troupes ; cet avantage en nature est supprimé en 1720 à Brest et remplacé par une allocation de 400 l par an sur les fonds de la Marine (lettre du Conseil de marine à Robert du 18 octobre 1720, A<sup>2</sup>-24, p. 511-512).

<sup>174</sup> Lettre de Maurepas à La Rochalard du 9 mai 1736, A<sup>2</sup>-27, p. 153 à 156.

<sup>175</sup> *Ordonnance concernant la police et discipline des compagnies franches de la Marine*, du 9 février 1695, A<sup>2</sup>-20, p. 553 à 558, pour ce développement.

<sup>176</sup> Lettre de Maurepas à Beauve du 11 février 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 379-380.

<sup>177</sup> *Ibid.* et lettre de Maurepas à Barailh du 6 mai 1736, A<sup>2</sup>-27, p. 151-152.

<sup>178</sup> Lettre du ministre à Barailh citée à la note précédente.

Pourtant Maurepas décide de ne pas remplacer tout de suite l'inspecteur de Brest décédé en 1739, et dont les longues absences et les infirmités n'auraient pas causé de préjudice au service<sup>179</sup>. En 1747, il décide de ne plus attribuer ces places (elles sont toutes trois vacantes<sup>171</sup>) et en donne le véritable motif : « un bon major et deux aides-majors en chaque port sont suffisants pour maintenir l'ordre et la discipline dans les compagnies ; il n'y a que ce moyen de faire cesser les discussions et les tracasseries qu'il y a toujours eues entre les inspecteurs et les majors pour les fonctions de leur charge »<sup>180</sup>. L'ordonnance du 21 janvier 1758 prévoit la nomination de nouveaux inspecteurs « pour veiller de plus près à l'état de ces compagnies et remédier aux abus qui se sont glissés dans leur composition et leur administration »<sup>181</sup>.

Nous donnerons ici encore la teneur de trois mémoires, dont le premier surtout indique un certain retour en faveur d'une conception militaire du corps de la Marine, mais militaire par le soldat, à la manière de Colbert de Terron, et non par le matelot comme le veut la nature des fonctions des officiers de marine à la mer. Ces officiers faiseurs de projets sont conduits à proposer cette solution par suite de leurs fonctions dans les troupes, et il n'est pas surprenant que la majorité des officiers du corps de la Marine n'y soit pas favorable, si du moins nous nous fions aux mémoires que nous citons en assez grand nombre dans les chapitres suivants.

Le comte d'Aché (?-1756), capitaine de vaisseau, juge que les 60 compagnies de 80 hommes forment en 1748 un corps épars et divisé de 4 800 hommes, ce qui entraîne nécessairement soixante esprits différents<sup>182</sup>. « Chaque capitaine d'infanterie se regardant comme colonel de sa troupe, n'adopte le titre de compagnie franche que comme un nom qui donne celui d'indépendant et ne supporte qu'avec chagrin les assujettissements que le service exige. » D'un autre côté les majors, qui n'ont plus d'inspecteurs, sont devenus juges et parties : ils n'ont aucun obstacle qui puisse modifier leurs volontés, ce qui peut être « d'un grand préjudice » au bien du service. Pour donner à ces hommes un service uniforme et y introduire « un esprit de réunion », d'Aché propose de les grouper en 6 bataillons de 10 compagnies de fusiliers de 75 hommes et une compagnie de grenadiers de 50 hommes d'élite choisis parmi les fusiliers. Chaque bataillon aurait pour chef un capitaine de vaisseau avec les attributions d'un colonel d'infanterie, les aides-majors de la Marine seraient affectés à raison d'un par bataillon (avec un sous-aide-major pris parmi les enseignes) et placés sous les ordres conjoints du chef du bataillon et du major de la Marine. En dédoublant les bataillons, on disposerait de 132 compagnies d'infanterie, et « *tous les officiers de la Marine [en fait tous les lieutenants et les enseignes] se trouveraient dans l'infanterie et embataillonés, subordonnés à un chef direct qui rendrait compte de leurs talents comme de leurs mœurs* ». On pourrait donner à chaque bataillon le nom d'un port de France.

On rétablirait les inspecteurs, poursuit d'Aché, et leur travail serait réglé par le ministre<sup>182</sup>. Les détachements pour les escadres et les vaisseaux particuliers seraient fournis par les bataillons, à tant d'hommes par compagnie, et les soldats ne seraient

<sup>179</sup> Lettre de Maurepas à La Luzerne du 8 novembre 1739, A<sup>2</sup>-27, p. 349.

<sup>180</sup> Lettre de Maurepas à Camilly du 22 janvier 1747, A<sup>2</sup>-28, p. 306-307.

Le ministre a dû rappeler en 1725 que les détachements de soldats sont faits par le major de la Marine, de concert avec le commissaire, selon l'ancien usage, et non par l'inspecteur, suivant l'ordonnance du 9 février 1695 (lettre à Beauharnais du 23 avril 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 329).

<sup>181</sup> Ordonnance du 21 janvier 1758, A<sup>1</sup>-90 (original signé), qui reprend celle de 1695.

<sup>182</sup> *Mémoire sur l'infanterie de la Marine*, du 24 juillet 1748, par d'Aché, C<sup>3</sup>-12, pour ce paragraphe.

jamais embarqués sans officiers de leur bataillon, « ce qui est de grande conséquence pour le soldat et le bien du service » ; de plus cette méthode éviterait l'anéantissement d'une compagnie par la perte du vaisseau. D'Aché voudrait aussi contraindre par la loi les soldats à emporter à bord un habillement suffisant, au moyen d'une petite retenue sur la solde ; l'inspecteur visiterait les havresacs. Il indique une autre solution pour grouper les compagnies de fusiliers : les 30 compagnies de Brest seraient formées en trois bataillons, ainsi que les 17 compagnies de Toulon ; celles de Rochefort, au nombre de 13, feraient deux bataillons. Nous remarquerons que ce plan d'« enrégimentement » du corps de la Marine est bien proche de celui qui est retenu en 1772 (chapitre 14).

Un autre auteur penche pour l'organisation en bataillons, mais pour une raison différente : son modèle est le régiment Royal-Artillerie (qui est alors, à vrai dire, à la veille d'être transformé), parce qu'il voudrait employer les soldats aux travaux de l'arsenal entre les embarquements<sup>183</sup>. On objecte, écrit-il, que les travaux d'un arsenal de marine sont beaucoup plus diversifiés que ceux de l'Artillerie et que le soldat de marine est occupé à la garde du port ou à la mer. La journée de soldat, payée par voie de supplément, coûterait moins cher que celle de l'ouvrier civil, qui est d'ailleurs porté à voler et dont la paie peut dépendre de la rareté de la main-d'œuvre. Chaque compagnie comprendrait 6 officiers et 12 cadets, 7 bas-officiers, 15 canonniers ou bombardiers, 81 ouvriers de diverses professions, 3 matelots ou canotiers, 2 tambours, soit 120 hommes ; l'auteur du mémoire prévoit 6 bataillons de 8 compagnies qui seront bien plutôt une troupe d'*ouvriers militaires* que des soldats de marine. C'est le plus ancien plan de militarisation, d'ailleurs partielle, des arsenaux que nous ayons trouvé.

Un autre militaire, qui semble être le marquis de Massiac (1686-1770), alors commandant de la Marine à Toulon, dresse en 1756 une intéressante comparaison entre l'infanterie de la Marine à Toulon et l'infanterie de ligne<sup>184</sup>. Selon lui, si les troupes de la Marine ont l'esprit de bravoure, elles n'ont aucune idée de l'esprit de discipline, à cause « de la différence de conduite et de connaissance entre les bureaux de la Guerre et ceux de la Marine, du défaut de chef direct, d'inspecteurs et de casernes, dont la police comprend les chambrées, les prêts et l'ordinaire ». La Marine ne dispose que d'ordonnances et de décisions contradictoires, multipliées et ignorées, alors que la Guerre a des règles et des conférences hebdomadaires chez le ministre. Dans la Marine, un officier général commande supérieurement les troupes dans le port, et c'est le moindre de ses soucis : à Toulon les 4 000 hommes à commander en 1756 représentent plus de six bataillons d'infanterie de terre, et le commandant de la Marine dispose, pour tout état-major, d'un major, de deux aides-majors et de deux sous-aides-majors, qui vont aussi à la mer, contre l'équivalent de neuf officiers-majors pour le détail de six bataillons dans l'armée de Terre. Les inspecteurs (non encore rétablis) rendaient des comptes « à des gens hors d'état à tous égards de les discuter ou d'en profiter », c'est-à-dire à des commis des bureaux de la Cour, alors qu'à la Guerre douze généraux sont préposés chaque année à l'inspection et à l'amélioration de l'Infanterie, dont ils rendent compte lors de conférences chez le ministre ; ces officiers ont des fonctions momentanées, ils ne connaissent personne et écoutent également l'officier et le soldat. L'auteur du mémoire propose de grouper les compagnies franches en 20 bataillons de 500 hommes, chaque

<sup>183</sup> Mémoire de la fin de 1755, C<sup>3</sup>-13, pour ce paragraphe.

<sup>184</sup> *Mémoire sur les causes de la fréquente désertion dans les compagnies franches de la Marine au port de Toulon [à la suite de la lettre du ministre Machault à Massiac]*, [1756], et documents joints, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement.

bataillon étant confié à un capitaine de vaisseau, secondé par un lieutenant faisant fonction d'aide-major, chaque compagnie réduite à 50 hommes étant commandée par un lieutenant et un enseigne de vaisseau. Notons qu'une telle organisation militaire comprend 440 officiers de marine. Il y aurait un inspecteur général à choisir parmi les officiers généraux ou capitaines de vaisseau connaissant les troupes.

L'auteur détaille les différences dans la rémunération qui défavorisent la Marine et les graves inconvénients qui résultent de l'absence de casernes. Les troupes de la Marine n'ont jamais connu la caserne à Toulon, pas plus que celles de Brest d'ailleurs. Les troupes de la garnison de Toulon n'en ont pas non plus, mais à chaque bataillon est affecté un quartier de la ville, chaque compagnie ou demi-compagnie est logée au même endroit avec ses sergents et caporaux, et tout est fourni comme dans des casernes, « ces maisons sont louées et préparées avec les lits et tout ce qui est nécessaire par des particuliers de la ville que l'on peut aisément obliger à remplir leur devoir à cet égard ». La province donne une somme annuelle pour chaque compagnie franche de la Marine : elle va presque en entier dans les poches des capitaines d'armes et des sergents, qui s'occupent du logement de leurs hommes ; les bas-officiers ont intérêt à loger le plus de soldats possible et cela au moyen du moindre nombre de lits : c'est ainsi que, lors d'une revue de 1754, on a trouvé 300 lits pour 1400 hommes ! Afin de s'en sortir, l'on s'arrange pour donner beaucoup de congés de semestre aux soldats, qui en profitent pour commettre des désordres dans la province, ou encore la permission de travailler hors de la ville, en sorte que, hormis les jours de revue, il y a juste assez de soldats pour monter la garde dans le port. Aucun officier ni sergent ne peut veiller sur une troupe aussi éparpillée. Il n'y a donc pas d'appels exacts, ni de visites de l'habillement, de l'équipement et de l'armement ; les fautes sont souvent ignorées ou dissimulées par les bas-officiers. Ce sont toujours les mêmes qui montent la garde, et les officiers ne voient leur troupe que pendant la revue mensuelle. L'exercice est impraticable ; les soldats se volent continuellement des effets, ce qui les engage à désertir : un de ces déserteurs, qui a été exécuté, a dit en plein conseil de guerre que, faute d'ordinaire et de surveillance, il n'avait trouvé que la désertion pour échapper à la misère. Si, dans la Marine, quelques hommes vivent en ordinaire, le gros de la troupe vit « comme il peut et séparément dans tous les coins et cabarets de la ville ».

Cette situation gêne même le paiement du prêt. Le capitaine signe une fois par mois la quittance des fonds qu'il reçoit et remet aux sergents. Comme il n'est pas possible de faire le prêt à une compagnie qui n'existe pas, le capitaine d'armes garde l'argent et en donne au fur et à mesure qu'on lui en demande ou qu'il effectue des achats ! On connaît, assure l'auteur, « des soldats qui, pour être dispensés de toute règle et avoir des permissions de travailler, n'ont jamais touché un sol de prêt ; il y a telle compagnie où le soldat, tout payé, a 30 et 40 sols de net dans le mois, et d'autres où il n'en a pas dix ». Enfin, dans l'arsenal de la Marine, on fait travailler de préférence comme journaliers des soldats de l'armée de Terre, alors que le travail dans l'arsenal serait le moyen d'astreindre réellement à la résidence ceux de la Marine.

### 3.4. L'artillerie de la Marine

Le législateur de 1689 distingue bien les officiers de galiote, récemment créés pour le service de ces petits bâtiments spécialisés dans le bombardement des places terrestres, des commissaires généraux et ordinaires de l'artillerie, qui sont affectés au service sédentaire, leurs fonctions étant à la fois civiles et militaires.

Le commissaire général « aura le commandement des canonniers et bombardiers entretenus dans le port »<sup>185</sup>. Il utilise les bombardiers et les apprentis-canonniers, qui sont des militaires, aux travaux de l'artillerie par détachements<sup>186</sup>. Il commande donc aussi les officiers de galiote, qui encadrent les compagnies de l'artillerie, bombardiers et canonniers. Il a, d'autre part, « sous les ordres [de l'intendant] [...] inspection sur les fontes et épreuves des canons et mortiers et sur toutes les autres armes, poudres, munitions, instruments et outils servant à la guerre »<sup>187</sup>. C'est ainsi qu'est exprimée sa subordination à l'intendant pour le service du port. Le commissaire général de l'artillerie a pour subordonné dans cette partie et remplaçant dans toutes ses fonctions en cas d'absence un commissaire ordinaire de l'artillerie, un officier civil dont l'activité principale est la conduite des épreuves de réception du matériel<sup>188</sup>. Lorsqu'il embarque, le commissaire général s'occupe du matériel de défense et d'attaque des places ; il fait dresser les batteries de mortiers sur les galiotes et les batteries à terre lors des descentes<sup>189</sup>.

L'ordonnance du 6 février 1692 porte création d'un corps particulier d'officiers d'artillerie de la Marine, avec extension de leurs fonctions<sup>190</sup>. Ce corps se compose initialement de 2 commissaires généraux (cette appellation de grade a cours dans l'armée de Terre), 6 capitaines « de galiote et d'artillerie », 9 lieutenants et autant de sous-lieutenants, et 9 aides d'artillerie. Les officiers de galiote et d'artillerie des trois grades conservent le rang qu'ils avaient précédemment vis-à-vis des officiers de marine, leurs grades restent donc des grades intermédiaires. La situation des commissaires généraux de l'artillerie n'est définitivement réglée qu'en 1729 : le législateur, considérant qu'ils ont été choisis parmi les capitaines de vaisseau<sup>191</sup>, supprime le rang de commissaire général de la Marine prévu par l'ordonnance de 1689<sup>192</sup>. Un commissaire général peut commander à la mer, mais il ne peut, sans ordre exprès du Roi, s'immiscer dans les fonctions d'un autre capitaine de vaisseau, même s'il est plus ancien que lui<sup>192</sup>. Ces officiers, un par grand port à partir de 1703<sup>193</sup>, « commandent tous les autres officiers d'artillerie qui sont dans les ports de leur département »<sup>190</sup> ; « dans ce qui regarde le détail de l'artillerie dans les ports, ils [sont] subordonnés aux intendants comme les officiers de port »<sup>190</sup>. Leurs appointements sont indivisibles et fixés à 3 600 l,

<sup>185</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVI, t. 6, art. 26.

<sup>186</sup> *Ibid.*, art. 27.

<sup>187</sup> *Ibid.*, art. 1.

<sup>188</sup> *Ibid.*, t. 7, art. 1, et t. 3 et 4.

<sup>189</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 15 à 18.

<sup>190</sup> Ordonnance du 6 février 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 272 à 274, pour ce développement.

<sup>191</sup> Les deux premiers commissaires généraux, Pierre Landouillette et Deschiens de Ressons, étaient des officiers civils, comme le rappelle l'auteur d'un mémoire de mars 1750 conservé dans C<sup>3</sup>-75. Les commissaires ordinaires de l'artillerie disparaissent en 1692.

<sup>192</sup> Ordonnance du 16 octobre 1729, A<sup>2</sup>-26, p. 179-180.

<sup>193</sup> Jean Peter, *Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, 1995, p. 22 à 24.

à la mer comme à terre<sup>194</sup>. Les trois capitaines les plus anciens commandent les compagnies de bombardiers établies dans les grands ports et perçoivent 1 800 l par an ; les trois autres commandent de même les compagnies d'apprentis-canonnières et gagnent 1500 l<sup>195</sup>. Toujours suivant l'ordonnance de 1692, les lieutenants gagnent 1 000 l (comme les lieutenants de vaisseau), les sous-lieutenants 720 l et les aides 360 l. Si les officiers du nouveau corps ne sont guère appelés à servir à la mer que sur des galiotes à bombes, bâtiments spécialisés et peu nombreux<sup>196</sup>, ils sont désormais chargés de la formation de tous les canonnières des Classes. Truguet souligne qu'on était parvenu à disposer de 7 000 à 8 000 canonnières formés dans les Classes en 1693, « année où l'on a armé plus de 100 vaisseaux de ligne, 40 galères et un nombre considérable de frégates et autres bâtiments »<sup>197</sup>.

Le corps se composait initialement d'officiers qui, par leur naissance, n'auraient pas été admis en qualité de gardes ou n'auraient pas percé dans le grand corps ; seuls leurs talents dans la partie de l'artillerie pouvait les faire remarquer, d'ailleurs ils considéraient leur service à terre comme le principal et embarquaient peu<sup>198</sup>. Cependant on a commencé d'admettre des gardes de la Marine en qualité d'aides, des gardes choisis parmi les moins anciens, qui acquéraient ainsi un grade d'officier (implicitement le dernier grade des officiers militaires) et passaient lieutenants d'artillerie, lorsque leurs camarades étaient encore enseignes de vaisseau. Dès la promotion de 1712, puis lors de celle de 1727 et les suivantes, on a promu aides des gardes anciens dont des camarades sont passés enseignes à la même date, d'où l'injustice sur la paie et sur le grade pendant toute la carrière. Ces gardes préféraient solliciter ou faire solliciter le grade d'aide, plutôt que de rester encore plus longtemps gardes, à une époque où l'avancement était très difficile. Jusqu'en 1741 on a essayé de remédier aux inconvénients par l'option, c'est-à-dire par le passage de l'artillerie au service des vaisseaux, mais on a ainsi enlevé à l'artillerie ses meilleurs officiers. Puis on a fait rouler les officiers d'artillerie avec les officiers de vaisseau, « pour conserver les bons sujets au service de l'artillerie », comme l'écrit l'auteur du mémoire que nous suivons ici.

C'est précisément l'objet de l'ordonnance du 12 juin 1741, qui dispose « qu'à l'avenir et à commencer de ce jour les trois plus anciens capitaines qui sont actuellement pourvus de ces emplois et qui le seront dans la suite jouissent du *rang* de capitaine de vaisseau et roulent avec eux suivant la date de leur commission [de capitaine d'artillerie], que les lieutenants d'artillerie jouissent du même rang de lieutenant de vaisseau et roulent avec eux du jour et date de leur brevet de lieutenant d'artillerie et les sous-lieutenants *et aides d'artillerie* du rang d'enseigne de vaisseau et roulent avec eux du jour de leur brevet de sous-lieutenant d'artillerie ou de leur ordre d'aide d'artillerie »<sup>199</sup>. Dans la lettre circulaire du 16 juillet, Maurepas explique que les officiers d'artillerie constituent toujours un corps, dont ils ne peuvent sortir que par

<sup>194</sup> Lettre de Maurepas à Robert du 8 mars 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 8-9.

<sup>195</sup> Ordonnance du 6 février 1692 précitée ; une ordonnance du 10 décembre 1694 établit une compagnie de bombardiers à Rochefort, A<sup>2</sup>-20, p. 543-544.

<sup>196</sup> Circulaire aux intendants du 10 novembre 1694, A<sup>2</sup>-20, p. 536-537.

<sup>197</sup> Mémoire de Truguet sur l'artillerie de la Marine, rédigé en novembre ou en décembre 1761, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 144-145.

<sup>198</sup> *Mémoire [pour le ministre] concernant le corps des officiers d'artillerie de la Marine*, mars 1750 [ou 28 mai 1750 ?], C<sup>3</sup>-75, pour ce développement.

<sup>199</sup> Ordonnance du 12 juin 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 440-441.



l'option et en obtenant un ordre du Roi<sup>200</sup>. Ils restent subordonnés aux commissaires généraux, chacun selon son rang dans l'artillerie et sans se prévaloir du rang dans la Marine. Lorsque le Roi les choisit pour servir à la mer, ils sont employés suivant le rang donné par la nouvelle ordonnance et, au retour, ils reprennent leur rang dans l'artillerie. La différence de rang vaut pour les capitaines et les aides, ces derniers étant confondus avec les sous-lieutenants pour le service à la mer. Le nouveau système de grades permet, écrit encore le ministre, aux officiers qui sont aussi propres au service des vaisseaux qu'à celui de l'artillerie d'y servir alternativement suivant le nouveau rang et cela sans quitter l'artillerie<sup>201</sup>.

C'est présenter de manière avantageuse une loi qui comporte de sérieux inconvénients. « Jamais ordonnance n'a été aussi peu décisive », note Laffilard en 1749, « ni plus sujette à occasionner des discussions, ayant des effets rétroactifs pour les uns et non pour les autres »<sup>202</sup>. L'ordonnance, qui a été attribuée non sans vraisemblance à Bigot de Morogues (1706-1781)<sup>203</sup>, un ancien officier du régiment Royal-Artillerie passé dans l'artillerie de la Marine en 1736, profite notamment à cet officier, ce qui ne va pas sans provoquer des protestations réitérées de la part d'officiers de marine qui se sentent lésés<sup>204</sup>. C'est que la disposition qui donne rang de capitaine de vaisseau à la date de la commission de capitaine d'artillerie à ceux qui se trouvent être les plus anciens dans leur grade, permet aux trois plus jeunes capitaines d'artillerie d'y parvenir automatiquement par la retraite ou le décès des titulaires et d'acquérir parfois un rang élevé parmi les capitaines de vaisseau qui, la veille, les commandaient<sup>202</sup>.

En fait, on a reclassé les officiers d'artillerie parmi les officiers de marine, et l'élévation des premiers s'est faite aux dépens de certains des seconds. En admettant des gardes anciens en qualité d'aides on avait changé peu à peu l'esprit du corps, car ces gardes voulaient devenir officiers de vaisseau et non officiers d'artillerie<sup>198</sup>. Les options ont aussi contribué à faire voir sous un jour différent le service des vaisseaux, c'est-à-dire que les artilleurs en sont venus à le préférer. L'ordonnance de 1741 ne remédie pas à cet état d'esprit. Dès 1743, Macnemara (v.1690-1756), alors major de la Marine à Rochefort, peut écrire que les officiers d'artillerie forment une petite portion du grand corps et non un corps séparé, et que, de ce fait, ils sont soumis au même ordre et à la

<sup>200</sup> Lettre circulaire aux commandants et intendants du 16 juillet 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 445-446, pour ce développement.

<sup>201</sup> Lettre de Maurepas à La Rochalard du 3 septembre 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 454-455.

<sup>202</sup> *Mémoire concernant la Marine*, du 2 juin 1749, G121, f<sup>o</sup>203 à 213.

Voir par exemple la lettre circulaire précitée du 16 juillet 1741 et la lettre de Maurepas à Benneville du 29 octobre 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 468-469.

<sup>203</sup> D'après J. F. Delaunay et A. C. A. J. Guittard, *Historique de l'artillerie de la Marine*, 1889, p. 12, qui citent les *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies* de Gabriel de Bory (1720-1801), mémoires dont il sera question plus loin dans ce travail. Le *Mémoire sur le corps de l'artillerie*, autographe de Bigot de Morogues, datant de 1749 ou 1750, C<sup>3</sup>-75, est le plus ancien écrit que nous ayons trouvé de cet officier qui va jouer un grand rôle dans les coulisses jusqu'en 1776 ; il y justifie l'ordonnance rendue en 1741.

<sup>204</sup> Mémoire au Roi d'août 1750, avec l'approuvé, C<sup>7</sup>-30, et lettre de Rouillé à Camilly du 21 août 1750, C<sup>7</sup>-30.

Sébastien-François Bigot de Morogues entre au régiment Royal-Artillerie (et non dans l'artillerie de France) en février 1723 ; il le quitte au 31 décembre 1735 pour la Marine. Il est fait sous-lieutenant d'artillerie à Brest du 19 septembre 1736, puis lieutenant du 1<sup>er</sup> avril 1738, capitaine d'artillerie du 1<sup>er</sup> janvier 1746 et enfin commissaire général d'artillerie du 1<sup>er</sup> novembre 1752. Il est le fils de l'intendant de la Marine à Brest, Bigot de La Mothe (1669-1753), ce qui a dû compter pour la carrière et l'influence.

même police générale, celle du commandant de la Marine (pour les permissions d'absence, mutations, punitions, etc.)<sup>205</sup>.

En 1749 il n'y a plus qu'un commissaire général de l'artillerie (au lieu de trois), et il est employé en qualité de gouverneur général du Canada (c'est le marquis de La Galissonnière) : Laffilard imagine que Maurepas comptait supprimer ces emplois<sup>206</sup>. Son successeur Rouillé (1689-1761) pourvoit au contraire au remplacement des commissaires généraux le 17 février 1750<sup>207</sup> et se décide à retoucher l'ordonnance de 1741, probablement sous l'influence des artilleurs les plus en vue. Nous avons trouvé plusieurs documents préparatoires, qu'il n'est pas possible d'exposer ici<sup>208</sup>. Finalement, pour obvier aux inconvénients de l'ordonnance de 1741, le ministre retient le plan qui, en supprimant les aides, limite à trois le nombre des capitaines ; les lieutenants dans le cas d'être avancés sans qu'il y ait de place de capitaine d'artillerie seront faits capitaines de vaisseau et pourront rester attachés à l'artillerie, si nécessaire<sup>209</sup>. L'ordonnance du 5 juin 1750 compose le corps ainsi qu'il suit : 3 commissaires généraux à 3 600 l, choisis parmi les capitaines de vaisseau et si possible parmi ceux qui seront passés par les grades de l'artillerie ; 3 capitaines d'artillerie à 2 100 l, prenant rang de capitaine de vaisseau du jour de leur commission de capitaine d'artillerie, pour commander les bombardiers ; 18 lieutenants d'artillerie ayant rang de lieutenant de vaisseau, à 1 200 l et 1 500 l pour ceux qui commandent les apprentis-canonnières ; 24 sous-lieutenants ayant rang d'enseigne, à 720 l et 840 l pour ceux qui sont attachées aux compagnies<sup>210</sup>.

Les officiers servant dans l'artillerie gagnent une augmentation de paie et une diminution du nombre de grades, avec assimilation complète. Comme l'écrit Bigot de Morogues, les officiers d'artillerie sont tirés des gardes, ils doivent donc jouir des mêmes avantages que ceux qui font la carrière des vaisseaux<sup>211</sup>. Mais Truguet constate lui aussi que « depuis que les gardes de la Marine les plus protégés ont cherché à entrer dans l'artillerie pour gagner des rangs et que l'on a fait rouler ces officiers avec ceux des vaisseaux suivant la date de leur commission ou brevet, on n'a ni d'excellents officiers d'artillerie, ni de bons canonnières et bombardiers, parce que les officiers, qui se regardent moins comme officiers d'artillerie que comme officiers de vaisseau par la facilité qu'ils ont d'opter et de s'embarquer, ne sont pas aussi appliqués qu'ils l'étaient autrefois à les instruire et à s'instruire eux-mêmes »<sup>212</sup>.

Le changement dans le recrutement des officiers d'artillerie devait entraîner une altération de leurs rapports avec la Plume. Maurepas rappelle en 1734 que les premiers sont subordonnés aux intendants pour le « détail », c'est-à-dire les travaux de l'artillerie dans le port<sup>213</sup>. L'intendant détient seul le pouvoir de justice dans le parc, et nul autre que lui ne peut mettre aux arrêts ni imposer aucune peine aux officiers de

<sup>205</sup> *Mémoire joint à la lettre de M. de Macnemara, major à Rochefort, du 28 avril 1743, C<sup>3</sup>-75.*

<sup>206</sup> *Mémoire concernant la Marine, 2 juin 1749, B<sup>8</sup>-17.* Dans ce mémoire Laffilard indique aussi l'origine de certains officiers d'artillerie, dans les premiers temps de l'existence du corps.

<sup>207</sup> Rapport au Roi du 17 février 1750 avec le bon du Roi, C<sup>3</sup>-75.

<sup>208</sup> Six mémoires dans C<sup>3</sup>-75, dont deux de d'Orves et un de Bigot, et un mémoire dans D<sup>4</sup>-8.

<sup>209</sup> *Officiers d'artillerie de la Marine*, autographe de Pellerin, juin 1750, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 109 à 111. Il s'agit du projet de rapport au Roi de l'ordonnance du 5 juin, dont l'original, recouvert de l'approbation royale, est dans C<sup>3</sup>-75.

<sup>210</sup> Ordonnance du 5 juin 1750, A<sup>1</sup>-85, art. 1 et 7 à 10.

<sup>211</sup> *Mémoire sur le corps de l'artillerie, 1749 ou 1750, C<sup>3</sup>-75.*

<sup>212</sup> Mémoire n<sup>o</sup> 5 de Truguet dit *Officiers d'artillerie de la Marine*, juin 1761, G128, f<sup>o</sup> 23 à 26.

<sup>213</sup> Lettre de Maurepas à Robert et Radouay du 13 septembre 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 51-52.

plume et autres entretenus<sup>214</sup>. En 1738 le même ministre reproche à Desherbiers de Létenduère (1682-1750), alors commissaire général de l'artillerie, d'avoir donné une instruction particulière au contremaître de l'atelier des affûts, car elle doit émaner de l'intendant<sup>214</sup>. « L'ordonnance de 1689 qui règle vos fonctions », explique-t-il, « vous attribue une inspection particulière sur les ouvriers de la salle d'armes et des autres ateliers de l'artillerie, mais c'est pour suivre et faire exécuter les ouvrages et les autres dispositions qui sont ordonnées par l'intendant sur le rapport que vous lui en avez fait [...]. [Les fonctions] du commissaire de la Marine chargé des ateliers dans le port sont d'examiner si les ouvriers destinés dans ceux de l'artillerie y travaillent assidûment, de dresser les rôles qui servent à leur paiement et de faire fournir du magasin général les outils, ustensiles et autres matières nécessaires, sur la demande que vous en aurez faite à cet intendant »<sup>214</sup>. Au commandant du même port de Rochefort, le ministre précise quelle est la tâche distinctive des officiers d'artillerie dans le port : ils « sont expressément et spécialement chargés par les ordonnances de tous les détails de l'artillerie, ils en répondent au Roi ; c'est à eux seuls qu'il appartient de régler et d'ordonner tout ce qui se fait aux épreuves dont ils sont responsables et en même temps d'en rendre compte. Les capitaines de vaisseau nommés pour y assister y sont comme inspecteurs, ils doivent avoir l'œil à tout et, s'ils remarquent quelque chose de défectueux ou d'abusif, en dire leur sentiment et le déclarer au commandant [de la Marine] pour y remédier »<sup>215</sup>.

Macnemara admet que le commissaire général de l'artillerie dépend de l'intendant, « puisque c'est à lui que les ordres de la Cour sont adressés pour toutes ces opérations et que lui seul est en possession des moyens de les exécuter » ; néanmoins « tout doit se faire *de concert avec* lui, la commission du commissaire général de l'artillerie n'exprime que ce concert et sa participation ; le mot d'*ordre* n'y est employé en aucune façon, quoiqu'il lui soit subordonné [*sic*] et qu'il ne puisse rien entreprendre ni exécuter sans son agrément »<sup>216</sup>. C'est une façon de définir la dualité des pouvoirs dans les travaux de l'arsenal et dans le service où elle est ressentie le plus fortement, car la Plume a ici affaire, le plus souvent, à des officiers militaires nobles. Aussi voit-on apparaître des propositions tendant à clarifier la situation.

Le commissaire de la Marine de Ruis-Mondion (?-1779) remarque que l'ordonnance de 1692 « a rendu les fonctions du commissaire général à la tête du nouveau corps de l'artillerie dans le port plus militaires, tout en le subordonnant aux intendants pour le service dans l'arsenal et sans [lui] donner d'autre autorité que celle qui regarde [son] métier »<sup>217</sup>. Il ajoute qu'avec le temps « la sécurité de quelques intendants et l'ardeur des commissaires généraux de l'artillerie ont fait acquérir à ces derniers des droits qu'ils ne doivent pas avoir aux dépens des autres officiers ». Plutôt que de mettre un terme à ces empiètements, Mondion propose en 1748 de *séparer complètement l'artillerie de la Plume et le parc d'artillerie des autres ateliers du port*, en ne maintenant que la subordination du commissaire général à l'intendant. Un garde-magasin particulier à brevet, des commis *subordonnés au commissaire général de l'artillerie* seraient chargés de tenir les registres des munitions et marchandises, faire les

<sup>214</sup> Lettre de Maurepas à Létenduère du 8 juin 1738, A<sup>2</sup>-27, p. 271-272.

<sup>215</sup> Lettre de Maurepas à La Rochalard du 23 janvier 1736, A<sup>2</sup>-27, p. 125-126.

<sup>216</sup> [Réf. 205]. L'ordonnance de 1689 parle bien d'ordre, comme nous l'avons dit au début de cette partie.

<sup>217</sup> *Mémoire sur l'arrangement à prendre concernant les fonctions des officiers d'artillerie de la Marine dans les arsenaux, joint à la lettre de M. de Mondion, commissaire de la Marine à Lorient, du 4 décembre 1748, C<sup>3</sup>-75, pour ce développement.*

billets, appels, rôles d'ouvriers, etc. Les recettes seraient faites, sous les ordres de l'intendant, par les officiers d'artillerie en présence du contrôleur, et la délivrance ou dépense, sur les billets des commis visés par le commissaire général de l'artillerie, ainsi que sur les rôles de journées d'ouvriers et ceux de l'écrivain général, qui aurait droit de faire ses revues ordinaires. Ainsi les fabrications de l'artillerie seraient placées sous la responsabilité du corps qui en rendrait compte à l'intendant, dont il recevrait les ordres. Pour cela il faut une ordonnance détaillée qui mette fin aux ambiguïtés et aux disputes, et des officiers d'artillerie « capables d'un grand détail ».

L'ordonnance du 5 juin 1750 annonce, dans le préambule, « un règlement séparé [...] sur la police et discipline qui devront être observées dans les ports et à la mer relativement à l'artillerie ». Il en existe au moins un projet en 194 articles, avec dans la marge un autre projet de la main du premier commis Pellerin fils (?-1783), en 155 articles<sup>218</sup>. Le début de chaque texte exprime différemment la double subordination. À l'article 2 ainsi conçu : « Les commissaires généraux d'artillerie auront, chacun dans leur département, sous les ordres du commandant et de l'intendant de la Marine, dans les parties qui les concernent respectivement, l'inspection générale de tout ce qui regarde l'artillerie », Pellerin répond (art. 3) : « Les commissaires généraux d'artillerie auront *seuls* [souligné], chacun dans leur département, sous les ordres du commandant et sous l'autorité *immédiate* [id.] de l'intendant, dans les parties qui les concernent respectivement, la conduite et l'inspection générale *et particulière* [id.] de tout ce qui regarde l'artillerie *et les troupes, magasins et ateliers qui en dépendent* [id.]. »<sup>218</sup> La double dépendance existe de fait, par les compagnies d'artillerie, qui sont un élément de l'arme qu'est aussi l'artillerie de la Marine. Périer de Salvert (1691-1757) attend le règlement annoncé par l'ordonnance « pour que chaque officier d'artillerie connaisse l'étendue de ses devoirs » ; il en a rédigé un à titre provisoire qui a été accepté par le chevalier de Camilly (1666-1753), commandant de la Marine à Brest, *et qui sera donc exécuté*, ajoute-t-il<sup>219</sup>. Maurepas ne l'aurait pas toléré : *les temps ont changé*.

À la fin de 1752 Bigot de Morogues remet un nouveau mémoire sur l'artillerie<sup>220</sup>. Au commencement, écrit-il, le corps de l'artillerie était « presque entièrement subordonné à l'intendant » ; il est à présent « tout militaire ». La transformation rend difficile le service dans les ports, parce que l'ordonnance de 1689 s'applique à une forme qui n'existe plus ; elle n'a pourtant été ni abrogée ni remplacée, si bien que l'intendant a continué de donner ses ordres dans cette partie du service comme dans les autres par les commissaires de la Marine qui lui sont uniquement subordonnés et qui ont reçu *de facto*, écrit encore Bigot, les attributions des commissaires ordinaires de l'artillerie selon l'ordonnance de 1689. Sans récuser l'autorité de l'intendant, le nouveau corps [celui de 1692] « a presque toujours voulu avoir une autorité toute particulière sur les travaux et sur les ouvriers de l'artillerie ». Les commissaires généraux de l'artillerie ont voulu remplir les fonctions des commissaires de la Marine : « c'est le principe des difficultés qui se sont rencontrées dans l'exécution du service et dont la Cour n'a cessé d'être fatiguée depuis 50 ou 60 ans, chacun s'attribuant une partie des prérogatives de l'autre, et les lettres des ministres favorables à *celui qui s'expliquait le mieux* n'ayant

<sup>218</sup> A<sup>1</sup>-86, pièce cotée 48.

<sup>219</sup> *Mémoire pour l'artillerie de la Marine à Brest*, daté du 24 juillet 1750 et signé Périer de Salvert, commissaire général de l'artillerie, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 112 à 120.

<sup>220</sup> *Mémoire concernant le service des officiers d'artillerie de la Marine dans les vaisseaux*, autographe signé et daté de Versailles, 18 novembre 1752, C<sup>3</sup>-75, pour ce développement.

été que des décisions particulières sur des cas différemment commentés qui ne regardaient qu'un objet, lorsqu'il fallait au contraire remonter à la cause générale des discussions ».

Bigot propose de diviser le service de l'artillerie en un service militaire et d'instruction et une inspection des travaux d'une part, l'approvisionnement et la police des ateliers de l'autre. Considérant les ouvrages de l'artillerie comme s'ils étaient exécutés par voie de marchés, il écrit qu'« il est constant que les officiers d'artillerie laissent les entrepreneurs choisir et payer leurs ouvriers, faire l'achat et l'emploi des matières, etc. » Cette partie serait exécutée sous les ordres des commissaires de la Marine, « avec les modifications convenables », les officiers d'artillerie faisant fonction de contrôleurs techniques à tous les stades de la fabrication. C'est ainsi que fonctionnent les ateliers de Brest, assure-t-il. Du reste « ce n'est pas en faisant délivrer du bois et du fer, en réglant ou certifiant une paie que l'officier s'instruit, mais en voyant travailler, en apprenant à juger des matières à force de les voir employer et en comparant l'exécution aux modèles ». Cette inspection étendue n'exclut pas « les ordres du commandant et de l'intendant, le concert et la subordination suivant les cas ». En sa qualité d'homme technique, le commissaire général doit donner les modèles et devis, avoir l'inspection des fournisseurs, être appelé aux adjudications et marchés pour spécifier les qualités, ainsi qu'aux recettes, visiter les magasins du service et les faire tenir en ordre, décider des munitions à conserver, réparer ou consommer, établir les projets de demandes d'approvisionnements, etc.

Les deux plans exposés répondant à des logiques différentes. Bigot compose encore avec le système de 1689, comme il le fait ensuite, pour tous les travaux de l'arsenal, lors de la préparation de l'ordonnance générale de 1764 (chapitre 10), mais en donnant aux officiers d'artillerie le plus d'autonomie possible. Dans son projet de 1757<sup>221</sup>, il détache même l'artillerie de l'arsenal et la place sous les ordres d'un officier général de la Marine pourvu du titre de directeur ou d'inspecteur général, selon le plan de transformation de l'artillerie de terre adopté en 1755 et qui va être étendu à la Marine en 1761 (chapitre 8). L'artillerie de la Marine resterait une arme et un service au sens actuel de ces termes, mais entièrement militaires. Ruis-Mondion, considérant surtout le service sédentaire, veut conserver à l'intendant la direction des travaux de l'artillerie, tout en supprimant les causes d'interférences avec la Plume.

Il reste à dire quelques mots des compagnies de l'artillerie. L'ordonnance de 1689 prévoit un effectif permanent de 350 *apprentis-canonniers* des Classes : 100 dans chacun des grands ports et 50 au Havre<sup>222</sup>. Celle de 1692, qui emploie le terme de compagnie mais n'indique aucun encadrement en bas-officiers, maintient la paie à 15 l par mois et le travail dans le port des apprentis en qualité de journaliers<sup>190</sup>. Les apprentis sont sélectionnés par les commissaires de la Marine chargés des Classes parmi les gens de mer « depuis l'âge de 18 jusqu'à 25 ans, ayant fait quelque voyage en mer et sachant lire et écrire autant qu'il se pourra »<sup>222</sup>. L'instruction dans le port, entrecoupée de travaux à la journée, dure huit mois, après lesquels ils rentrent dans l'ordre des Classes munis d'un certificat destiné à indiquer leur spécialité ; les plus doués peuvent être retenus quatre mois de plus, afin de devenir par la suite maîtres-canonniers non

<sup>221</sup> *Mémoire sur le corps et le service des officiers de l'artillerie de la Marine*, juin 1757, autographe, D<sup>4</sup>-8.

<sup>222</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIX, t. 2, art. 1.

entretenus<sup>223</sup>. Les apprentis n'embarquent pas. L'institution subit la même décadence que le reste de la Marine<sup>224</sup>. L'ordonnance du 5 juin 1750 rétablit l'effectif des compagnies des grands ports à 100 hommes, celles du Havre, de Calais « et autres ports où S.M. jugera à propos d'établir des écoles pour les canonnières [les armateurs ont aussi besoin de canonnières] », doivent comprendre au plus 30 ou 40 hommes<sup>225</sup>. Les compagnies des grands ports se composent de 2 *caps* à 30 l, 2 *sous-caps* à 25 l et 96 apprentis-canonnières à 18 l, divisés en 4 escouades de 25 hommes, « à chacune des-quelles il y aura un cap ou sous-cap pour les conduire aux exercices et aux travaux du port »<sup>226</sup>. Cet encadrement est faible et il ne s'agit pas, à proprement parler, de compagnies militaires, car il y manque au moins l'uniforme, les tambours et le paiement de la solde par prêt.

Les *bombardiers* sont eux aussi issus des Classes, mais ils souscrivent un engagement, ce que les premières ordonnances ne disent pas de manière explicite<sup>227</sup>. Ils paraissent cantonnés dans leur spécialité jusqu'à ce que le Conseil de marine décide, sur la proposition du commissaires général de Rochefort, d'employer des bombardiers à la place d'aides-canonnières des Classes sur les bâtiments armés<sup>228</sup>. L'ordonnance du 24 juin 1733 rendue pour le port de Rochefort fixe les conditions du service dans les compagnies<sup>229</sup>. Le législateur allègue la difficulté des levées selon l'ordonnance de 1689 pour autoriser, si nécessaire, la levée d'autorité d'un ou deux matelots par quartier, selon un tour. Les bombardiers ne sont libérés qu'après *dix* ans de services, ou six ans s'ils sont reconnus assez instruits ; ils ne peuvent être levés de nouveau qu'en qualité de maîtres-canonnières et sont admis à la demi-solde sur la caisse des Invalides pour cause de blessures ou de vieillesse. L'ordonnance du 5 juin 1750 rétablit l'effectif des 3 compagnies à 50 hommes — il est porté à 100 hommes à Rochefort et à Brest en 1756<sup>230</sup> — ; le premier sergent reçoit, par forme de prêt, 50 l par mois, le second sergent 40 l, les 2 caporaux 30 l, les 23 premiers bombardiers 25 l et les 23 seconds bombardiers 21 l<sup>231</sup>. Cette solde est soumise à la retenue proportionnelle pour la masse d'habillement<sup>232</sup>. La situation est inchangée à l'arrivée de Choiseul<sup>233</sup>.

En 1733 Maurepas décide de réserver aux bombardiers les places de maître-canonnier sur les bords car « c'est le seul moyen de soutenir et de rétablir cette

<sup>223</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6.

<sup>224</sup> Cf. par exemple le *Mémoire pour le Conseil de marine sur l'établissement des apprentis-canonnières, de Pajot, ordonnateur à Rochefort*, 12 août 1722, D<sup>4</sup>-8.

<sup>225</sup> Ordonnance du 5 juin 1750, art. 20.

<sup>226</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>227</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VII, t. 2, art. 1<sup>er</sup> : « Les bombardiers seront pris du nombre des matelots enrôlés sur les Classes, l'officier qui les commandera pourra indiquer à son choix ceux qu'il jugera les plus propres pour cette fonction. Le commissaire de la Marine chargé de l'enrôlement des matelots les lui remettra et marquera sur son registre leur destination. Il doit être observé, autant qu'il sera possible, que ce détachement se fasse *du consentement des matelots*, de préférer les plus jeunes et de ne prendre aucun des officiers-mariniers. » Le titre s'écrit « De la levée et entretien des bombardiers », il fait partie du livre VII relatif aux gardes de la Marine, aux bombardiers et aux soldats, autrement dit aux troupes.

<sup>228</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart père du 22 avril 1718, A<sup>2</sup>-24, p. 145-146.

<sup>229</sup> *Ordonnance du Roi concernant la compagnie de bombardiers entretenue à Rochefort*, du 24 juin 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 514 à 520, pour ce développement.

<sup>230</sup> Ordonnance du 5 mars 1756, A<sup>1</sup>-88, pièce cotée 7 (Rochefort) ; ordre du 28 avril 1756, G48, p. 244 (Brest).

<sup>231</sup> Ordonnance du 5 juin 1750, art. 15. Le tambour reçoit 21 l.

<sup>232</sup> *Ibid.*, art. 16. Les articles 17 à 19 décrivent l'habillement et l'armement des compagnies.

<sup>233</sup> Mémoire autographe de Truguet déjà cité, G133, pièce cotée 15.

compagnie [celle de Rochefort], et on aurait dû en user toujours de même »<sup>234</sup>. Mais cette mesure est impraticable : les bombardiers doivent partager les places avec les canonnières des Classes, lit-on dans l'ordonnance du 15 août 1734<sup>235</sup>. Rendue également pour le port de Rochefort, cette ordonnance a été appliquée dans les autres ports<sup>236</sup>. La maistrance de canonage comporte les « mérites » d'aide-canonnière, de second maître-canonnière et de maître-canonnière ; les emplois sont temporaires, sauf pour un petit nombre d'officiers-mariniers qui parviennent à « l'entretien » : il y a ainsi 3 canonnières « royaux » et 57 maîtres-canonnières entretenus dans les ports en 1761<sup>237</sup>. D'après l'ordonnance de 1734, les aides-canonnières sont à choisir alternativement parmi les bombardiers et les anciens apprentis-canonnières du port de Rochefort<sup>235</sup>. Les bombardiers ne peuvent être choisis comme aides qu'après deux ans de services dans la compagnie, et les apprentis, après une campagne de mer dans la marine royale. Si un apprenti s'engage dans la compagnie, il est dispensé de cette campagne préalable. L'admission de recrues non classées est ensuite permise, pourvu qu'elles acceptent de se faire classer avant leur incorporation<sup>238</sup>. Les places de second maître-canonnière reviennent alternativement aux bombardiers ayant accompli trois campagnes en qualité d'aides et aux aides issus des Classes qui sont dans le même cas. Il en est de même pour l'accès aux places de maître-canonnière entretenu. L'entretien fait de l'élu un agent permanent de la Marine ; le bombardier élu quitte sa compagnie. Les sergents et caporaux des bombardiers sont assimilés aux bombardiers pour l'accès à la maistrance de canonage, et tous reçoivent éventuellement un supplément de solde à la mer pour y gagner la paie attachée aux mérites de mer, « puisqu'ils en seront jugés capables »<sup>239</sup>.

D'une manière générale, l'on sent bien l'opposition entre les partisans des bombardiers et ceux des apprentis-canonnières, c'est-à-dire entre les gens de mer engagés et les gens de mer levés selon le système des Classes. Les officiers d'artillerie tiennent plutôt pour les bombardiers<sup>240</sup>, alors que les officiers de marine paraissent préférer les canonnières des Classes, et cette opposition se raidit peu à peu, au point que *l'incompatibilité de l'état de matelot et de celui de « soldat », c'est-à-dire d'engagé, devient un poncif dans la Marine*. Retenons seulement ici cette formulation datant de 1777 : « Tout le monde connaît la répugnance du matelot contre l'état de soldat et tout ce qui y a rapport ; plus la vie du premier est contrainte lorsqu'il est à la mer, plus il a d'aversion contre toute gêne une fois descendu à terre. L'habitude où est le matelot d'aller au retour de chaque campagne passer quelque temps dans sa famille lui fait envisager avec peine un long engagement, pendant lequel il craint d'être privé de cette douceur. La discipline militaire l'effraie et lui déplaît, il a peine à s'accoutumer à la forme de l'habillement, à la tenue et au genre de propreté qu'on exige de lui. Ce ne peut

<sup>234</sup> Lettre de Maurepas à Barailh du 10 août 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 527.

<sup>235</sup> *Ordonnance du Roi concernant les canonnières qui sont entretenus et ceux qui s'embarquent sur les vaisseaux de S.M.*, du 15 août 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 45 à 48, pour ce développement.

<sup>236</sup> A Toulon, d'après la lettre de Maurepas à Gravier du 27 juillet 1750 analysée dans G48, p. 233 ; à Brest, d'après les observations de Du Guay et de Hocquart sur un mémoire de Périer de Salvert du 13 juillet 1752, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup>121 à 130.

<sup>237</sup> Mémoire n<sup>o</sup> 9 de Truguet dit *Principaux officiers entretenus pour servir sur les vaisseaux*, [été 1761], G128, f<sup>o</sup>41 à 44. Les canonnières royaux restent dans les ports.

<sup>238</sup> Lettre de Maurepas à Létenduère du 11 août 1737, A<sup>2</sup>-27, p. 232.

<sup>239</sup> Lettre de Maurepas à Prévost de La Croix du 11 octobre 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 551.

<sup>240</sup> Périer de Salvert, dans son mémoire de 1750 déjà cité [réf. 219] et Bigot de Morogues dans celui de 1757 [réf. 221], notamment.

être que par degrés et avec beaucoup de ménagements qu'on parviendra à surmonter, ou du moins à affaiblir ces difficultés qui sont aussi anciennes que les anciennes compagnies de bombardiers, puisqu'on a vu dans les guerres précédentes qu'on a quelquefois été obligé de prendre de force de jeunes matelots pour y entrer, et que souvent on y a reçu des soldats sortis des troupes de terre, surtout lorsqu'il fut question de porter ces compagnies de 50 à 100 hommes. »<sup>241</sup> Ces difficultés, réelles ou exagérées, forment l'une des principales causes qui empêchent de donner à la marine militaire la forme militaire. Les bombardiers peuvent former une partie de ces noyaux d'équipages permanents prônés par certains officiers de marine.

---

<sup>241</sup> *Éclaircissements sur quelques objets relatifs aux compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonnières* (séance du conseil de marine de Brest du 12 avril 1777), C<sup>3</sup>-75.



## Le régime de l'ordonnance de 1689.

### *b.* Les classes de la Marine

Si, dans l'ordonnance de 1689, « on trouve réuni dans un seul corps tout ce qui avait déjà été réglé et prescrit pour le rétablissement de la Marine et l'enrôlement des matelots », comme l'écrit Valin<sup>1</sup>, il s'en faut de beaucoup qu'elle ait suffi à assurer la solidité de l'institution des Classes. Celle-ci devait notamment éviter la fermeture des ports : Louis XIV y a recouru pendant toute la guerre de la Ligue d'Augsbourg<sup>2</sup>. D'autre part, à la faveur du remplacement de Bonrepas par Arnoul à l'intendance générale des Classes en 1692, des dispositions nouvelles ou complémentaires ont été prises en grand nombre, quoique certaines soient restées lettres mortes. Après la Régence, il a fallu procéder à un relèvement complet de l'institution, d'où une nouvelle série d'ordonnances et d'instructions dans les années 1724-1734. C'est surtout de ces dernières qu'il sera question, outre l'ordonnance de 1689, mais nous donnerons quelques vues sur les autres textes, lorsqu'ils annoncent des dispositions adoptées en 1784.

#### 4. 1. L'enrôlement des gens de mer

M. Perrichet distingue trois catégories de *matelots* dans l'ancienne France<sup>3</sup>. Les populations côtières qui vivent en partie de la mer ou du commerce maritime et en partie des fruits de la terre ou d'activités professionnelles en ville (c'est surtout le fait des épouses) fournissent à la première catégorie. Ce ne sont pas, pour la plupart, des navigateurs ; le métier de marin est pour eux, en quelque sorte, saisonnier. Ils sont sédentaires dans la même paroisse, lorsqu'ils ne naviguent pas. Ils travaillent pour un même maître ou patron. Ils se recrutent entre eux, et l'embarquement des mousses, dès l'âge de neuf ou dix ans, maintient dans l'analphabétisme cette classe de marins. Les pêcheurs hauturiers forment la seconde catégorie, et ceux qui prennent part à la

---

<sup>1</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 485.

<sup>2</sup> Le commis François Garreault (1701-ap. 1792) a recopié dans les registres A<sup>2</sup>-20 et 21 quinze ordonnances portant fermeture ou ouverture de tout ou partie des ports de France, du 11 octobre 1689 au 30 mars 1697.

<sup>3</sup> Marc Perrichet, « Les gens de mer dans la France d'ancien régime », dans les actes du colloque de 1981 de l'Association des historiens modernistes des universités, *La mer à l'époque moderne*, 1981, p. 65 à 78, et discussion, p. 79 à 89 ; p. 69 à 72, pour ce développement.

manœuvre du navire font les meilleurs matelots du Roi. Les marins au long cours, enfin, proviennent le plus souvent des villes et des bourgs ; ils s'embauchent pour une campagne et sont moins souvent que les autres issus de familles de marins. La prospérité des diverses activités envisagées pouvant beaucoup varier dans le temps, des marins passent d'une catégorie à une autre pour trouver le pain. Leur métier est dangereux : ils sont sujets aux maladies dues aux carences alimentaires, à la corruption de l'eau, aux fièvres endémiques, aux épidémies ainsi qu'aux blessures à la guerre ou en temps de guerre ; les accidents du travail comprennent les chutes, noyades, naufrages ; en Méditerranée, ils ont de plus à redouter le rançonnement ou la réduction en esclavage par les pirates ; partout ils sont exposés aux mauvais traitements de leurs supérieurs ou de leurs égaux.

René Valin, procureur de l'amirauté de La Rochelle, donne la définition suivante : « Un matelot est un homme de mer qui a acquis une expérience suffisante au fait de la manœuvre d'un vaisseau. Pour être reconnu matelot, il faut avoir été *mousse* ou *novice*. »<sup>4</sup> D'autres professions libres sont réglementées dans l'ancienne France ; celle de matelot est la seule, à notre connaissance, qui le soit en vue du service de l'État.

#### 4.1.1. Le recrutement des matelots par les mousses

L'édit d'août 1673 défend à l'homme de mer (« à tous officiers-mariniers, matelots et autres gens de mer, de toute sorte de métiers et professions servant à la marine ») d'exercer sa profession avant d'avoir été enrôlé dans les classes de la marine militaire<sup>5</sup>. L'ordonnance de 1689 ne fixe qu'un âge maximal, celui de 18 ans, pour les mousses<sup>6</sup>. Passé 18 ans, le capitaine marchand ne peut les engager ou retenir en cette qualité, et le commissaire de la Marine doit les enrôler en qualité de matelots<sup>7</sup>.

Un mousse, nous dit Valin, « est un enfant de douze ans au moins et de seize à dix-sept ans au plus, embarqué sur un navire pour y servir de garçon de bord ou de page »<sup>8</sup>. Il rappelle, comme pour montrer à quel point les Français sont éloignés de cet usage, qu'« autrefois à Venise, pour se former à la navigation, les enfants des meilleures maisons commençaient par être pages ou mousses »<sup>8</sup>. Les mousses sont une institution de la nouvelle marine de guerre, quoique l'ordonnance du 19 avril 1670 rappelle aux maîtres de barque, pêcheurs et traîneurs de seine qu'ils doivent tenir sur chacune de leurs barques un garçon de bord, selon les anciennes ordonnances<sup>9</sup>. L'ordonnance de 1689 dispose que la condition de l'exemption du service des capitaines, maîtres et patrons est qu'ils prennent un mousse par fraction de dix hommes d'équipage<sup>10</sup>. Elle prescrit d'en embarquer six pour cent hommes d'équipage dans la marine du Roi<sup>11</sup>.

<sup>4</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 482.

<sup>5</sup> *Code des armées navales*, p. 137 à 140.

<sup>6</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 34, confirmée par le règlement du 31 août 1722, art. 10.

<sup>7</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 34 et t. 5, art. 4.

<sup>8</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 482.

<sup>9</sup> *Ordonnance du Roi pour l'enrôlement général des matelots dans toutes les provinces maritimes du Royaume*, du 19 avril 1670, dans le *Code des armées navales*, p. 127-129.

<sup>10</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 31. Valin assure qu'on pouvait se passer de mousse à moins de dix hommes d'équipage, jusqu'à ce que l'ordonnance du 23 janvier 1727 impose d'en prendre un à partir de trois hommes au petit cabotage, sous peine de 60 l d'amende (*op. cit.*, vol. 1, p. 486).

<sup>11</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. X, t. 3, art. 11.

Il existe bien, selon les idées du temps, une hérédité matelote que rappelle notamment une ordonnance de 1708 rendue afin d'exempter les enfants des gens de mer du service de la milice<sup>12</sup>. Les enfants des gens de mer *qui auront d'abord été mousses* sont « réputés être connus comme matelots » et exemptés du tirage au sort, pourvu qu'à l'âge de 18 ans, ou 20 ans au maximum, ils soient en état de présenter un bulletin de matelot classé. Ceux dont le père n'est pas ou n'était pas homme de mer peuvent embrasser cette profession comme par le passé, mais ils doivent résider à deux lieues au plus de la mer et se faire immatriculer comme matelots avant l'âge de 25 ans. Le ministre Maurepas reproduit cette opinion dans une lettre de 1726 : « *Tous les enfants des gens de mer seront classés par leur naissance* et, à moins qu'à l'âge où ils peuvent servir de mousses, ils ne prennent un autre parti et ne le continuent, ils doivent être regardés attachés au même service que leurs pères ; les autres enfants et les personnes d'un âge plus avancé [dans les paroisses soumises aux Classes] ne doivent être classés qu'au retour de leur premier voyage, et il ne doit point suffire de dire qu'on veut entreprendre le métier de la mer pour se faire inscrire sur les registres des Classes, il faut y avoir fait au moins une campagne. »<sup>13</sup> Dans l'instruction donnée au commissaire Louis de Rostan (?-1761) en 1724 pour la visite des départements des Classes de Rochefort et de Bayonne, il lui est prescrit d'inscrire sur les registres les garçons des gens de mer en âge de servir comme mousses, les enfants sortis des hôpitaux, les orphelins et ceux dont les parents « n'ont pas le soin ou les moyens de leur donner une profession »<sup>14</sup>.

Le problème de l'hérédité des emplois est posé sous son autre face dans l'ordonnance du 10 janvier 1730 : « S.M. étant informée que dans les lieux où il n'y a point d'hôpitaux qui puissent fournir les mousses nécessaires aux vaisseaux qui y sont armés [c'est-à-dire hormis Marseille et La Rochelle, d'après Valin et l'auteur du mémoire de 1750], il est embarqué indistinctement en cette qualité les enfants des habitants qui y résident, ce qui empêche les enfants des gens de mer de pouvoir naviguer, et estimant juste qu'ils tirent par préférence leur subsistance d'un métier auquel leurs pères se sont adonnés lorsqu'ils veulent embrasser la même profession, y ayant d'ailleurs plus d'espérance qu'ils deviendront bons navigateurs que les enfants de ceux qui n'ont point navigué, Elle a ordonné et ordonne, veut et entend que lorsqu'il n'y aura point d'hôpitaux dans les villes et ports où se feront les armements, qui puissent fournir de mousses et que dans les endroits où il s'en trouvera d'établis, dans les cas qu'ils ne puissent en fournir le nombre suffisant, les enfants des gens de mer seront embarqués par préférence à tous autres en ladite qualité de mousse, sur ses vaisseaux et sur les bâtiments de mer de ses sujets [...]. Veut S.M. qu'il soit loisible aux propriétaires ou capitaines de navire de choisir d'entre les mousses qu'ils doivent embarquer, conformément à la présente ordonnance, ceux qu'ils estimeront les plus propres pour la navigation de leurs bâtiments, lesquels seront portés par les officiers des Classes sur les rôles d'équipage. »<sup>15</sup> Conformément à cette loi, les enfants des officiers-mariniers et des matelots sont donc embarqués de préférence comme mousses sur les vaisseaux du Roi,

<sup>12</sup> Ordonnance de 1708 (sans date), A<sup>2</sup>-22, p. 156 à 159, pour ce développement.

<sup>13</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 19 mars 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 427-428.

<sup>14</sup> *Mémoire du Roi au s. de Rostan, commissaire-contrôleur de la Marine, pour la visite qu'il doit faire des départements des classes de matelots dépendant de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne*, 1724, copie, B<sup>2</sup>-444. La dernière catégorie d'enfants est signalée depuis 1692 au moins.

<sup>15</sup> Ordonnance du 10 janvier 1730, A<sup>2</sup>-26, p. 197 à 199.

quoique après ceux des hôpitaux<sup>16</sup>. Certains de ceux qui défendent l'attribution exclusive des places d'officier militaire à la noblesse tiennent le même langage... mais n'anticipons pas.

On voit bien que le fils d'un homme de mer n'est pas réellement libre du choix de sa condition, et cela parce que la France ne produit pas assez de marins. En 1750, à une époque éclairée donc, on préfère toujours les fils des gens de mer pour mousses, par un usage fondé sur l'équité et confirmé par l'ordonnance de 1730<sup>17</sup>. L'auteur du mémoire que nous suivons assure que si les mousses se dégoûtent de la navigation après quelques voyages, ils sont libres d'y renoncer et ne sont pas inscrits comme matelots à l'âge de 18 ans. Ce signe des progrès de la liberté individuelle est récent<sup>18</sup> et, s'il est suivi d'effet, il est d'autant plus remarquable que l'on se plaint en général de la diminution du nombre des gens de mer depuis le précédent règne. Le même auteur indique qu'à La Rochelle et à Marseille, les enfants des hôpitaux sont encore préférés aux fils de marins. Il est heureux, selon lui qu'il n'en aille pas de même dans les autres ports car cette clause de l'ordonnance de 1681 « a empêché jusqu'à présent qu'il ne se soit formé dans ces départements autant de matelots que dans les autres, à proportion du nombre des bâtiments qu'on arme en chaque lieu ».

La question du sort des orphelins ou des enfants abandonnés n'est pas nouvelle, mais elle prend une résonance particulière au XVIII<sup>e</sup> siècle, parce que l'on s'inquiète de la multiplication des enfants abandonnés en France et de la raréfaction des marins. Dans les milieux maritimes on tend à considérer ces enfants comme des intrus. Les deux ordonnances du 15 août 1732 précisent les conditions du recrutement des mousses dans la navigation marchande<sup>19</sup>. La priorité accordée aux enfants des hôpitaux est rappelée, les autres mousses étant à prendre par les maîtres de préférence parmi les enfants des officiers-mariniers ; l'ordonnance rendue pour le Levant prévoit une amende de 100 l en cas de contravention<sup>20</sup>. En 1752 une ordonnance est rendue pour le port de La Rochelle : les enfants des gens de mer passent avant les orphelins désormais<sup>21</sup>. Valin pense qu'on a supposé gratuitement des contraventions de la part des administrateurs de l'hôpital et, au lieu de porter les plaintes à l'Amirauté, on s'est pourvu au conseil du

<sup>16</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 1<sup>er</sup> octobre 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 449-450.

Selon l'usage, lit-on dans une lettre du ministre à Bigot de La Mothe du 27 juin 1733 (A<sup>2</sup>-26), les mousses sont employés dans la Marine sur les rôles d'armement le jour de la première revue en rade : c'est alors que les officiers-mariniers présentent leurs enfants et parents. Ceux que les capitaines et le commissaire des armements jugent de concert en état d'être reçus sont inscrits sur le rôle du bâtiment. Ils choisissent ensuite les meilleurs parmi les autres, en prenant garde qu'aucun n'ait atteint l'âge de 18 ans. Cela n'empêche pas d'inscrire les candidats aux places de mousse qui se présentent au bureau des armements sur un rôle préparatoire... autrement dit sur une liste d'attente comme les gardes de la Marine (lettre du même au même du 27 juillet 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 524).

<sup>17</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 75 à 77, pour ce développement.

<sup>18</sup> Dans le mémoire imprimé du 7 juin 1735 (Ms 29) remis au s. Le Clerc, chargé de recenser les gens de mer du Levant, il est dit que qu'il doit inscrire comme mousses les enfants mâles des gens de mer âgés de 9 à 18 ans qui auront pris le parti de la navigation *et non les autres* ; les autres mousses, y compris les orphelins, sont enregistrés comme tels au retour de leur *deuxième* voyage.

<sup>19</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'embarquement des mousses sur les bâtiments marchands des ports de Ponant*, du 15 août 1732, R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 368-369, et autre ordonnance du même jour pour les ports du Levant, collection 3S2 du S.H.M., art. 1 à 3. Si le maître ne recrute qu'une partie des matelots dans un port doté d'un hôpital, il n'y prend qu'une partie des mousses, soit le dixième de ce nombre, et non du total : c'est dire où vont réellement les préférences.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 4, et *ibid.*, art. 8 et 10.

<sup>21</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 366-367, pour ce développement.

Roi. La nouvelle ordonnance n'est pas appliquée, notamment par le commissaire aux Classes qui demande des enfants à chaque armement. On a envié les 24 l payées, vrai ou faux, pour chaque mousse que l'hôpital ne fournissait pas, alors que cet établissement a besoin de plus de 40 000 l d'aumônes chaque année : « Voici un de ces traits marqués qui justifient si bien la Providence contre nos prétendus esprits forts », conclut notre procureur. Disons pour finir que l'emploi des enfants des hôpitaux tient une bonne place dans les projets de réforme que nous aurons à étudier.

#### 4.1.2. Les novices

Le ministre Louis de Pontchartrain (1747-1727) a pris diverses mesures afin d'augmenter le nombre des mousses, notamment en puisant dans le vivier des orphelins de l'hôpital général de Paris, et de faire former des *novices* — ces « autres jeunes gens qui s'appliquent à la navigation » dont parle le législateur en 1689 — par les maîtres, d' enrôler les mariniers de certaines rivières et d'attirer des matelots étrangers, le tout avec des succès divers<sup>22</sup>. Dès 1691, il écrit aux commissaires pour leur ordonner d'imiter leur collègue Racine, qui tient un rôle particulier des novices contenant les noms de tous les jeunes gens aptes à la navigation, et les distribue ensuite comme mousses sur les bâtiments marchands et ceux du Roi ; il les inscrit comme matelots à l'âge de 18 ans<sup>23</sup>. Formulée ainsi, la distinction entre mousses et novices n'est pas nette. Le règlement du 31 décembre 1692 (cf. *infra*) ne mentionne que le registre des mousses. Arnoul s'efforce d'augmenter le nombre des novices : « Partout où j'ai passé jusqu'ici [en 1693], je trouve que les patrons et maîtres de bâtiment s'estiment trop heureux qu'on veuille bien leur laisser pour trois ans les novices qu'ils engageront pour la première fois à aller à la mer. »<sup>24</sup> Les états numériques des Classes reportés dans les *États abrégés* distinguent bel et bien les novices des mousses : aux quelque 51 500 officiers-mariniers et matelots de service recensés en moyenne de 1696 à 1710 s'ajoutent 9 600 novices et 11 400 mousses (**tableaux annexes n° 5 et 6**).

Ensuite les novices disparaissent en tant que groupe, et les règlements de 1728 (cf. *infra*) ne prévoient pas de catégorie séparée pour eux. Ceci confirme qu'ils ont été créés pour la marine de guerre et que le commerce ne voit en eux que des mousses. Dans une lettre de 1725, le ministre approuve néanmoins l'embarquement de novices pour l'Amérique : ce sont des jeunes gens « d'un âge au-dessus du mousse et qui n'ont jamais été qu'à la pêche ou au petit cabotage »<sup>25</sup>. L'ordonnance du 23 janvier 1727 impose l'embarquement d'un matelot-novice sur chaque bâtiment de 25 tx et plus qui arme dans un port de Guyenne — une région pauvre en matelots — pour le petit cabotage, sous peine de 60 l d'amende contre le maître<sup>26</sup>. Celle du 22 décembre 1739 oblige les capitaines au long cours à prendre à bord un novice par fraction de dix

<sup>22</sup> Marie-Thérèse de Martel, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697). Aspects de la vie des gens de mer*, Vincennes, 1982, p. 88 à 93 et 95 à 97.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 91-92.

<sup>24</sup> Lettre d'Arnoul à Pontchartrain du 4 novembre 1693, B<sup>3</sup>-78, f° 290, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 92.

<sup>25</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 30 janvier 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 311-312.

<sup>26</sup> Ordonnance du 23 janvier 1727 pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou et îles dépendantes, R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 492 à 494.

hommes d'équipage, en plus des mousses<sup>27</sup>. La mesure est généralisée et renforcée en 1745 : chaque rôle d'équipage doit comporter *un novice* « pour *quatre* autres personnes embarquées, sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles »<sup>28</sup>. L'ordonnance du 23 juillet 1745 définit les novices comme des jeunes gens de 16 à 25 ans « reconnus d'une complexion robuste et propres à devenir matelots [...], qui n'auront point encore navigué [ou] qui n'auront servi que dans les bateaux naviguant sur les rivières et à la pêche du poisson frais, et les jeunes gens au-dessous de 18 ans qui auront déjà navigué, lesquels seront reconnus trop faibles pour pouvoir être employés en qualité de matelots et néanmoins trop forts pour ne servir que sur le pied de mousses »<sup>29</sup>.

Le terme de la navigation en mer est fixé à *un an* ainsi que le moment de l'inscription sur le registre des matelots, si bien qu'un mousse n'a plus à attendre l'âge de 18 ans pour être reconnu comme matelot<sup>30</sup> et qu'à l'âge de 16 ans, s'engageant comme novice, « il sera matelot après un an de navigation en cette qualité de novice, sur les vaisseaux du Roi ou sur les vaisseaux marchands »<sup>31</sup>. Bien des gens croient qu'il faut quatre à cinq ans pour former un matelot ; ils se trompent, dit Valin, « à moins qu'ils n'entendent parler du premier ordre et consommé dans son art ». Ces matelots-ci sont très rares ; il faut, ajoute-t-il, « qu'ils soient nés avec des dispositions extraordinaires, en sorte que l'art ait peu de chose à y ajouter »<sup>32</sup>. La préférence va aux enfants des gens de mer, mais l'on devine que les novices sont faits pour attirer à la navigation maritime des enfants d'autres milieux, mais toujours dans le territoire des Classes.

Les armateurs et capitaines choisissent les sujets et, s'ils n'en trouvent pas assez, ils s'adressent aux officiers des Classes qui peuvent en commander d'autorité<sup>33</sup>. Ces officiers n'agissent ainsi que vis-à-vis « des jeunes gens qui auront déjà fait quelque navigation à la mer et sur les rivières ou qui auront été employés à la pêche du poisson frais » et de ceux de leur quartier seulement ; ils demandent aux officiers des quartiers voisins de les aider à compléter le nombre voulu<sup>34</sup>. Ils ont droit d'arrêter et de faire embarquer de force ceux qui se sont rétractés après leur engagement<sup>35</sup>. Ils fixent la solde « à proportion de leur force et de leur capacité », mais Valin dit que cette clause s'entend à défaut de convention entre l'armateur et le novice<sup>36</sup>. Les novices peuvent renoncer à la navigation après six mois de mer, en un ou deux voyages ; le législateur tourne la phrase de manière à faire comprendre que le goût n'est rien et que seule compte l'incapacité, laquelle doit être démontrée à l'autorité<sup>37</sup>. Valin écrit sagement à ce sujet que les commissaires des Classes savent abuser de cet article pour refuser aux novices la faculté de se retirer, alors qu'« en leur laissant une liberté entière de quitter la

<sup>27</sup> Ordonnance du 22 décembre 1739, *ibid.*, p. 495.

<sup>28</sup> *Ordonnance du Roi, qui règle le nombre des novices qui doivent être embarqués dans les navires marchands*, du 23 juillet 1745, *op. cit.*, p. 495-496 ; art. 2.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>31</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, p. 482.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 487-488.

<sup>33</sup> Ordonnance du 23 juillet 1745, art. 6 et 7.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 11.

navigation jusqu'à ce qu'ils fussent enrôlés sur le registre des matelots, il s'en présenterait un plus grand nombre pour servir sur les navires »<sup>38</sup>.

L'auteur du mémoire de 1750 écrit qu'on a senti que les mousses ne suffisaient pas à remplacer les matelots perdus dans les navigations lointaines, si bien que les marchands devaient payer trop cher ceux qu'ils arrivaient à embaucher<sup>39</sup>. Cependant il affirme que la majorité des négociants cherchaient plutôt à réduire les équipages, et que c'est la guerre de 1744 qui les a conduits à user de l'expédient des novices. Raisonant comme Valin, il juge qu'il faut absolument maintenir l'institution des novices, et ce malgré les représentations que pourraient faire les négociants à mesure qu'ils trouveront plus facilement des matelots.

Enfin, après le désastre des Cardinaux, une ordonnance est rendue le 12 décembre 1759 afin d'attirer à la navigation des jeunes gens « des paroisses maritimes *et non maritimes* », âgés de 16 à 25 ans et qui n'ont jamais navigué<sup>40</sup>. C'est un engagement à servir le Roi jusqu'à la paix, avec assimilation aux novices des Classes et sans obligation de continuer le métier de la mer après la paix. A cette époque la marine militaire française est paralysée.

#### 4.1.3. Les pilotins, les écrivains et les volontaires

Il est une raison de ne pas comprendre certains hommes de mer dans l'ordre des Classes qui ne se trouve guère dans les instructions consultées, mais que l'intendant Arnoul explique clairement en 1693 : « J'éprouve ici [à Nantes] présentement, l'avantage qu'il y aura à tirer des Classes les *filz de bourgeois*, ainsi qu'il est porté par les nouvelles instructions. J'ai donné sur cela des exemptions à quelques-uns, et cela fait que plusieurs marchands et même des gentilshommes vont envoyer leurs enfants à la mer, qui n'osaient le faire auparavant, pour n'avoir pas le déplaisir d'entendre publier au prône des paroisses les noms de leurs enfants avec des gens de la lie du peuple. Ces gens, dans la suite, commanderont des bâtiments marchands et corsaires avec plus d'honneur que de simples matelots qui, de cette manière, retourneront, au profit du Roi, sur les vaisseaux de guerre. »<sup>41</sup> Ainsi l'État croit-il attirer des fils de famille à la navigation marchande, mais dans des emplois de capitaine, ce qui est un premier avantage, et il cantonne aussi les matelots à des emplois inférieurs qui ne les dispensent pas du service sur les vaisseaux de guerre. Le privilège des bourgeois, celui de ne pas servir le Roi, est donc ancien.

Dans un document de 1692 qui n'est probablement qu'un projet d'instruction, la même attitude est traduite en termes pratiques<sup>42</sup>. La catégorie des capitaines, maîtres et patrons n'y est pas définie par la réception devant les officiers d'amirauté après l'examen prévu par la loi. L'officier des Classes, lorsqu'il passe en revue ceux de

<sup>38</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, p. 487.

<sup>39</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 77 à 80, pour ce paragraphe.

<sup>40</sup> *Ordonnance du Roi concernant les novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux du Roi*, du 12 décembre 1759.

<sup>41</sup> Lettre d'Arnoul à Pontchartrain du 25 août 1693, B.N. n.a.f. 21337, f° 220, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 88 et 169.

<sup>42</sup> *Instruction pour le s..., commissaire et les officiers servant sous lui pour les Classes dans le département de...*, s.d., [1692], copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement.

son district, s'assure qu'on ne lui présente pas des officiers-mariniers ou matelots capables de servir en vue de les exempter : « si cela se trouve, ils les refuseront et ne recevront pour capitaines de vaisseau ou patrons que des bourgeois ou fils de bourgeois ou gens qui, par leur âge ou par le grand nombre de campagnes qu'ils auront faites, auront pu mériter ce titre, à moins que pour lors ce ne fût un préjudice notable aux propriétaires de les obliger à changer celui qu'ils auraient, auquel cas [les officiers des Classes pourraient] leur donner six mois pour en chercher un autre ». Seuls des marins dont l'incapacité de servir le Roi aura été constatée pourront conduire des navires pour la pêche côtière ou dans les rivières, et il ne peut y avoir plus d'un capitaine ou maître exempté par navire. Toutes ces conditions mises à l'exemption des capitaines marchands ne figurent pas dans l'ordonnance de 1689, et il reste à savoir si elles ont été observées, et, si oui, dans quelle mesure elles l'ont été.

Depuis le rétablissement en 1724 de l'obligation des deux campagnes pour le Roi pour la réception des maîtres et des pilotes, qui avait été suspendue en 1716, il s'est vite présenté « plusieurs navigateurs, fils ou parents de bons négociants, auxquels il ne convient point de naviguer pour matelots, qu'ils destinent pour commander leurs navires » et qui veulent être dispensés de ces campagnes, en réalité pour ne pas se mêler aux marins ordinaires<sup>43</sup>. Seront dispensés ceux qui justifieront leur condition et les années de navigation sur les bâtiments marchands<sup>43</sup>... On a donc trouvé naturel d'em-busquer ces jeunes gens et de les inscrire directement sur le registre des capitaines. Les règlements de 1728 ne les mentionnent pas, et il faut attendre 1735 pour trouver trace d'un registre à tenir, dit des écrivains et des volontaires<sup>44</sup>. On porte sur ce registre « les enfants des gentilshommes, bourgeois, négociants et ceux des capitaines, maîtres ou patrons, *pourvu que leur père n'ait point servi sur les vaisseaux en qualité de matelots*, auquel cas ils ne pourront être portés sur ledit registre qu'après avoir fait deux campagnes au service de S.M., dont il sera fait mention à côté de leur nom ». Les preuves en tous ces genres, y compris la tache que nous avons soulignée, sont à faire par les intéressés.

Le mémoire de 1750 trahit l'embarras du gouvernement sur des questions délicates pour toute la société<sup>45</sup>. Le registre particulier comprend alors les capitaines en second, lieutenants, enseignes et écrivains qui composent l'état-major des bâtiments marchands. Ces fonctions existent depuis le début du règne de Louis XV « en faveur d'une multitude de jeunes gens de famille qui ont pris le parti de s'embarquer à mesure que l'augmentation survenue dans le commerce a donné lieu d'armer de forts navires avec des équipages nombreux ». Au lieu de porter leur nom sur la matricule des gens de mer de service, la plupart des officiers des Classes ne les ont inscrits nulle part, de façon à n'avoir pas à les lever. C'est une irrégularité et un sujet de mécontentement pour les matelots. D'un autre côté on croit qu'il est juste d'accorder aux premiers une distinction de nature à les fortifier dans le parti qu'ils ont pris. L'obligation est limitée à une campagne pour le Roi, l'exemption totale n'étant plus accordée que dans des cas particuliers dignes de considération. L'habitude a été prise, poursuit l'auteur, d'employer ces marins dans la marine de guerre sous le titre de *matelots-pilotins*. Il avoue que, « s'ils

<sup>43</sup> Conseil portant décision du 3 avril 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 325-326.

<sup>44</sup> *Extrait du mémoire du Roi au sieur Le Clerc, commissaire aux Classes, pour le recensement des gens de mer et le renouvellement des registres des classes des départements et quartiers de Provence et de Languedoc*, du 7 juin 1735, imprimé, Ms 29, pour ce développement.

<sup>45</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 71 à 74, pour ce développement.



répugnent encore un peu à servir ainsi, c'est parce qu'ils ne sont pas assez distingués, et que les jeunes officiers et les gardes leur marquent un mépris trop grand ». Il propose de les appeler à l'avenir *volontaires*, de charger les capitaines de leur confier des fonctions proportionnées à leurs capacités et de régler leur nombre sur chaque unité (de 6 à 15 suggère-t-il). Nous verrons comment Choiseul a repris cette idée au chapitre 10.

Les documents que nous avons consultés ne permettent pas de connaître quelles étaient au juste les fonctions des matelots-pilotins sur les vaisseaux du Roi. Peut-être étaient-ils assimilés pendant leur campagne aux *pilotins surnuméraires* que nous voyons apparaître en 1716. Pajot, ordonnateur à Rochefort, a proposé de faire embarquer de « jeunes pilotes surnuméraires » pour des voyages de long cours, et le Conseil de marine l'a approuvé<sup>46</sup>. Une ordonnance de 1728 étend cette pratique à tous les bâtiments de l'État<sup>47</sup>. Les pilotins surnuméraires sont âgés de 16 à 20 ans et choisis de préférence parmi les enfants des officiers-mariniers : ce sont donc des gens de mer ordinaires. Ils auront fait une campagne de long cours au commerce ou pour le Roi en qualité de mousses et auront appris le pilotage. En dehors des heures passées à l'instruction sous la conduite des pilotes du bord qui en sont chargés, les pilotins font le service de matelot, afin de s'instruire aussi à la manœuvre ; ils ont la haute paie de 15 l et la ration. Un même pilotin n'a pas droit à plus de deux campagnes en sa qualité ; la loi marque qu'ils sont destinés à servir ensuite le Roi en qualité d'aides-pilotes ou, plus généralement, d'officiers-mariniers s'ils s'en montrent capables, avec éventuellement des navigations intermédiaires en qualité de matelots, qui est celle qu'ils reçoivent lors de leur enrôlement. Le législateur n'a ménagé de places de pilotin surnuméraire dans la marine marchande qu'à La Rochelle<sup>48</sup>.

#### 4.1.4. Les ouvriers

Une autre catégorie de gens de mer est constituée par les ouvriers de la construction et de la réparation navales. Un titre leur est consacré dans l'ordonnance d'août 1681<sup>49</sup>. Après les guerres de Religion, explique Valin, ces ouvriers ont manqué en France<sup>50</sup>. L'édit de mars 1584, qui complète sur ce point des règlements antérieurs, impose la constitution dans chaque port d'une maîtrise pour les charpentiers et les calfats, l'apprentissage de trois ans avec le chef-d'œuvre et le serment accoutumés<sup>51</sup>. Le législateur confirme en 1681 la compétence de l'Amirauté pour recevoir « les maîtres des métiers de charpentier de navire, calfateur, cordier, trévrier, voilier et autres ouvriers travaillant seulement à la construction des bâtiments de mer et de leurs agrès et apparaux dans les lieux où il y aura maîtrise, et connaîtront des malversations commises par eux dans leur art »<sup>52</sup>. D'après Valin, « la difficulté d'assujettir à un apprentissage en forme des métiers dont les maîtres ne sont guère en état de donner les principes à leurs élèves et de leur indiquer les règles de proportion à observer, des métiers, en un mot, qui

<sup>46</sup> Lettre du Conseil de marine à Pajot du 19 mars 1716, A<sup>2</sup>-23, p. 515-516.

<sup>47</sup> Ordonnance du 7 septembre 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 101 à 104, pour ce développement.

<sup>48</sup> Ordonnances du 27 février 1719 et du 6 février 1725, cf. R. J. Valin, *op. cit.*, p. 456 à 466.

<sup>49</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. 1, t. 2.

<sup>50</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 556-557, pour ce développement.

<sup>51</sup> Édit de mars 1584, art. 96.

<sup>52</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. I, t. 2, art. 11.

ne s'apprennent que par routine », cette difficulté donc a empêché de constituer des maîtrises partout.

Les ouvriers n'ont formé une catégorie spéciale dans l'ordre des Classes que lorsque le règlement du 6 janvier 1722 a été rendu. Cependant les intendants en levaient depuis longtemps, soit pour les équipages, soit pour l'arsenal. Trois des six spécialités des bords correspondent à des métiers ouvriers, et cela peut expliquer que pendant longtemps ces gens de mer aient été confondus avec les autres sur la matricule des gens de mer de service<sup>53</sup>.

Il est alors ordonné aux officiers des Classes d'envoyer aux intendants « des rôles exacts des charpentiers, calfats, perceurs, voiliers, cordiers et autres ouvriers de leur quartier, pour en connaître le nombre et la qualité »<sup>54</sup>. Après avoir reçu les ordres de levée de l'intendant, ils adresseront un rôle particulier, « afin que par la comparaison qui en sera faite avec le rôle général, on puisse vérifier s'il n'y a point d'abus [l'exemption] à la levée de ces ouvriers ». La levée est réglée pour trois mois de travail dans l'arsenal, après lesquels les ouvriers sont relevés. Aucun de ces ouvriers ne peut quitter le travail sans autorisation écrite, sous peine d'un mois de prison et du carcan en cas de récidive ; ceux qui ne se rendent pas au port risquent les mêmes punitions, et les officiers des Classes sont chargés de les rechercher. Le législateur adapte aux ouvriers les mesures prises de longue date pour les véritables gens de mer, et la formulation même trahit la nouveauté.

En 1733 la tenue du registre des ouvriers « uniquement utiles à la Marine » ne doit pas encore être bien en usage en Provence, si l'on consulte l'article du mémoire du sieur Poncet qui s'y rapporte<sup>55</sup>. Ce registre, dit le mémoire de Le Clerc<sup>56</sup>, comprendra comme précédemment « tous les ouvriers généralement qui servent à la construction, radoub et équipement des vaisseaux », avec la mention de la qualité de maître, compagnon ou garçon. S.M. « souhaite » que l'on ne porte sur les registres que les charpentiers de navire, les calfats, les voiliers, les perceurs, les cordiers et les poulieurs uniquement occupés à des ouvrages de marine. Ceux qui naviguent sont également inscrits sur le registre général des gens de mer de service et sur le registre des ouvriers. Selon le mémoire de 1750, des ouvriers d'autres professions (sculpteurs, menuisiers, serruriers, etc.) sont susceptibles de travailler dans les ports de guerre, mais par la voie de la réquisition, semble-t-il. Les ouvriers classés sont exempts des levées de milices et des taxes imposées aux corps d'arts et métiers des villes.

<sup>53</sup> L'auteur du projet d'instruction de 1692 intitulé *Instruction pour le s..., commissaire et les officiers servant sous lui pour les Classes dans le département de...*, [réf. 42], précise que les ports ont toujours besoin de journaliers et que ceux qui sont demandés dans ce but sont également à prendre dans la classe de service. Ils reçoivent une conduite mais aucune avance, puisqu'ils vont gagner leurs journées dès l'arrivée au port. S'il manque des marins lors des armements, l'auteur compte notamment sur cette ressource pour les remplacements.

<sup>54</sup> *Règlement concernant les ouvriers des départements et quartiers des classes de la Marine, envoyés dans les ports et arsenaux de marine*, du 6 janvier 1722, A<sup>2</sup>-25, p. 1-2, pour ce développement.

<sup>55</sup> *Mémoire du Roi pour le sieur Poncet, commissaire de la Marine, pour la revue qu'il doit faire des gens de mer des départements et quartiers de Provence*, du 27 mai 1733, Ms 421, 2<sup>e</sup> volume des règlements, p. 119 à 133.

<sup>56</sup> *Extrait du mémoire du Roi au sieur Le Clerc, commissaire aux Classes, pour le recensement des gens de mer et le renouvellement des registres des classes des départements et quartiers de Provence et de Languedoc*, du 7 juin 1735, imprimé, Ms 29, pour ce développement.

#### 4.1.5. Les exemptés : capitaines marchands, maîtres, patrons et pilotes

La navigation marchande comprend le commerce, la pêche et, en temps de guerre, la course<sup>57</sup>. La navigation de commerce, de loin la plus importante, se subdivise elle-même en navigation au long cours, au grand cabotage et au petit cabotage, selon la définition fixée par le règlement du 20 août 1673 et modifiée par l'ordonnance du 18 octobre 1740. Sont considérés comme navigations au long cours les voyages vers l'Amérique et tous pays au-delà de Gibraltar ou du Sund. La navigation dans les pays de l'Europe situés entre les deux détroits et celle de la Méditerranée sont réputées navigations au grand cabotage. La navigation au petit cabotage relie un port de Ponant ou de Levant à un autre port de Ponant ou de Levant, ou à des ports étrangers voisins, y compris ceux des îles Britanniques ou de la Hollande, si le bâtiment provient des côtes de la Manche ou de la Bretagne. Quant à la pêche, on distingue la pêche hauturière de la pêche au poisson frais en vue des côtes<sup>58</sup>.

Le titre de *capitaine*, d'abord réservé aux officiers commandant un bâtiment de guerre, a tendu à se substituer à celui de maître, généralement utilisé pour désigner le commandant d'un bâtiment marchand et le premier des officiers-mariniers d'un bâtiment de guerre, celui qui est chargé des manœuvres (on l'appelle aussi maître d'équipage)<sup>59</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un capitaine marchand commande plutôt au long cours, le *maître* ou, en Méditerranée, le *patron*, dont le titre est plus ancien encore, commande un bâtiment de plus faible tonnage ou au cabotage<sup>59</sup>. Les *pilotes*, quant à eux, s'adonnent soit à la navigation au long cours (pilotes hauturiers), soit au cabotage (pilotes côtiers), soit au pilotage en eaux resserrées (*pilotes lamaneurs* ou locmans). Ces derniers se chargent donc de conduire les navires à l'entrée ou à la sortie des ports et rades.

Depuis la promulgation de l'ordonnance de la marine marchande d'août 1681, nul ne peut embarquer en qualité de capitaine, maître ou patron s'il n'a subi publiquement et avec succès un examen de capacité<sup>60</sup>. La loi stipulait en fait pour l'avenir, c'est-à-dire que les maîtres ayant déjà exercé les fonctions avant 1681 n'étaient pas astreints à l'examen. Les marins qui usurpent la qualité de maître et les propriétaires qui les nomment encourent une peine de 300 l d'amende chacun : Valin fait observer que l'officier des Classes n'inscrit sur les rôles d'équipage que des gens de mer qui fournissent leurs lettres de maîtrise ou une expédition authentique, ou encore « la preuve qu'il [le maître] a monté quelque navire en qualité de maître » ainsi que les expéditions nécessaires pour naviguer que les officiers d'amirauté, selon le règlement du 1<sup>er</sup> mars 1716, ne doivent accorder qu'à des maîtres reçus<sup>61</sup>. Les patrons-pêcheurs qui vont à la pêche au poisson frais en vue des côtes ne sont pas tenus de prendre de lettres de maîtrise ; on sait que, pourvu qu'ils entretiennent toujours un mousse à bord, ils sont

<sup>57</sup> Ch. Schnakenbourg, *op. cit.*, vol. 2, p. 127 et A. Anthiaume, *op. cit.*, vol. 2, p. 104-105, pour ce développement.

<sup>58</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. V, t. 1, art. 2 et 3.

<sup>59</sup> A. Anthiaume, *op. cit.*, vol. 2, p. 84-85 et R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 353.

<sup>60</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 1, art. 1 et 3. Pendant la guerre de 1744, on a fait exception pour les capitaines des corsaires de 50 tx et moins (lettre du Roi à l'Amiral du 24 mars 1746, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 362).

<sup>61</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 1, art. 2 et R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 361.

Le gouvernement a cédé devant les revendications des Basques, qui réclamaient la réception à 22 ans et l'exemption des deux campagnes pour le Roi (conseil portant décision du 26 décembre 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 381-382).

exemptés eux aussi de l'ordre des Classes<sup>62</sup>. L'examen n'est imposé qu'aux capitaines et maîtres : certains sièges d'amirauté y ont astreint les capitaines en second avec l'approbation du ministre<sup>63</sup>.

Cet examen s'est toujours fait en présence des officiers d'amirauté, mais on appelle désormais quatre capitaines au lieu de deux et surtout le *professeur d'hydrographie* du lieu, quand il y en a un : celui-ci pose les questions de théorie, ceux-là les questions de pratique<sup>64</sup>. Si le candidat est reconnu apte, les officiers d'amirauté le reçoivent maître et lui font expédier ses lettres de maîtrise contre le paiement des droits, sans qu'il ait d'abord eu à subir les épreuves des pilotes. L'ordonnance de 1681 fait en effet de l'examen de pilote de mer un degré facultatif vers la maîtrise, puisqu'il suffit de deux années de navigation en qualité de pilote pour être réputé maître si l'on a d'abord été reçu pilote, « sans subir aucun [autre] examen ni prendre aucun acte au siège de l'Amirauté »<sup>65</sup>. Suivant cette loi, précisée sur ce point par le règlement du 15 août 1725, il faut avoir navigué *cinq années entières* sur les vaisseaux marchands et en rapporter la preuve par un certificat du commissaire aux Classes pour se présenter à l'examen de maître, à moins d'une dispense accordée par le Roi et qui doit être visée dans les lettres de maîtrise. L'ordonnance du 3 octobre 1683, confirmée par celle du 15 avril 1689, impose de plus *deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux du Roi*<sup>66</sup>. Ces deux ordonnances fixent à *25 ans, soit la majorité légale*, l'âge minimal pour se présenter à l'examen, sauf dispense du Roi. Les conditions ont été adoucies pour la navigation au petit cabotage en 1740 : 25 ans d'âge et quatre ans de navigation sur les bâtiments marchands suffisent, l'examen ne porte que sur la pratique.

Le principe même de l'exemption du service des capitaines et maîtres est la formation des mousses, à raison d'un par fraction de dix hommes d'équipage à chaque voyage, « à peine contre les contrevenants de 100 l d'amende et d'être déchus de ladite exemption »<sup>67</sup>. Les maîtres de barque, patrons-pêcheurs et traîneurs de seine sont de même exemptés s'ils emploient un mousse à bord et qu'ils rapportent au commissaire du département les congés de l'Amirauté prouvant qu'ils ont exercé en qualité de « pêcheurs » pendant trois années consécutives<sup>68</sup>. L'exemption se perd, au moins celle des capitaines et maîtres au commerce, s'ils ne vont pas à la mer pendant un an ; elle est de nouveau acquise après trois années de navigation consécutives en qualité de capitaine, maître ou patron<sup>69</sup>. Le législateur, constatant en 1704 que les intéressés négligent l'observation de ces articles de loi, les rappelle et précise que les mousses doivent être présentés aux officiers des Classes chaque fois que cela est demandé et servir le Roi à l'âge de seize ans, sous peine de 100 l d'amende par contravention et de la déchéance de l'exemption de service<sup>70</sup>.

<sup>62</sup> Cf. lettre de Pontchartrain à Champigny du 19 juillet 1713, A<sup>2</sup>-23, p. 213.

<sup>63</sup> Ch. Schnakenbourg, *op. cit.*, vol. 2, p. 178.

<sup>64</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 353 à 355, pour ce développement.

<sup>65</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 1, art. 4. L'Amirauté délivre un acte qui permet aux pilotes reçus de commander, les deux années de navigation étant authentifiées par le siège d'après les certificats des services émis par l'administration des Classes : R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 363.

<sup>66</sup> On a sursis à cette obligation de 1716 à 1724, mais elle a été remise en vigueur par le règlement précité de 1725.

<sup>67</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 31.

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 33.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 32.

<sup>70</sup> Ordonnance du 10 décembre 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 451-452.

Lors de la restauration du service après la Régence, la surveillance des maîtres n'est pas oubliée. Le commissaire Poncet, chargé de la revue des gens de mer de Provence en 1733, doit examiner si les formalités de réception prévues dans le règlement de 1725 ont été respectées<sup>71</sup>. Ceux qui ont été reçus de manière irrégulière doivent être inscrits sur la matricule des gens de mer de service ; il en est de même des capitaines non reçus et des capitaines étrangers, « à l'exception de ceux qui ont obtenu la permission de S.M. de continuer à commander des bâtiments portant son pavillon ». Il doit vérifier s'ils se conforment aux ordonnances pour ce qui est des mousses. L'auteur du mémoire de 1750 avoue que d'ordinaire on ne suspend l'exemption de ceux qui ne commandent pas que s'il s'agit de maîtres ou patrons qui ont été matelots et sont encore jeunes et en état de servir ; on ménage les « gens de famille » devenus capitaines et on ne les commande que dans les cas indispensables, en qualité de pilotes notamment.

Le recrutement d'officiers tirés de la marine marchande pour compléter les états-majors de la marine militaire, y compris par la voie de la réquisition, est attesté dès 1671, comme nous l'avons dit au chapitre 2. Le nom d'*officier bleu* apparaît dans un dictionnaire de marine de 1687<sup>72</sup> : il désigne alors un homme de mer pris parmi l'équipage ou non, que le capitaine a désigné pour faire les fonctions d'officier, en remplacement d'un officier en pied défaillant. Le besoin de ces officiers se fait sentir à chaque guerre. Seignelay écrit ainsi aux commissaires de la Marine en poste dans les ports de commerce afin d'obtenir des listes de capitaines marchands susceptibles de commander des brûlots<sup>73</sup>.

L'ordre du Roi du 31 décembre 1745, le premier texte réglementaire à notre connaissance qui parle d'eux, est destiné à faire reconnaître par les troupes qui doivent y embarquer les officiers bleus qui vont servir sur les bâtiments prêtés par le Roi à des particuliers en qualité d'officiers subalternes<sup>74</sup>. Une ordonnance rendue en 1757 en vue de la campagne de d'Aché (1701-1780) aux Indes, stipule que les officiers bleus qui sont pourvus d'un brevet pour la campagne « prendront leur rang et leur service sur lesdits vaisseaux au grade porté sur lesdits brevets, et veut S.M. qu'ils soient obéis en leurs fonctions par les officiers de ses vaisseaux qui leur seront de grade inférieur »<sup>75</sup>. C'est une mesure de précaution visant le corps de la Marine, grand et petit. D'Aché ne part pas aux Indes avec Lally-Tollendal (1702-1766) et d'Estaing (1729-1794) seulement ; il emporte quatre brevets de capitaine *de vaisseau* pour la campagne et en blanc,

<sup>71</sup> *Mémoire du Roi pour le sieur Poncet, commissaire de la Marine, pour la revue qu'il doit faire des gens de mer des départements et quartiers de Provence*, du 27 mai 1733, Ms 421, 2<sup>e</sup> vol. des règlements, p. 119 à 133, pour ce développement. Les réceptions irrégulières doivent être examinées séparément, Poncet n'ayant que le pouvoir de proposition en matière de radiation, ce qui doit vouloir dire que l'inscription sur la matricule des gens de mer de service est provisoire, jusqu'à ce que l'examen soit terminé.

<sup>72</sup> *Le Dictionnaire des termes propres de la marine*, 1687, de Nicolas Desroches (?-1693), lieutenant de vaisseau.

<sup>73</sup> B<sup>2</sup>-66, f<sup>o</sup> 490v. La lettre est citée par Jacques Aman, *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1976, p. 10. A la même page on lit plusieurs extraits de la correspondance de Jérôme de Pontchartrain de 1694 dans lesquels le terme d'officier bleu est employé, tel celui-ci : « Le sieur de La Rivière d'Ordelin, officier bleu destiné pour les convois, sert depuis 1690 en cette qualité sans brevet, avec approbation. Il souhaiterait avoir un brevet de capitaine de frégate légère en considération de ses services. »

<sup>74</sup> Ordre du 31 décembre 1745, B<sup>2</sup>-326, cité par J. Aman, *op. cit.*, p. 12-13.

<sup>75</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine embarqués sur les vaisseaux de S.M. destinés pour les Indes orientales*, du 28 janvier 1757, A<sup>1</sup>-89.

six brevets de lieutenant et huit d'enseigne *de vaisseau*, ainsi que des brevets des grades intermédiaires<sup>76</sup>. Au cours de la campagne, il dispose des quatre brevets de capitaine en faveur de Bouvet, Joannis l'ainé, Surville et Christy de La Pallière<sup>76</sup>, de fameux auxiliaires qui ont dû impressionner le brigadier d'infanterie !

Des officiers bleus ont reçu des commandements, quelquefois sans brevet, qu'ils aient commandé des bâtiments du Roi pour son compte ou mis à la disposition de particuliers, ou encore des bâtiments affrétés ; ils ont pu former à eux seuls des états-majors<sup>77</sup>. Ceux qui n'ont pas de brevet pour la campagne sont considérés comme les derniers officiers du vaisseau<sup>78</sup>. En cette qualité et à partir de 1757, ils touchent ordinairement 50 l par mois<sup>79</sup>, alors que la plus haute paie de l'officier-marinier non entretenu s'élève à 60 l (**tableau annexe n° 7**).

Le recrutement et l'affectation de ces officiers sont l'affaire des commandants de la Marine, et des ordonnateurs dans les ports de commerce ; le ministre envoie des brevets en blanc le cas échéant<sup>80</sup>. Ce sont le plus souvent des capitaines ou pilotes de la marine marchande qui ne restent dans la Marine que le temps d'une campagne. Certains ont été admis ensuite dans la Marine avec l'un des grades intermédiaires, pendant ou après la guerre de Sept ans. Plusieurs maîtres entretenus de la Marine ont suivi cette voie, mais ils peuvent aussi emprunter celle des officiers de port.

L'examen des *pilotes de mer* est également prévu par l'ordonnance de 1681. Les conditions d'admission sont celles des capitaines, à ceci près que la loi exige « plusieurs voyages en mer » et non cinq ans de navigation<sup>81</sup>. Le ministre Maurepas décide en 1736 de préciser ainsi la condition : trois ans ou trois voyages au long cours<sup>82</sup>. Les pilotes forment, dans la marine militaire, l'une des six spécialités des bords. Ils sont les seuls « hommes techniques » à bord des navires marchands<sup>83</sup>, quoiqu'ils soient subordonnés aux maîtres, et Valin entend par là que le maître « est censé l'être [supérieur] du côté des lumières et de l'expérience, comme il l'est en effet par rapport au droit de commander »<sup>82</sup>. L'exemption des pilotes de mer est peut-être ancienne, mais la première trace bien nette que nous ayons trouvée remonte à 1734 seulement : une ordonnance confirme ce droit après la réception du pilote, à condition qu'il soit employé chaque année par les marchands<sup>84</sup>. Ces pilotes perdent leur exemption dans les mêmes conditions que les capitaines et la regagnent de même, sans avoir de mousses ni de novices à former<sup>84</sup>. L'exemption est signalée dans le *Mémoire sur les Classes* de 1750 déjà cité.

<sup>76</sup> J. Aman, *op. cit.*, p. 14.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 61-62, 69 et 74 à 76.

<sup>78</sup> Lettre de Berryer à Ruis-Embrito du 19 juin 1759, C<sup>1</sup>-159, f<sup>o</sup> 4, cité par J. Aman, *op. cit.*, p. 13.

<sup>79</sup> J. Aman, *op. cit.*, p. 78-79.

<sup>80</sup> *Ibid.*, p. 64.

<sup>81</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 4, art. 1.

<sup>82</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 459-460. La même année il est décidé que les lettres de maîtrise permettront aussi de servir en qualité de pilote de mer (*ibid.*).

<sup>83</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. II, t. 4, art. 3 et 8. Le pilote conserve dans la marine marchande une importance qu'il n'a plus ou ne doit plus avoir dans la marine de guerre : il « commandera à la route », et le capitaine n'a pas le droit de le faire passer par des endroits dangereux et de faire des routes contre son gré ; en cas de contrariété d'avis, ils se règlent sur celui des « principaux » de l'équipage, comme au moyen âge.

<sup>84</sup> Ordonnance du 12 janvier 1734, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 494. L'ordonnance de 1689 (l. VIII, t. 5, art. 3) compte les « pilotes » parmi les exemptés.

Les pilotes lamaneurs, qui sont des particuliers chargés d'un service public, sont exempts des Classes, en fait jusqu'en 1784 et en droit de par le règlement du 10 mars 1784<sup>85</sup>. Cette exemption explique qu'ils soient soumis au préalable aux deux campagnes pour le Roi. Les lamaneurs, dont le nombre est fixé par les officiers du siège d'amirauté avec les échevins et les bourgeois les plus notables du port, ont le monopole du pilotage dans les lieux où ils sont établis. L'âge minimal pour se présenter à l'examen est de 25 ans<sup>86</sup> ; il est relevé à 35 ans par le règlement de 1784 précité. Cet examen, le troisième et dernier qui ait été prévu en 1681, suppose des connaissances de théorie qui ne s'acquièrent que dans une école d'hydrographie. Les lamaneurs sont, pour la plupart, d'anciens pêcheurs qui se sont appliqués à la connaissance des passages et lieux dangereux aux entrées des ports, rades et rivières navigables<sup>87</sup>. Les places sont à réserver à d'anciens matelots ou pêcheurs qui ne peuvent plus être employés sur les vaisseaux du Roi ni au long cours : c'est, écrit l'auteur du mémoire de 1750, à la fois une mesure de justice et de prudence, parce que l'âge rend plus prudent et donne l'expérience, et une mesure d'ordre, parce que l'on ménage ainsi les Classes. Dans certains ports néanmoins, il faut des gens robustes, à cause du danger que représentent les atterrages des navires et de la difficulté à y aborder quand le temps est mauvais.

#### 4.1.6. L'étendue géographique des Classes

A l'intérieur des départements et quartiers maritimes, les instructions ne règlent pas l'appartenance ou la non-appartenance de la paroisse à l'ordre des Classes, jusqu'aux ordonnances rendues de 1725 à 1734. La règle des deux lieues de distance du chef-lieu de département à la mer, qui paraît d'usage, est critiquée par l'intendant Vauvray, qui représente qu'en Provence et en Languedoc, des matelots habitent à cinq ou six lieues de la mer<sup>88</sup>. Il convient de la comprendre ainsi : pour exercer l'une des professions maritimes réglementées, il faut être inscrit sur les rôles des Classes *et donc résider dans l'une ou l'autre des paroisses soumises aux Classes*. C'est du moins ce qu'indique une ordonnance déjà citée de 1708<sup>89</sup>. Cependant une autre ordonnance est rendue en 1759 afin d'attirer à la navigation et sur les vaisseaux du Roi des jeunes gens « des paroisses maritimes *et non maritimes* »<sup>90</sup>. Il n'est pas dit qu'ils doivent élire domicile sur la côte, et d'ailleurs ils ne sont pas classés.

L'étendue géographique des Classes dépend aussi des besoins de l'État, et il n'est pas surprenant que Louis XIV ait voulu les étendre aux principales rivières<sup>91</sup>. Un ordre du Roi daté de la fin de 1689 prescrit l'enrôlement des bateliers du « haut des rivières » de la Garonne et de la Dordogne ; le commissaire de Bordeaux est chargé de ce travail, et les autorités locales doivent lui prêter main-forte et surtout lui montrer les rôles des habitants<sup>92</sup>. Deux ans plus tard, Lombard est invité à pousser l'enrôlement le

<sup>85</sup> Ch. Schnakenbourg, *op. cit.*, vol. 2, p. 89 à 91, pour ce développement.

<sup>86</sup> Ordonnance de la marine d'août 1681, l. IV, t. 3, art. 2 et 3.

<sup>87</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 68 à 70, pour la fin du paragraphe.

<sup>88</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 88.

<sup>89</sup> A<sup>2</sup>-22, p. 156 à 159. Le copiste a omis la date de l'ordonnance.

<sup>90</sup> *Ordonnance du Roi concernant les novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux du Roi*, du 12 décembre 1759, art. 1 et 2.

<sup>91</sup> Lettre du ministre Pontchartrain du 6 novembre 1693, C<sup>4</sup>-40, 1<sup>re</sup> partie, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 19.

<sup>92</sup> Ordre du Roi du 29 décembre 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 102-103.

plus haut possible, en vues de levées qui doivent être considérables<sup>93</sup>. Mithon de Senneville (?-1737), alors commis des Classes, parvient à recruter dans 41 ports, de Bourg à Bergerac sur la Dordogne et jusqu'à Coutras sur l'Isle<sup>93</sup>. En 1691, on a pris jusqu'à des marinières des bateaux de poste de Toulouse<sup>94</sup>. Le commissaire Morel a pour consigne d'enrôler ceux qui se présentent et de *favoriser leur embarquement* sur des bâtiments marchands de Bordeaux, afin qu'ils se forment<sup>95</sup>. Arnoul convient avec Massiot, commissaire du département de La Rochelle, et avec Lombard que les bâtiments marchands armés pour le long cours prendront le sixième des matelots parmi les marinières de la Charente, de la Dordogne et de la Garonne<sup>96</sup>. L'éloignement du port de Rochefort rend leur emploi fort onéreux, et le ministre n'est pas près de faire usage de cette ressource, « à moins d'un besoin bien pressant »<sup>97</sup> ! Lever des Provençaux pour le Ponant, comme on l'a fait en 1691 à raison de quatre mille hommes, puis en 1692, est moins encore à conseiller, écrit Arnoul, parce que « l'éloignement fait beaucoup plus de dépenses au Roi et de peine au matelot que partout ailleurs ; plusieurs disparaissent au moment des levées »<sup>98</sup>. En 1693, le département de Nantes est augmenté de paroisses situées sur la Loire jusqu'à Ingrandes, parce que des insoumis viennent s'y réfugier<sup>99</sup>. L'enrôlement des bateliers et des pêcheurs jusqu'à Orléans est ordonné en 1706<sup>100</sup>. Le législateur explique que les intendants de Tours et d'Orléans ont autrefois enregistré une partie des bateliers et des pêcheurs de la Loire, du Cher, de la Vienne et de la Maine<sup>100</sup>.

Cette dernière entreprise est sans lendemain, et, dans la réorganisation des Classes de 1725-1734, on retient les limites suivantes : la Garonne, jusqu'à Cazères ; le Tarn, jusqu'à Gaillac ; la Dordogne, jusqu'à Bergerac ; l'Isle et la Dronne, jusqu'à Coutras ; la Charente, jusqu'à Angoulême ; la Seine, jusqu'à Rouen et ses environs ; la Loire, jusqu'à Nantes et ses environs<sup>101</sup>. Cinq ordonnances, rendues de 1725 à 1734 après une nouvelle circonscription et donc imprimées, donnent le nom de toutes les paroisses ou villes soumises aux Classes dans les 67 quartiers du Royaume, eux-mêmes regroupés en 19 départements<sup>101</sup>.

À la question de l'étendue géographique se rattache celle de l'enrôlement d'hommes qui ne sont pas des gens de mer. Nous venons d'évoquer le cas des marinières, dont l'autorité use ou abuse afin d'augmenter le nombre des matelots pour le Roi. Nous avons vu également que certains marins échappaient à l'enrôlement à cause de leur condition. Les hommes employés sur les pataches des Fermes ou sur les bacs, bateaux et chaloupes des gouverneurs des places maritimes ne jouissent pas de cet avantage<sup>102</sup>. Des officiers-marinières et matelots classés ont acheté des charges de finance de peu de valeur et prétendu se faire rayer des registres par ce moyen : une ordonnance de 1696 dispose qu'à l'avenir ils ne pourront être exemptés que s'ils

<sup>93</sup> B<sup>2</sup>-80, f° 1205 et B.N., n.a.f. 21337, f° 148-149, lettres citées par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 15.

<sup>94</sup> Lettre du 7 avril 1691, B<sup>2</sup>-77, f° 547, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 175.

<sup>95</sup> Lettre de Pontchartrain à Morel du 26 juillet 1693, B.N. n.a.f. 21337, f° 169, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 86.

<sup>96</sup> Lettre d'Arnoul du 15 août 1693, B.N. n.a.f. 21337, f° 201, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 92.

<sup>97</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 87.

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 173-174.

<sup>99</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>100</sup> Ordonnance du 2 juin 1706, A<sup>2</sup>-21, p. 544-545.

<sup>101</sup> Ordonnances du 1<sup>er</sup> juillet 1727 (intendance de Dunkerque), du 13 novembre 1731 (Le Havre), du 30 novembre 1734 (Brest), du 3 décembre 1726 (Rochefort) et du 2 octobre 1725 (Toulon) ; recueil A<sup>2</sup>.

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



achètent un office dont la finance est de 500 l au moins et qu'ils renoncent à la navigation<sup>103</sup>. Les deux dispositions sont également combinées dans une ordonnance rendue en 1746<sup>104</sup>. Les matelots étrangers qui « s'habituent dans le Royaume » sont également classés, et l'ordonnance de 1689 rappelle qu'après cinq ans de services sur les vaisseaux du Roi, ils ne sont plus réputés aubains, mais régnicoles conformément à l'édit d'avril 1687<sup>105</sup>.

L'enrôlement pose parfois des problèmes, et ceux-ci sont encore sources d'abus. Louis de Rostan, commissaire de la Marine envoyé en mission en 1725 écrit, à propos de la revue du petit quartier de La Teste-de-Buch, port du bassin d'Arcachon, que l'« on a anciennement classé des paysans du bord des étangs situés dans les terres à trois ou quatre lieues de La Teste, sous prétexte qu'ils y pêchaient avec de petits bateaux. J'ai été sur les lieux et j'ai trouvé que ces gens sont plutôt laboureurs que matelots et d'ailleurs presque tous scorbutiques, en sorte que je ne les ai point mis sur le rôle des Classes. »<sup>106</sup> Le commissaire Lombard, chargé du département de Bordeaux, reconnaît lui-même en 1711 « qu'on a envoyé au service bien des gens qu'on ne connaissait guère, la plupart ayant préféré le service de la mer à celui des milices »<sup>106</sup>.

L'auteur d'une instruction de janvier 1691 distingue trois catégories de matelots, « savoir ceux qui ont servi sur les vaisseaux de S.M., ceux qui ont servi sur les vaisseaux marchands dans les voyages de long cours et dans les pêches de la baleine et de la morue, et ceux qui n'ont servi qu'à la pêche et à naviguer des barques le long des côtes. Ceux qui ont servi aux pêches de la baleine et de la morue et au long cours sont censés être aussi bons matelots que ceux qui ont servi sur les vaisseaux de S.M. Les autres, qui n'ont été que sur des barques et sur des bateaux pour pêcher le long des côtes sont, à la vérité, fort inférieurs à ceux-ci. Mais, *comme il y a dedans les vaisseaux de S.M. des fonctions pour des matelots où il ne faut pas une grande expérience et dans lesquelles tout homme sain et robuste peut être employé*, cette dernière classe ne laisse pas de servir très utilement. Aussi il les faut chercher avec soin et faire ajouter sur le rôle des Classes ceux qui ne s'y trouveront point. »<sup>107</sup> L'auteur ne parle pas des bateliers, mais il ne veut omettre aucun homme qui a été à la mer. Il souligne très justement qu'une partie d'un équipage quelconque n'a besoin que de force physique ; l'abus de l'emploi des matelots les mieux formés, surtout sous la pression des commandants à la mer, est l'une des sources permanentes d'infériorité de la Marine et du commerce, en ce qu'il épuise prématurément, pendant la guerre, le vivier que constituent les Classes.

#### 4.1.7. Le service par classes

Avant de parler des classes de service, il faut dire que le service dû par les gens de mer est *personnel* : aucun remplacement n'est admis, pas même une inter-

<sup>103</sup> Ordonnance du 25 janvier 1696, A<sup>2</sup>-21, p. 1-2.

<sup>104</sup> Ordonnance du 28 juillet 1746, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 497-498.

<sup>105</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 8.

<sup>106</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 81.

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 93-94. L'*État abrégé* de 1691 (Ms 3278 (5786) de la bibliothèque municipale de Rouen) comprend 47 859 matelots de service au 1<sup>er</sup> janvier et 5 582 officiers-mariniers. Des premiers, 4 053 sont des pêcheurs et gabarriers *sans expérience de la manœuvre*.

version, avant 1784<sup>108</sup>. Pourtant certains ne servent pas, s'ils ne sont pas en état de servir : c'est ce que Seignelay indique dans une lettre dont les termes ouvrent la voie à des abus, quand il suggère à un commissaire de se faire aider de ses amis pour trouver le nombre de matelots qu'il lui a demandé<sup>109</sup>. En 1720 encore, le Conseil de marine rappelle que les officiers des Classes qui lèvent des matelots « mauvais » ou « malin-gres » qui sont renvoyés par le port d'armement, s'exposent à des reprises sur leurs appointements, « sauf à eux à en faire le recouvrement sur cette sorte de matelots »<sup>110</sup>.

L'ordonnance de 1689 confirme la division des gens de mer en trois ou quatre classes de service selon les provinces maritimes<sup>111</sup>. Chaque classe doit servir alternativement pendant une année civile<sup>112</sup>. Les marins qui ne sont pas de service peuvent travailler au commerce ou à la pêche ; ils peuvent aussi servir sur les vaisseaux du Roi, sans pour cela être dispensés de le faire lorsque le tour de leur classe sera revenu<sup>113</sup>. Cet ordre théorique est impraticable. Une autre ordonnance de 1689 permet en effet aux officiers chargés des Classes dans l'intendance de Dunkerque de prendre des officiers-mariniers et matelots présents dans toutes les classes pour compléter les équipages de ce port<sup>114</sup>. A la fin de 1693, le ministre fait savoir à l'intendant Bégon que les marins qui ont servi cette année-là à Rochefort sont retenus pour les armements de 1694, par suite de la difficulté de les rassembler, qui a retardé les armements<sup>115</sup>. Arnoul émet cette objection, lorsque le ministre préfère composer la tête des équipages de marins qui ont servi pendant la campagne d'hiver précédente : « je ne sais si c'est un bien, parce qu'il me semble que c'est pousser à bout un matelot [...] et il faut à la fin qu'il y succombe, parce qu'il n'y aurait jamais sur ce pied que la porte de l'hôpital par où ils pourraient sortir du service pendant la guerre, et c'est aussi ce qui fait que la plupart y restent »<sup>116</sup>. Pontchartrain réplique par l'argument d'autorité : « L'ordre que je fais observer depuis trois ans a été de ne faire garder pour les armements d'hiver que des gens de bonne volonté et des matelots levés l'été précédent, afin qu'un homme ne fût obligé de faire, au plus, que deux campagnes d'été et une d'hiver »<sup>116</sup>.

Le règlement du 31 décembre 1692 montre que le service reste alterné, mais ne respecte pas le rythme prévu en 1689, puisque le Roi fait connaître au début de chaque année le nombre de classes ou de demi-classes dont il aura besoin et pour combien de temps il peut donner congé aux autres<sup>117</sup>. Les deux parties de chaque classe doivent être rendues « le plus égales entre elles qu'il se pourra, tant pour le nombre que pour la qualité ». Lors d'un armement général, on a soin de réserver pour la dernière extrémité la demi-classe qui a servi en dernier lieu. L'autorité en avise les marins de

<sup>108</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 6.

<sup>109</sup> Lettre de Seignelay à Massiot, commissaire du département de La Rochelle, du 6 janvier 1690, citée par R. Mémain, *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, 1936, p. 197.

<sup>110</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart du 13 mai 1720, A<sup>2</sup>-24, p. 440-441.

<sup>111</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 3.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 15 et t. 2, art. 7.

<sup>114</sup> Ordonnance du 9 mai 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 15-16.

<sup>115</sup> Lettre de Pontchartrain à Bégon du 20 octobre 1693, A<sup>2</sup>-20, p. 468-469.

<sup>116</sup> Lettres de Pontchartrain à Arnoul des 20 octobre et 11 novembre 1693 et d'Arnoul à Pontchartrain du 4 novembre 1693, B.N. n.a.f. 21337, f<sup>o</sup> 334, 370 et 374, citées par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 41-42.

<sup>117</sup> *Règlement en forme d'instruction pour tenir les registres des classes de matelots*, du 31 décembre 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 383 à 399, pour ce paragraphe.

cette demi-classe, de façon à les encourager à rechercher et dénoncer ceux qui se cachent.

L'auteur du mémoire de 1724 pour l'inspection des départements des Classes de Rochefort sait que, dans la plupart d'entre eux, on a cessé de diviser les gens de mer par classes : ordre est donné d'y revenir<sup>118</sup>. En temps de paix, on n'a besoin que d'une fraction de classe, et il ne faut pas gêner les marins qui ne sont pas utiles au service. Les officiers des Classes ne retiendront donc chez eux des gens de mer qu'à concurrence du nombre indiqué au début de l'année par l'intendant du port ; s'il n'excède pas l'effectif d'une classe, on doit toujours choisir ceux qui n'ont pas été levés lors de leur précédente année de service « *et les faire marcher à tour de rôle sans aucune préférence* ». Les autres marins prendront congé de l'officier des Classes, qui ne pourra le leur refuser. On continue donc de combiner la division en classes et le tour de rôle : il n'est pas question d'un tour de rôle général, qui serait plus simple à régler que le même tour de rôle dans chaque classe.

Le service par classes, tel qu'il est pratiqué, est-il au moins réparti de manière égale sur les assujettis ? L'auteur du mémoire de 1750 plaide que les gens de mer des provinces soumises à la division en trois classes auraient été trop peu nombreux pour fournir aux levées des ports de Rochefort et de Toulon, si on les avait divisés en quatre classes<sup>119</sup>. Cependant, si l'on s'en tient à l'*État abrégé* de 1696, l'on constate que les départements des Classes ressortissant à ces deux ports comprennent un peu plus de la moitié des gens de mer de service (**tableau annexe n° 5**). Pour répondre à la question posée (et qu'on ne se pose sans doute pas en 1696), il faudrait connaître le volume des armements de chacun des ports de guerre et l'origine des gens de mer effectivement levés.

#### 4.1.8. La tenue des registres

La plus ancienne mention de l'ordre à tenir dans les registres, d'après nos lectures, remonte à 1682 : « les commissaires y [ayant] employé un grand nombre de gens inutiles et omis une partie des meilleurs matelots, [S.M.] veut remédier à cet abus »<sup>120</sup>. Le registre est alors tenu par paroisses sur formulaire pré-imprimé<sup>118</sup>. Des détails sont donnés dans les instructions aux commissaires des classes et armements de Toulon, en 1685 et 1687<sup>121</sup>. Le concours des autorités locales, y compris ecclésiastiques, est requis<sup>122</sup>. On y voit les formes qui vont être maintenues dans les instructions d'Arnoul, même si celles-ci, plus compliquées, n'ont reçu qu'une exécution partielle,

<sup>118</sup> *Mémoire du Roi au s. de Rostan, commissaire-contrôleur de la Marine, pour la visite qu'il doit faire des départements des classes de matelots dépendant de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne*, 1724, copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement.

<sup>119</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 50.

<sup>120</sup> Instruction du 16 septembre 1682 pour les départements de Rochefort, renouvelée le 30 décembre pour le département du Havre, analysée et citée par R. Mémain, *op. cit.*, p. 106 à 109.

<sup>121</sup> *Instruction pour le s. Chaillouet [...] faite à Toulon le 8 juin 1685, et Instruction pour le s. Faure [...], faite à Versailles le 27 février 1687*, copies, B<sup>2</sup>-444. Les modalités de l'enrôlement, qui se résument aux registres à tenir, sont indiquées dans l'ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 5, art. 2 à 4.

<sup>122</sup> Les consuls, marguilliers, chefs de communauté, collecteurs et assésurs distinguent sur les rôles des tailles et affouages les habitants qui s'appliquent à la navigation et les représentent aux officiers des Classes chaque fois qu'ils sont requis de le faire : ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 9.

puis dans celles du début du règne de Louis XV. Ce sont ces dernières que nous allons résumer.

Une lettre du ministre Maurepas révèle le but principal de la remise en ordre qui est alors en cours. Dans tous les quartiers de l'intendance de Rochefort autres que ceux dont les marins vont rarement en mer, écrit-il, on peut suivre le tour de rôle, et, lorsqu'on ne le fait pas, il faut apostiller les rôles afin que le ministre juge si les changements sont justifiés, « sans quoi la confusion *se rétablirait* dans la classe de service, et les officiers des Classes pourraient à leur gré exempter du service ou faire marcher ceux qu'ils jugeraient à propos, et c'est ce qu'il convient *absolument* d'empêcher »<sup>123</sup>. Cet objectif explique que la nouvelle réglementation décrive avec beaucoup de soin la manière de tenir les registres et d'établir les états fixes et variables. Les lois sont plus précises, et l'on sent que le ministre en veut une application plus littérale. Elles consistent en deux ordonnances ou règlements rendus le 10 mai et le 30 août 1728, et en deux instructions qui sont cette fois imprimées, sinon tout à fait publiques.

En 1724, quatre commissaires de la Marine ont été envoyés en mission afin d'instruire les officiers des Classes, former de nouveaux registres et « recommander l'exécution des principales règles établies pour la conservation de la discipline »<sup>124</sup>. Les officiers des Classes ont désormais six registres nominatifs à tenir uniformément dans chaque quartier, et non plus selon leur fantaisie : 1° le registre des capitaines, maîtres et patrons ; 2° la matricule des officiers-mariniers et matelots distingués par paroisses, avec l'indication des campagnes et de la résidence ; 3° le registre des officiers-mariniers et matelots de service, divisé par classes ; 4° le registre des mousses ; 5° le registre des ouvriers, tant pour le service de la mer que pour celui des arsenaux ; 6° le registre des bâtiments marchands<sup>125</sup>. Le mémoire de 1750 indique un *registre général* et sept *registres particuliers* : capitaines, maîtres et patrons ; pilotes ; officiers et volontaires ; officiers-mariniers et matelots hors de service ; mousses ; novices ; ouvriers.

La revue des gens de mer doit se faire en décembre de chaque année, mais non sans un ordre du ministre désormais<sup>126</sup>. L'*état numérique fixe* comprend autant de lignes qu'il y a de paroisses dans le quartier et les colonnes suivantes : les officiers-mariniers, divisés selon les six spécialités ; les matelots, selon les 3 ou 4 classes de service et selon sept paies (de 9 à 15 l) ; le total partiel ; les capitaines, maîtres et patrons ; les mousses ; le total général ; les invalides ; les ouvriers. Sous le tableau, l'officier du quartier indique le nombre de morts depuis la dernière revue et le nombre des nouveaux. Dans l'*état numérique variable*, les paroisses sont remplacées par les mouvements des gens de mer, selon les onze rubriques suivantes : au service sur les vaisseaux du Roi ou dans le port de guerre ; présents dans le port de résidence, à la pêche ou au petit cabotage ; au grand cabotage ou au long cours ; changés de département ; absents sans permission et sans que l'officier ait des nouvelles de ces

<sup>123</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 2 septembre 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 590-591.

<sup>124</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 163.

<sup>125</sup> *Mémoire du Roi au s. de Rostan, commissaire contrôleur de la Marine, pour la visite qu'il doit faire des départements des classes de matelots dépendant de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne*, 1724, copie, B<sup>2</sup>-444 (les modèles d'états n'ont pas été recopiés).

<sup>126</sup> *Mémoire du Roi sur ce qui doit être observé au sujet des gens de mer qui seront levés pour servir sur les vaisseaux de S.M. et sur partie des fonctions des commissaires aux bureaux des armements et des officiers des Classes*, du 10 mai 1728, 67 art., avec modèles annexés, imprimé, dans le recueil Ms 29, pour ce développement.

absents ; absents avec permission ; dans les pays étrangers ; soldats des troupes de terre ou de mer ; condamnés aux galères ; esclaves en Barbarie ; janissaires (« faits Turcs »). L'officier mentionne le cas échéant les autres mouvements dont il a connaissance. Les états fixes et les états variables existent depuis Arnoul ; ils ont permis de dresser les états récapitulatifs figurant dans les *États abrégés*, que nous avons encore abrégés dans les **tableaux annexes n° 5 et 6**. L'*état nominatif des mouvements* contient : les morts ; les gens de mer ayant changé de quartier ; les mousses devenus matelots ; les nouveaux venus ; les fuyards, les vagabonds et ceux qui sont restés à l'étranger ; ceux qui se sont engagés dans les troupes ; les hommes condamnés aux galères ; ceux qui se sont faits Turcs ; les esclaves ; les invalides ; les autres changements, s'il y a lieu.

L'état fixe et l'état variable du quartier sont expédiés au commissaire du département et à l'intendant du port de dépendance. Ces états numériques sont également envoyés à la Cour, ainsi que l'état des mouvements *destiné à la mise à jour des registres nominatifs qui y sont désormais tenus en double*. L'officier du quartier adresse en même temps un état des bâtiments marchands qui auront péri en mer et de ceux qui ont été condamnés, et un autre état des nouveaux bâtiments ayant pour attache un port du quartier, avec les renseignements permettant de les identifier.

#### 4.1.9. La surveillance des gens de mer non levés pour le service du Roi

La législation relative aux gens de mer est remplie de dispositions tendant à restreindre leur liberté et à les surveiller, afin qu'ils n'échappent pas au service du Roi, chaque fois qu'ils doivent être levés. Nous donnons ci-après quelques-unes des plus significatives d'entre elles.

L'ordonnance de 1689 défend aux officiers-mariniers et aux matelots de s'engager dans aucune navigation, s'ils ne sont pas enrôlés dans les Classes et n'ont retiré leur bulletin au bureau de l'officier des Classes : les capitaines, maîtres et propriétaires qui engagent des marins qui ne sont pas en règle risquent 500 l d'amende la première fois et une peine corporelle en cas de récidive<sup>127</sup>. Le bulletin en parchemin, que les gens de mer doivent porter sur eux en permanence, mentionne leur signalement, leurs privilèges et les années de service<sup>128</sup>. Il est remplacé, en 1694 semble-t-il, par un « livre » plus complet — on dit *livret* par la suite — qui doit « [faire] connaître en tout lieu [les services] d'un matelot par les décomptes qui doivent y être »<sup>129</sup>.

Le rôle d'*équipage* est la pierre angulaire du système de surveillance des gens de mer par le service des Classes, et dans ce domaine aussi, les capitaines, maîtres et patrons doivent collaborer avec les officiers du Roi. Le rôle d'*équipage* a été institué en 1584 ; sans ce document dûment visé, aucun bâtiment mâté ne peut mettre en mer, sous peine de confiscation<sup>130</sup>. L'ordonnance du 21 décembre 1684, reprise dans celle du 15 avril 1689, fait obligation aux capitaines marchands de porter le rôle au bureau des Classes du département dont le port d'armement relève, pour certification avant dépôt au greffe de l'amirauté compétente ; de fortes peines viennent frapper les contre-

<sup>127</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 6.

<sup>128</sup> *Ibid.*, art. 5, et t. 5, art. 7.

<sup>129</sup> Lettre de Pontchartrain à Gaillard, commissaire du bureau des classes et armements de Rochefort, du 30 novembre 1694, A<sup>2</sup>-20, p. 541. Les décomptes ne doivent plus être transcrits sur chaque congé, qui n'est qu'une feuille volante.

<sup>130</sup> Édité de mars 1584, art. 47 et 66 ; *Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, l. I, t. 10, art. 1.

venants<sup>131</sup>. Le capitaine emporte un double du rôle<sup>132</sup>. Contrairement à ce que la formulation de l'ordonnance de 1689 laisse croire<sup>133</sup>, il n'a pas à présenter ses hommes au bureau des Classes, ni à l'aller ni au retour. Au retour il déclare les morts, ceux qui l'auront abandonné, ceux qu'il aura laissés ou pris en cours de route<sup>131</sup>. Le règlement du 10 mai 1728, confirmé en 1784, oblige les hommes compris dans un rôle d'équipage de se présenter au bureau des Classes lors de l'expédition du rôle<sup>134</sup>. En 1760, la règle établie est que le rôle d'équipage sert à la fixation des salaires et qu'il n'est permis d'alléguer aucune convention qui y soit contraire<sup>135</sup>.

L'homme de mer doit déclarer préalablement au commissaire de son département son changement de domicile ou de profession ; les employeurs ne peuvent engager de gens de mer domiciliés dans un autre département que celui du port d'armement sans s'être fait représenter le congé du commissaire du lieu de résidence ou le certificat d'enrôlement dans le nouveau département de résidence<sup>136</sup>. Cette règle, selon l'auteur du mémoire de 1750, « fait le fondement le plus solide de l'administration des Classes, en ce qu'elle met les officiers des Classes en état d'avoir une parfaite connaissance de tous les gens de mer confiés à leurs soins et leur donne ainsi le moyen de réserver, selon les besoins, le nombre d'hommes qu'ils peuvent avoir ordre de fournir pour le service des vaisseaux du Roi. Elle empêche que ceux qui voudraient s'absenter de chez eux illégitimement, soit pour se soustraire au service, soit après avoir déserté les vaisseaux de S.M. ou les bâtiments marchands et emporté des avances, ne puissent naviguer furtivement dans d'autres ports et se garantir ainsi des peines et restitutions qu'ils sont dans le cas de subir. »<sup>137</sup> La contravention à l'article du changement de domicile est un cas constitutif du crime de désertion<sup>136</sup>. Des matelots se sont fait passer pour d'autres afin d'user de leurs passeports et permissions, ou se sont annoncés comme étrangers ou nés aux colonies ; des commissaires ont cherché à fournir des matelots à des armateurs de leur quartier en cas de circonstances rendant difficile la formation des équipages, mais au détriment d'autres quartiers<sup>137</sup>. L'autorité a donné des ordres pour remédier à ces abus, et l'auteur du mémoire de 1750 espère que le rétablissement de la discipline dans cette partie va s'ensuivre.

La surveillance des bâtiments marchands elle-même est utilisée pour le contrôle des exemptés. Ceux-ci sont au nombre de 5 à 6 000 selon les *États abrégés* de 1696 à 1710 (**tableau annexe n° 6**) ; le nombre des bâtiments marchands répertoriés dans ces états varie de 7 292 à 8 731 pendant la même période. D'après l'ordonnance de 1689, les commissaires s'informent « de la quantité, port et qualité des bâtiments

<sup>131</sup> L'ordonnance du 21 décembre 1684 est citée par Ch. Schnakenbourg ; ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 18, 19 et 21.

<sup>132</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 18.

<sup>133</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 14 et t. 1, art. 21.

<sup>134</sup> *Règlement au sujet des Classes*, du 10 mai 1728, reproduit dans R. J. Valin, op. cit., vol. 1, p. 679-680.

<sup>135</sup> *Règlement pour la police et discipline des équipages des navires marchands, expédiés pour les colonies françaises de l'Amérique et sur ce qui doit être observé pour le remplacement des équipages, tant des vaisseaux de S.M. que des navires marchands*, du 11 juillet 1759, 32 art., dans R. J. Valin, op. cit., vol. 1, p. 511 à 515 ; art. 31. Depuis l'édit de juillet 1720 concernant les invalides de la Marine, t. 6, art. 18, les parties prenantes doivent déclarer aux officiers des Classes les conditions de leur engagement avec les armateurs.

<sup>136</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 16. Dans le mémoire du 10 mai 1728 [réf. 126], le quartier remplace le département.

<sup>137</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 95 à 97, pour ce développement.

marchands de leur département, du nom des capitaines, maîtres et patrons qui les commandent, de la force de leur équipage, du nombre de voyages qu'ils font chaque année et des lieux où ils vont faire leur commerce, de ceux des bâtiments qui seront nouvellement construits, qui seront pris, qui se perdront à la mer et qui ne seront plus en état de servir »<sup>138</sup>. Ils visitent les bâtiments qui entrent et sortent du département, de façon à identifier par les rôles les marins qui naviguent pendant l'année de service ou sur des navires étrangers<sup>139</sup>. Les bâtiments pour le long cours sont visités afin qu'ils fassent faire éventuellement des radoubs et compléter l'équipement pour la sécurité de la navigation et la défense contre l'ennemi en temps de guerre<sup>140</sup>. Le commissaire protège d'ailleurs le commerce et facilite la navigation des bâtiments marchands « autant que le bon ordre et la discipline des Classes le pourront permettre »<sup>141</sup> : ici aussi le service du Roi prime.

En 1728, le principe du paiement du solde des gages ou loyers au département, suivant le plan de l'ordonnance du 20 octobre 1672 pour la marine de guerre, est adopté : il est motivé par la prévention des désertions et non par l'intérêt des familles que le législateur invoque dans l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1745<sup>142</sup>. C'est au vrai une nouvelle ingérence de la Plume dans les affaires privées des marins. Valin nous dit qu'après l'amarrage et le déchargement du navire, « il n'est plus question que du paiement [des maître et gens de l'équipage] qui doit être fait sur le décompte du commissaire de la Marine, à l'effet de quoi il faut les faire passer en revue devant lui. C'est lui qui fait le décompte d'un chacun avec le propriétaire ou l'armateur du navire, et après leur paiement il leur délivre à chacun un permis pour se retirer chez eux. »<sup>143</sup> Même les acomptes doivent être autorisés par un officier des Classes ou faisant fonction, et, à l'étranger, par un consul ou agent du Roi<sup>144</sup>. Le décompte n'entraîne le paiement sur place que pour ceux qui habitent dans le département<sup>145</sup>. Le capitaine ou l'armateur ne donne plus aux autres qu'une conduite et délivre au commissaire du lieu du désarmement une lettre de change que celui-ci envoie au commissaire du lieu où le paiement doit se faire. Valin s'étonne que l'on ait pris si tard la précaution de payer ainsi les équipages marchands, mais c'est aussi pour dire que l'on est allé trop loin. L'arrêt du Conseil de 1734 rendu en interprétation de la déclaration de 1728 dont nous parlons précise que le capitaine, maître ou patron ne peut pas même payer les loyers dans un port différent du port d'armement ; si donc le port de désarmement est différent, il remet les loyers à l'officier des Classes dans le ressort duquel ce port se trouve, contre décharge par mention au bas du rôle d'équipage et signature<sup>146</sup>. Une ordonnance de 1742 rendue pour les navires qui désarment aux colonies prévoit que le décompte y est fait et envoyé en France avec une lettre de change tirée par le capitaine sur les

<sup>138</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 5, art. 11.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 12 et 13.

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 19.

<sup>141</sup> *Ibid.*, art. 18.

<sup>142</sup> Déclaration du 18 décembre 1728 et ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1745, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 680-681 et 685.

<sup>143</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, p. 503.

<sup>144</sup> *Déclaration du Roi concernant l'embarquement et le débarquement des matelots dans les ports du Royaume, terres et pays de l'obéissance de S.M., dans les pays étrangers et au sujet des acomptes qui peuvent être donnés sur les salaires desdits matelots*, du 18 décembre 1728, pour ce développement.

<sup>145</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 675 à 679, pour ce développement.

<sup>146</sup> Arrêt du Conseil du 19 janvier 1734 en interprétation de la déclaration du 18 décembre 1728, *op. cit.*, p. 681-682.

armateurs<sup>147</sup>. Les officiers des Classes sont ainsi conduits à manier des sommes beaucoup plus importantes que dans leur seule activité de régisseur d'avances et de recettes pour le compte du Roi.

Une nouvelle étape est franchie en 1745, lorsque la loi déclare nulles les dettes que les gens de mer pourraient contracter sans l'aveu du commissaire aux Classes (ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1745)<sup>145</sup>. Valin souligne qu'il s'agit moins de l'intérêt des familles que de l'extension du pouvoir des commissaires aux Classes, « qui ont toujours souffert impatiemment les saisies faites entre leurs mains de la part des créanciers des matelots et autres gens de mer. En effet, à prendre cette ordonnance à la lettre, il s'ensuivrait que les matelots seraient perpétuellement sous la *tutelle* des officiers des Classes, et que jusque dans le lieu de leur domicile, ils ne pourraient, sans leur aveu, ni prendre une maison à loyer, ni acheter à crédit ce qui leur serait nécessaire pour leur subsistance et leur habillement, aussi bien que de leur famille ; ce qui ne pourrait que leur causer un tort considérable, en leur ôtant tout crédit et par là la ressource que plusieurs trouvent dans un petit commerce qu'ils autorisent leur femme à faire pendant leur absence. Aussi les officiers des Classes, frappés eux-mêmes de ces inconvénients, ont-ils cru enfin devoir négliger l'exécution de cette partie de l'ordonnance dont il s'agit, en faisant payer régulièrement, sur le décompte des matelots, les sommes légitimement dues aux créanciers qui se présentent pour réclamer leurs gages, jusqu'à concurrence. Mais en cela même, s'ils font les fonctions de juges et si les paiements ne se font pas de gré à gré, ils entreprennent manifestement sur les fonctions des officiers de l'Amirauté. » L'officier d'amirauté qu'est Valin est aussi sensible à cet empiètement qu'à la non-observation de la loi et à l'arbitraire qui peut s'ensuivre. Il n'en montre pas moins comment la tutelle des officiers des Classes s'exerce sur le marin et l'amointrit.

#### 4.1.10. Les privilèges des gens de mer

Les privilèges accordés en 1670 et 1673 sont rappelés dans les termes suivants en 1689 : « Les officiers-mariniers, matelots et gens de mer qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de S.M. ou un voyage au long cours et qui seront encore en état de servir, soit qu'ils soient actuellement employés, ou qu'ils restent chez eux, jouiront *pendant l'année de leur service* de l'exemption de logement de gens de guerre, du guet et garde de portes de villes et châteaux, tutelle, curatelle, de la collecte des tailles, séquestre et garde de biens et régime de fruits, tant à l'égard des affaires de S.M. que de celles des particuliers ; comme aussi de la surséance et suspension de toutes poursuites en leurs procès et différends civils et de toutes contraintes en leurs personnes et biens, pour raison de dettes, soit qu'ils se trouvent obligés solidairement ou autrement. »<sup>148</sup> L'arrêt du Conseil du 9 mars 1755 rappelle mot pour mot cet article<sup>149</sup>. L'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1745 précitée porte défenses à tous particuliers et habitants des villes maritimes de former aucune action sur la solde des matelots, si ce n'est pour loyer de maison, subsistance ou hardes fournies du consentement des officiers des Classes<sup>142</sup>. La valeur réelle de ces avantages personnels, qui ont été accordés afin de faciliter le service du Roi, dépend de l'application qui est faite de la loi.

<sup>147</sup> Ordonnance du 19 juillet 1742, *ibid.*, p. 682-683.

<sup>148</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 14.

<sup>149</sup> A<sup>1</sup>-87.



À l'exposé de ces privilèges nous joignons l'interdiction qui est faite aux gens de mer de s'engager dans les troupes. L'ordonnance de 1689 défend aux officiers de marine chargés de lever des soldats d'engager des matelots, sous peine d'interdiction<sup>150</sup>. Le ministre de la Guerre Barbezieux (1668-1701) rappelle qu'il n'est pas défendu de recruter des matelots dans les troupes de terre<sup>151</sup>. Un tel engagement devient un crime passible des galères perpétuelles en 1717<sup>152</sup>. Maurepas fait cependant remarquer que l'ordonnance du 27 mars 1725 qui étend le champ d'application de l'ordonnance de 1717 aux compagnies franches de la Marine prévoit la peine des galères pour les matelots et non pour les mousses, qui sont donc libres de contracter un engagement<sup>153</sup>. Vingt ans plus tard, et tout en refusant de préparer une ordonnance en interprétation, ce ministre juge à propos de faire classer en qualité de matelots tous les mousses de l'intendance de Toulon qui atteignent l'âge de seize ans, qui est celui de l'engagement dans les troupes, « pourvu qu'ils soient suffisamment propres pour le métier de la mer »<sup>154</sup>. Les gens de mer ne tirent pas au sort pour la milice<sup>155</sup> : les matelots sont plus précieux à l'État que les miliciens.

#### 4.1.11. La radiation de l'ordre des Classes

Jusqu'en 1728, la radiation de l'ordre des Classes n'intervient que lorsque l'homme de mer est déclaré hors de service sur les vaisseaux du Roi<sup>156</sup>. La décision appartient au ministre<sup>157</sup>. La règle a été adoucie : ceux qui veulent renoncer à la profession de marin peuvent demander leur radiation, pourvu qu'ils aient fait campagne sur les vaisseaux du Roi la dernière fois qu'ils se sont trouvés dans le cas d'être commandés. Si le marin radié reprend son premier état, il est à nouveau classé<sup>158</sup>.

#### 4.1.12. Les Invalides de la Marine

Si le règlement dit de Nancy du 23 septembre 1673 pose les bases de l'établissement des invalides de la Marine, il ne faut pas oublier que l'ordonnance d'août 1681, en garantissant au marin qui se blesse au service d'un marchand ou tombe malade pendant le voyage, ses loyers et des soins « aux dépens du navire », reproduit des dispositions très anciennes, que l'on trouve dans les jugements d'Oléron et les

<sup>150</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 35. L'ordonnance dit exactement : des matelots.

<sup>151</sup> Lettre de Barbezieux à Pontchartrain du 7 mai 1696, B<sup>3</sup>-96, f<sup>o</sup> 38, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 99-100.

<sup>152</sup> Ordonnance du 4 février 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 35-36.

<sup>153</sup> Lettre de Maurepas à Poncet du 17 août 1728, Ms 421, 2<sup>e</sup> volume des règlements, p. 108.

<sup>154</sup> Lettre de Maurepas à Villeblanche du 5 octobre 1746, *ibid.*, p. 221. Par exception les fils des soldats de marine ne sont classés qu'à 18 ans « s'ils persistent alors dans la profession de matelot » et peuvent jusqu'à cet âge s'engager dans les compagnies franches : Maurepas montre encore une fois la voie préférable (lettre à Villeblanche du 6 avril 1747, *ibid.*, p. 223-224).

<sup>155</sup> Seule l'ordonnance de 1708 précitée (A<sup>2</sup>-22, p. 156 à 159) en parle nettement à propos des novices et des mousses.

<sup>156</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 54.

<sup>157</sup> *Mémoire du Roi au s. de Rostan, commissaire-contrôleur de la Marine...*, 1724, copie, B<sup>2</sup>-444.

<sup>158</sup> [réf. 156]. La radiation est prévue dans le mémoire du 10 mai 1728 (art. 65 à 67) : la réinscription s'accompagne de la priorité sur les autres matelots, lorsqu'il arrive un nouvel ordre de levées !

ordonnances de Visby et de la Hanse allemande<sup>159</sup>. Cependant, selon le procureur Valin, la pension d'invalidité accordée à ceux qui ne pourraient plus servir serait une « surcharge [...] capable de refroidir le commerce maritime, et d'ailleurs c'est de l'État seul qu'on doit attendre des récompenses de cette nature »<sup>160</sup>.

L'idée première, celle de 1670, est bien la pension d'invalidité de 6 l par mois, accordée indistinctement à tous ceux qui seraient *estropiés au service du Roi*<sup>161</sup>. Ce plan est modifié trois ans plus tard<sup>162</sup>. Le règlement de 1673 institue une retenue de six deniers pour livre (d.p.l.), soit 2,5%, sur les appointements et soldes des officiers et équipages des vaisseaux du Roi, qui doit servir à la construction de deux hôpitaux généraux de la Marine à Rochefort et à Toulon, puis à l'entretien et à la subsistance des « estropiés » qui en seraient les pensionnaires. En attendant, les officiers-mariniers, matelots et soldats estropiés sont admis, dès la publication du règlement, dans les hôpitaux des villes les plus proches des ports et soignés gratis jusqu'à leur guérison. Puis ils se rendent à Rochefort ou à Toulon avec un mois de gages à titre de conduite, sauf s'ils ne peuvent plus rendre aucun service, auquel cas ils restent dans ces hôpitaux jusqu'à la fin de leurs jours. Dans le port on donne 6 l ou 4 l 10 s par mois à ceux qui peuvent travailler, « pour les aider à vivre, outre et par-dessus ce qu'ils pourront gagner en servant ». Ceux qui préfèrent se retirer chez eux obtiennent un pécule représentant trois ans de cette solde minimale, les intendants et commissaires généraux de la Marine devant prendre garde qu'il serve bien à l'entretien de la famille.

En 1689 des hôpitaux ont été construits dans les ports et fonctionnent, mais il n'est plus question qu'ils reçoivent des invalides ; cependant il est toujours prévu de construire des hôpitaux pour eux, mais pour eux seuls désormais<sup>163</sup>. L'ordonnance de la Marine ne parle plus de solde exprimée en livres, mais de *demi-solde*, elle maintient le pécule, fixé à trois années de cette demi-solde<sup>164</sup>. Pour être admis à bénéficier de la demi-solde ou du pécule, le candidat doit fournir un extrait de son enrôlement, le certificat de ses services (militaires) visé par l'intendant des Classes ou, en son absence, le commissaire préposé<sup>165</sup>.

Un arrêt du Conseil du 26 février 1691 porte une retenue de 3 d.p.l. (1,25%) sur le produit net des prises qui seraient amenées dans les ports de Bretagne ou à Granville, pour le rachat des marins originaires de ces ports et captifs en Afrique du Nord. Un autre arrêt, daté du 31 mars 1703, modifie, en tant que de besoin, l'affectation de cette retenue et l'étend à toutes les marchandises des prises et les prises faites en mer : elle doit servir désormais à verser une demi-solde aux matelots qui auront été *estropiés sur les vaisseaux armés en course*<sup>166</sup>. L'autorité espère ainsi que les marins s'engageront plus volontiers dans cette activité dangereuse. S'il reste des fonds disponibles, les *veuves* recevront une gratification en fonction du nombre de leurs enfants<sup>167</sup>.

<sup>159</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 686.

<sup>160</sup> *Ibid.*, p. 687.

<sup>161</sup> Ordonnance du 19 avril 1670, dans le *Code des armées navales*, p. 127 à 129.

<sup>162</sup> Règlement du 23 septembre 1673, *ibid.*, p. 160-161, pour ce développement.

<sup>163</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 4, art. 1. Cet article dit le contraire de ce qui est ; il est mal rédigé.

<sup>164</sup> *Ibid.*, art. 2 et 4.

<sup>165</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>166</sup> Arrêt du Conseil du 31 mars 1703, A<sup>2</sup>-21, p. 351 à 353.

<sup>167</sup> Arrêt du Conseil du 25 juillet 1703, A<sup>2</sup>-21, p. 366 à 368.

Les deux caisses créées en 1673 et 1691 sont réunies par l'édit de mai 1709<sup>168</sup>. Le préambule rappelle les efforts qui ont été faits pour soulager les officiers et soldats de l'armée de Terre et indique qu'il a paru raisonnable de traiter semblablement les officiers et les gens de mer qui servent l'État *ou les négociants et armateurs*. Le plan des hôpitaux est abandonné : on en revient à la pension d'invalidité, la retenue est abaissée à 4 d.p.l. (1,67 %) et le droit est étendu aux officiers et entretenus de la Marine, ainsi qu'aux ouvriers des arsenaux, une nouvelle catégorie d'agents publics ainsi individualisée. La retenue frappe toutes les pensions, gratifications, les appointements, gages, soldes et paies accordés aux officiers et entretenus de la Marine, en France et aux colonies, ainsi qu'aux ouvriers. Elle s'étend aux gages et appointements des gens de mer au service des négociants (s'ils sont payés à la part, une retenue forfaitaire est opérée), ainsi qu'au produit des prises. Cette retenue sert à payer les pensions des officiers de plume et d'épée de la Marine et la demi-solde des autres ayants droit, et celle-ci est calculée sur la base de la dernière paie *pour le Roi*. L'édit sous-entend que les blessures ne sont pas le seul titre d'admission dans l'ordre des Invalides. En 1713, la retenue opérée sur les gages et appointements du commerce et sur les prises est portée à 6 d.p.l. ; la retenue des 4 d.p.l. sur les dépenses de personnel de la Marine et des Galères est étendue à toutes les dépenses du département<sup>169</sup>.

L'édit de juillet 1720 est rendu après les désordres de la fin du règne de Louis XIV, afin de donner une « bonne et sûre administration » à un « établissement qui n'a été fait que pour leur procurer [aux invalides] une subsistance certaine dans les temps où leurs blessures *et leur caducité* ne leur permettent pas de continuer leurs services »<sup>170</sup>. Il reprend les principes des retenues, don et affectation énoncés dans les lois rendues depuis 1709<sup>171</sup>. La demi-solde est fixée à la moitié de la solde que les ayants droit « auront gagnée dans le dernier service qu'ils se trouveront avoir rendu [au Roi] » ; cette règle s'applique à ceux qui auront servi en la même qualité sur les vaisseaux marchands, le Roi se réservant d'augmenter ou de diminuer cette demi-solde « suivant les cas et eu égard à la qualité de la blessure ou de l'invalidité de celui qui y sera admis »<sup>172</sup>. Les conditions d'admission sont précisées et étendues à la fois par le mémoire du 19 février 1731<sup>173</sup>. Le Roi accorde la demi-solde à ceux qui, « par leurs blessures, leur invalidité ou caducité [sont] hors d'état de pouvoir gagner leur vie par leur travail actuel ». Cet état est constaté par les médecins et chirurgiens entretenus de la Marine ou, à défaut, par les médecins et chirurgiens indiqués par l'officier des Classes du département, qui vise les certificats médicaux. L'âge caduc varie selon les individus ; cependant l'auteur du mémoire sur les Classes de 1750 indique que les officiers-mariniers et matelots sont réputés hors de service pour le Roi à 55 ou 60 ans, ou lorsque leurs blessures ou infirmités les empêchent de supporter les efforts pénibles<sup>174</sup>. La plupart continuent de servir au commerce, dans des emplois moins durs<sup>174</sup>. Le mémoire de 1731 indique cinq cas de refus d'attribution de la demi-solde. Enfin l'édit de 1720

<sup>168</sup> Édit de mai 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 183 à 197, pour ce développement.

<sup>169</sup> Déclaration du 23 juillet 1713, A<sup>2</sup>-23, p. 214 à 218.

<sup>170</sup> *Édit du Roi concernant les Invalides de la Marine*, du mois de juillet 1720, préambule, dans R. J. Valin, *op. cit.*, t. 1, p. 692 à 702.

<sup>171</sup> *Ibid.*, t. 3.

<sup>172</sup> *Ibid.*, t. 4, art. 1.

<sup>173</sup> *Mémoire du Roi concernant les gens de mer, soldats de marine, ouvriers et journaliers qui peuvent être admis à la demi-solde*, du 19 février 1731, 16 art., A<sup>2</sup>-26, p. 273 à 276, pour ce développement.

<sup>174</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 74-75.

confirme l'exemption des gens de mer de tout service personnel et de la capitation (le dégrèvement ne porte que sur la pension d'invalidité)<sup>175</sup>.

## 4.2. Les levées d'hommes et leur emploi au service du Roi

### 4.2.1. Les levées dans les départements

Le règlement du 10 mai 1728 donne quelques assurances aux gens de mer levés, « S.M. voulant établir une règle certaine pour le commandement des gens de mer qui doivent servir sur ses vaisseaux, assurer à ceux qui y serviront bien la récompense due à leurs travaux et faciliter de plus en plus le commerce de ses sujets »<sup>176</sup>. Les gens de mer levés doivent être pris dans la classe de service, à moins d'un ordre particulier du Roi ; les officiers des Classes laissent embarquer au petit cabotage ceux de la classe de service qui n'auront pas été levés et incitent les négociants à les employer en priorité. Réciproquement, si les gens de mer qui ne sont pas de service pour le Roi ne suffisent pas aux armements des particuliers, les officiers en informent le ministre afin qu'il puisse autoriser l'embarquement d'un certain nombre de gens de mer de la classe de service (pour le grand cabotage ou le long cours, d'après ce qui précède). Les gens de mer des autres classes sont libres de servir sur les bâtiments marchands, pourvu qu'ils soient de retour le 1<sup>er</sup> janvier de leur année de service. L'usage qui consiste à leur accorder la liberté jusqu'au mois de février est cependant poursuivi<sup>177</sup>.

D'après l'ordonnance de 1689, le commissaire de département fait publier chaque année au mois de décembre dans toutes les paroisses le rôle de la classe de service de l'année suivante et afficher des copies aux portes des églises et « autres lieux accoutumés » ; il conserve les originaux avec le certificat des publications et affichages<sup>178</sup>. Il se rend sur place pour distribuer manuellement aux hommes levés « l'argent qui doit leur servir d'engagement » et qui n'est en fait qu'une avance<sup>179</sup>. Quand il ne trouve pas les hommes, il remet l'argent « à leur femme et, s'ils ne sont point mariés, à l'un de leurs plus proches parents au domicile, en présence d'un des magistrats municipaux ou du curé et, à leur défaut, de quelques notables habitants du lieu, dont [il dressera] un procès-verbal signé de témoins »<sup>180</sup>. Le législateur oblige le commissaire à faire lui-même levées et paiements, « à peine de répondre en [son] propre et privé nom des inconvénients qui pourraient arriver »<sup>181</sup>. En 1711, alors que l'établissement des Classes est en ruine, Vauvray est le seul des intendants et ordonnateurs des ports à assurer que les paiements d'avances se font selon l'ordonnance de 1689<sup>182</sup>. La plupart de ses collègues écrivent que le moyen est impraticable : le

<sup>175</sup> Édît de juillet 1720, t. 4, art. 2 et 3.

<sup>176</sup> *Règlement au sujet des Classes*, du 10 mai 1728, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 679-680, pour ce développement.

<sup>177</sup> Lettre circulaire de Maurepas aux officiers des classes de Provence et de Languedoc du 18 octobre 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 108-109.

<sup>178</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 1 et t. 5, art. 16.

<sup>179</sup> *Ibid.*, t. 2, art. 1. Cette avance devrait être de trois mois de solde, cf. l. XII, t. 1, art. 16.

<sup>180</sup> *Ibid.*, l. VIII, t. 2, art. 3.

<sup>181</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>182</sup> *Mémoire au sujet des Classes*, 1711, C<sup>4</sup>-129, cité par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 182.

commissaire serait tout le temps sur les routes, et ce serait abaisser son autorité que de le contraindre à prendre le témoignage de notables ; d'ailleurs ceux-ci ne tiennent pas toujours à s'y trouver<sup>182</sup>. Les curés des paroisses doivent lire les avis au prône et user de leur ascendant pour engager les gens de mer à obéir aux ordres du Roi<sup>183</sup>. En 1691, ceux des paroisses maritimes du diocèse de Saint-Malo font tout le contraire : loin de nommer en chaire les matelots qui ne sont pas inscrits, ils défendent aux matelots de se déclarer les uns les autres et refusent même l'absolution à ceux qui le font<sup>184</sup> ! Le ministre enjoint à l'évêque de faire cesser cette désobéissance, et d'obliger les recteurs à se conformer à ce que S.M. attend d'eux, « sans quoi Elle serait obligée d'y apporter le remède nécessaire »<sup>184</sup>.

D'après le mémoire de 1750, les *avances* sont réglées à deux mois de solde, sur le pied de 21 l par mois aux officiers-mariniers et 13 l 10 s aux matelots<sup>185</sup>. La *conduite* (les frais de route) reste ce quelle était en 1728 en Levant, soit 3 s et 2 s par lieue commune, mais elle a été augmentée à 4 s et 3 s en Ponant, par des ordres donnés en 1746<sup>185</sup>. Les officiers font les levées dans les paroisses de leur quartier en prenant les gens de mer dans la classe de service et dans l'ordre des numéros<sup>186</sup>. Les noms de ceux qui n'ont pu être levés sont indiqués au bureau des armements avec le motif. L'officier du quartier envoie à la Cour un rôle des gens de mer qui doivent être ou ont été augmentés, pour mise à jour du double des registres. Il remet au marin levé une feuille de route contenant notamment la solde à verser pendant la campagne, le signalement de l'individu, le folio et le numéro de la matricule, le montant de l'avance et de la conduite versées, la date à laquelle l'homme doit être arrivé au port, ainsi que l'itinéraire, s'il y a lieu. Les hommes levés se rendent dans les ports par leurs propres moyens.

L'ordonnance de 1689 ne prévoit à leur arrivée d'autres logements que les chambres d'hôtes : ceux-ci doivent déclarer au bureau des armements les marins qu'ils reçoivent dès le jour de leur arrivée ; le Roi défend « aux cabaretiers et autres habitants des ports de retirer chez eux, tant aux armements qu'aux désarmements, sans la permission des intendants ou des commissaires des Classes, les officiers-mariniers et matelots [une fois qu'ils sont] distribués sur les vaisseaux, à peine de perdre ce qui leur sera dû par les matelots et de 10 l d'amende payable sans déport par les ordres des intendants de marine »<sup>187</sup>. L'interdiction de cacher chez soi des officiers-mariniers, matelots et soldats des équipages n'est pas respectée : la peine est portée de 10 à 50 l dès 1689, puis à 300 l en 1692, ou le carcan pendant six heures, si le cabaretier ou habitant fautif ne peut payer l'amende<sup>188</sup>. Les gens de mer qui se cachent ne veulent pas travailler à l'armement ou au désarmement. Les cabaretiers et autres particuliers des ports de guerre sont bien capables de les séduire : plusieurs ont engagé des matelots à leur laisser leurs futures parts de prises pour beaucoup moins qu'elles ne valaient en

<sup>183</sup> J. Captier, *op. cit.*, p. 48.

<sup>184</sup> Lettre de Pontchartrain à l'évêque de Saint-Malo du 28 avril 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 167-168.

<sup>185</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 59-60. L'art. 18 du mémoire du 10 mai 1728 donne à entendre que le parfait paiement de l'avance a parfois lieu après l'arrivée dans le port.

<sup>186</sup> *Mémoire du Roi sur ce qui doit être observé au sujet des gens de mer qui seront levés pour servir sur les vaisseaux de S.M. et sur partie des fonctions des commissaires aux bureaux des armements et des officiers des Classes*, du 10 mai 1728, 67 art. et modèles annexés, imprimé, dans le recueil Ms 29, pour la fin du paragraphe.

<sup>187</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 15.

<sup>188</sup> Ordonnances du 28 novembre 1689 et du 4 février 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 80-81 et 271-272.

définitive ; le législateur dispose que ces ventes, portant lésion, sont nulles et que le matelot n'a que la somme versée par le tentateur à rembourser<sup>189</sup>.

D'Usson de Bonrepas, qui a quelques raisons d'en vouloir à son successeur Arnoul, vante le système des levées de 1673 précisé en 1689 pour sa simplicité<sup>190</sup>. C'est ce système qu'un commissaire de la Marine du nom de Richebourg, partisan de la réforme qu'Arnoul essaie de mettre en place, critique dans un mémoire de 1694<sup>191</sup>. Il est arrivé, écrit-il, que plus d'un quart des appelés ne quittaient pas leur domicile et que d'autres se rendaient dans le port, mais non au bureau des matelots : les commissaires étaient surpris qu'on leur demandât de faire des reprises sur des matelots qui n'avaient pas paru et protestaient de leur bonne foi ; ils ne pouvaient pas compter avec le commis du trésorier, et celui-ci n'avait donc pas ses décharges. Les gens de mer étaient distribués sur les bords plutôt par paroisses que par paies, si bien que la valeur des équipages variait beaucoup. Les capitaines bien servis ne disaient rien, mais les autres cherchaient à se procurer de meilleurs matelots. Pour ce faire, ils arrêtaient en ville de bons matelots qu'ils substituaient à ceux qu'ils jugeaient mauvais, sans le dire au commissaire du bureau des armements, qui constatait les changements lors de la revue avant le départ. La Cour n'ayant pas donné là-dessus d'ordres « sévères », le vaisseau partait, et les matelots débarqués retournaient chez eux, voire s'engageaient dans les troupes. Si le capitaine n'avait pu obtenir de changement, il faisait débarquer le lendemain de la revue les plus mauvais sous prétexte de maladie et demandait leur remplacement au bureau, avec la complicité de l'écrivain du bord ; il inventait au besoin des désertions. Les matelots ainsi mis à terre pouvaient être pris par d'autres capitaines et figurer sur deux rôles d'équipage. Examinons maintenant les améliorations proposées par Arnoul dans la conduite des marins et leur séjour au port avant la formation de l'équipage auquel ils doivent être affectés.

Selon le règlement du 31 décembre 1692 déjà cité<sup>192</sup>, le commissaire de département prend soin, « avant toute chose », d'obliger le marin qu'il lève de se fournir de hardes (conformément à un état annexe qui n'a pas été recopié dans le document que nous avons consulté). Il ne lui verse son avance que lorsque le marin s'en est pourvu. Ce dernier place ses hardes dans un « couffin à la manière de Levant » ou un sac de grosse toile « avec quelque tissu, qui se puisse fermer d'un cadenas » dont il a la clé. Conformément à l'ordonnance de 1689, qui est muette sur les hardes, l'avance est payée « en présence de leur femme, autant qu'il se pourra et toujours en celle d'un des consuls, jurats ou autres officiers des lieux, [que le commissaire] fera signer avec lui à la fin de chaque journée, sur le rôle qui se fournira à mesure que les matelots seront payés ».

*Les marins se rendent dans le port par brigades de cent à cent cinquante hommes et sous la conduite d'un écrivain du département ou d'un homme de confiance, après s'être rassemblés. L'accompagnateur porte un rôle des hommes avec le signalement de chacun et le montant de l'avance versée, le tout signé du commissaire. La conduite est alors payée à raison de 2 s par lieue commune de 4 444 m depuis le lieu de*

<sup>189</sup> Ordonnance du 20 juin 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 27-28.

<sup>190</sup> A.N. K 1360, mémoire n° 1, cité par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 169.

<sup>191</sup> Mémoire du 16 juin 1694, B<sup>3</sup>-83, f° 252 à 256, cité et analysé par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 196 à 199, pour ce développement.

<sup>192</sup> *Règlement en forme d'instruction pour tenir les registres des classes de matelots, du 31 décembre 1692*, A<sup>1</sup>-20, p. 383 à 399, pour ce développement.

rassemblement dans le département jusqu'au port. Arnoul a proposé de faire donner l'étape aux gens de mer levés. Le ministre convient que cela serait d'une grande utilité, mais il craint que cela ne coûte plus que les 2 s par lieue<sup>193</sup>. La reconduite dans les quartiers par des officiers-mariniers ne paraît pas possible car ceux-ci, écrit le commissaire de Mauclerc en 1693, « sont des gens qui, ordinairement, se portent bien, qui ont de l'argent et qui cherchent des voitures, au lieu que les matelots vont à pied ; ainsi ils laissent ces gens-là bien loin derrière eux »<sup>194</sup>. Sur l'allocation des 2 s, l'accompagnateur paie de préférence le charroi des hardes ou le transport par mer. Arrivé dans le port avec sa troupe, il la consigne à l'officier qui commande *le vaisseau du port servant de dépôt des équipages* et à l'écrivain qui y sert. Il porte le rôle au bureau des matelots, et celui-ci affecte les hommes aux bâtiments en armement. Quand ils le sont tous, le rôle est rendu avec l'indication des vaisseaux et le certificat du commissaire du bureau des matelots par lequel les gens de mer reconnaissent leur emploi et l'avance qu'ils ont reçue. L'accompagnateur reste dans le port jusqu'à l'arrivée d'une autre brigade de son département.

Lorsque la levée est terminée ou sur le point de l'être, le commissaire du département se rend dans le port ou s'arrange pour que le plus capable de ses écrivains s'y trouve, tant pour travailler aux décharges du trésorier que pour obtenir celles qui reviennent au département avant le départ des vaisseaux. Il compte au moyen des rôles apostillés avec le commissaire du bureau des matelots ou armements, qui doit se charger pour lui envers le trésorier des avances qu'il a payées aux gens de mer compris dans les armements. Le commissaire du bureau donne décharge pour les hommes fournis aux vaisseaux en premier lieu et une autre pour les remplaçants. Les marins levés en plus du nécessaire pour armer finalement les vaisseaux restent à la charge du commissaire du département ; au cas où ils n'excèdent pas le nombre de matelots qu'il avait ordre de lever, il a le droit de reprendre leur avance, s'ils ne peuvent être utilement employés dans le port ou sur les bords, et leur rendre la liberté. Une apostille sur l'*Extrait* de 1693 que nous allons exploiter ci-après porte que les officiers des départements n'amènent pas les matelots, parce que « leurs absences retarderaient considérablement les levées et leurs voyages coûteraient beaucoup ». Ainsi le matelot se rend-il seul dans le port d'armement. Cette disposition était pourtant bonne, ainsi que la surveillance de la composition du sac du marin ; *la négligence de la Marine sur ces objets a coûté cher au pays*.

La circulaire aux intendants du 12 janvier 1693 leur enjoint de choisir un vaisseau, qui doit être amarré le plus près possible du bureau des matelots, afin de recevoir les gens de mer à mesure qu'ils arrivent dans le port<sup>195</sup>. L'institution du *vaisseau de garde*, comme certains l'appellent, et qui préfigure le dépôt des équipages, a duré un certain temps ; le mémoire de 1750 n'y fait pas référence, il y a lieu de croire qu'il n'existait plus. Voici ce que les documents consultés et assez embrouillés nous permettent d'en dire<sup>196</sup>. Le vaisseau de garde est destiné au logement des matelots et

<sup>193</sup> Lettre du ministre à Arnoul du 12 août 1693, B<sup>2</sup>-91, f<sup>o</sup> 193, citée par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 191.

<sup>194</sup> Lettre de Mauclerc du 20 octobre 1693, B<sup>2</sup>-92, f<sup>o</sup> 176-177, *ibid.*, p. 192.

<sup>195</sup> C<sup>4</sup>-40, 1<sup>re</sup> partie, p. 51 à 53, cité par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 187-188.

<sup>196</sup> L'*Extrait du mémoire de S.M. du 1<sup>er</sup> janvier 1693 servant d'instructions aux officiers généraux et particuliers des ports et des vaisseaux qui seront armés sur l'ordre qui doit être observé à l'avenir par rapport aux matelots et aux armements* se trouve dans A<sup>1</sup>-30 et B<sup>2</sup>-444.

autres qui ne sont pas encore affectés à un vaisseau. Il est prévu un état-major complet, y compris aumônier, chirurgien, écrivain et table du capitaine, comme s'il était à la mer, tant que durent les armements. L'un des annotateurs nous apprend qu'il n'y a plus de capitaine sur ce vaisseau et que, lorsqu'il y a deux vaisseaux de garde, comme il arrive dans les grands armements, le chirurgien-major du port y envoie un chirurgien pour les visites, matin et soir. Il précise qu'il importe que les officiers subalternes couchent à bord et y prennent leurs repas, deux d'entre eux devant être présents à la fois pendant la journée. Le vaisseau de garde reçoit lui aussi sa compagnie ou demi-compagnie franche, pour surveiller les marins, et ses rondes de six hommes pour arrêter les matelots trouvés sans billet ou non accompagnés par un officier. La garde à l'amiral, qui est relevée chaque jour, pourrait, selon un annotateur, surveiller le vaisseau de garde de l'extérieur et faire les patrouilles en ville<sup>197</sup>. D'après les remarques portées sur l'*Extrait*, on peut se demander si, hors le cas des grands armements, vaisseau de garde et amiral ne font pas qu'un.

Ces changements utiles n'ont eu lieu qu'à la faveur de la réforme des Classes en 1784 et selon toute vraisemblance d'après les projets et ordres d'Arnoul restés sans exécution et recopiés pour la circonstance (chapitre 20).

#### 4.2.2. La distribution des gens de mer sur les bords

Nous résumerons d'abord le dispositif de 1689. À mesure que les marins arrivent dans le port d'armement, le commissaire préposé au « bureau général des Classes » — c'est le premier nom donné au bureau des armements — les inscrit sur un journal par départements, et l'intendant les répartit sur les bords — il lui faut un billet du commandant de la Marine pour qu'ils y soient reçus — en choisissant de préférence les officiers-mariniers ayant déjà servi sous le capitaine dont il forme l'équipage, le commissaire employant de même les anciens apprentis en qualité de canonniers<sup>198</sup>.

L'ordonnance de 1689 n'indique pas que les marins participent à l'armement de leur vaisseau, ou de quelconques vaisseaux. Cette obligation est attestée dès cette année-là : une ordonnance de l'intendant Patoulet (?-1695) nous apprend que les matelots de Dunkerque ont reçu l'ordre d'aider à l'armement afin de l'accélérer ; comme ils n'ont pas obéi, ils sont prévenus qu'à l'avenir cette désobéissance sera punie du fouet<sup>199</sup>. L'ordonnance du 25 avril 1691, qui institue la demi-solde avec ration

---

Ce document a été postérieurement annoté ; l'un des annotateurs décrit l'ordre en usage à Toulon à une époque qui n'est pas précisée : *Remarques sur le mémoire qui sert d'instructions aux officiers généraux du port au sujet des Classes, [Toulon], copie, B<sup>2</sup>-444.*

Ces dernières remarques se rapportent au mémoire complet ; l'*Extrait* comprend donc les cinq premiers titres d'un mémoire qui en comporte huit : *Pour le lieutenant général, chef d'escadre ou commandant dans le port ; Pour le capitaine qui commandera le vaisseau destiné à recevoir les matelots qui viendront des départements dans le temps de l'armement ; Pour les capitaines des vaisseaux du Roi qui seront armés ; Pour l'intendant ou commissaire général ou particulier à la suite de l'armée ou d'une escadre ; Pour l'écrivain de chaque vaisseau ; Pour le commissaire de l'hôpital ; Pour l'intendant du port ; Pour le commis du trésorier dans le port.* Les titres sont divisés en articles. L'auteur des *Remarques* renvoie à plusieurs reprises le lecteur à un *Mémoire général [d'observations]*.

<sup>197</sup> La garde à l'amiral est chargée de ces patrouilles, d'après l'ordonnance du 15 avril 1689, l. VI, t. 1, art. 31.

<sup>198</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 8 à 11.

<sup>199</sup> Ordonnance du 26 novembre 1689, confirmant celle de l'intendant de Dunkerque, A<sup>2</sup>-20, p. 78-79.



pendant l'armement et le désarmement, est rendue afin d'« engager par de nouvelles grâces les officiers-mariniers et matelots à servir sur les vaisseaux et les obliger de s'y rendre avec plus de ponctualité, et de travailler aux armements et désarmements avec plus d'assiduité qu'ils ne l'ont fait par le passé »<sup>200</sup>. Le paiement de la demi-solde est sujet dès le début à des irrégularités : en 1694 Jérôme de Pontchartrain constate que les écrivains des bords s'occupent davantage de l'armement que de leurs rôles et qu'ils peuvent faire payer ce qu'il leur plaît ; on leur donne même parfois le montant de la demi-solde afin qu'ils la distribuent pendant la campagne<sup>201</sup>.

Les commissaires doivent former des équipages d'égale force, autant que possible, et employer des novices<sup>202</sup>. Sur l'avis de Bonrepas, le nombre de ces derniers est fixé à 2% en temps de guerre et 5% en temps de paix<sup>203</sup>. Les vaisseaux du Roi sont aussi pourvus de mousses, à raison de six pour cent hommes d'équipage<sup>204</sup>. Le règlement du 31 décembre 1692 précité indique un mousse pour huit hommes ; le ministre autorise dix ans plus tard l'embarquement de dix mousses pour cent hommes à Lorient, puisqu'il s'en présente assez, mais « sans que cela puisse tirer à conséquence pour l'avenir »<sup>205</sup>. En 1724, le ministre juge bon de donner douze mousses pour cent hommes au lieu de huit, « afin que ces mousses deviennent plus tôt bons matelots », mais toujours sans que la mesure tire à conséquence<sup>206</sup>. Ces mousses sont plutôt des enfants des gens de mer, comme il a été dit plus haut<sup>207</sup>.

Les capitaines reçoivent les matelots qui leur sont affectés, sous peine d'interdiction<sup>208</sup>. Une ordonnance sur cette matière est rendue peu après la grande ordonnance afin de préciser et peut-être d'affaiblir la portée de cette prescription : « Veut pareillement [S.M.] que les matelots ne puissent être reçus sur les vaisseaux qu'après avoir été distribués au bureau des Classes, ni congédiés après avoir été sur lesdits vaisseaux sans la participation du commissaire [du bureau] des Classes, à peine d'interdiction contre les officiers et de radiation contre les écrivains, des rations qu'ils auront fait fournir à ceux qui n'auront pas été envoyés par les officiers du bureau des Classes. »<sup>208</sup> Elle est à rapprocher de l'article de la grande ordonnance qui prévoit la punition des officiers du vaisseau « qui auront facilité, en quelque manière que ce soit, l'absence et la désertion des matelots, ou qui n'auront pas pris les précautions nécessaires pour l'empêcher » : ils doivent payer les frais de remplacement<sup>209</sup>.

Les intendant et commissaire du bureau des Classes ou armements ne peuvent d'ailleurs remplacer aucun officier-marinier, matelot ou soldat, une fois que l'équipage aura été rendu complet, sans un ordre du Roi, sous peine d'en répondre en leur propre et privé nom<sup>210</sup>. Il s'agit à l'évidence d'éviter les remplacements de complaisance dont le commissaire Richebourg a parlé. La matière reste sensible, plus de

<sup>200</sup> Ordonnance du 25 avril 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 166-167 ; préambule.

<sup>201</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 183.

<sup>202</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 12. Le législateur de 1689 se sert d'une périphrase pour désigner les novices, comme nous l'avons vu plus haut.

<sup>203</sup> Lettre circulaire aux intendants du 30 avril 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 9-10.

<sup>204</sup> Cette prescription se trouve bizarrement au livre des vivres (l. X, t. 3, art. 11).

<sup>205</sup> Lettre de Pontchartrain à Luzançay du 19 avril 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 272.

<sup>206</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 5 janvier 1724, A<sup>2</sup>-25, p. 203-204.

<sup>207</sup> Ordonnance du 10 janvier 1730, dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 368.

<sup>208</sup> Ordonnance du 22 décembre 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 93-94.

<sup>209</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 13.

<sup>210</sup> Ordonnance du 30 mars 1690, A<sup>2</sup>-20, p. 119-120.

trente ans après l'institution des Classes : en 1702, le ministre ordonne à l'intendant du Guay « d'observer à l'avenir, quand un capitaine renvoie les matelots que le bureau des Classes lui a donnés, de ne pas les remplacer et que, quand ils en prennent sans l'aveu des officiers de ce bureau, de les leur faire rendre et, s'ils refusent, de m'en donner avis afin que j'envoie les ordres pour retenir au désarmement, sur les appointements, la solde et la nourriture de ces matelots »<sup>211</sup>. Deux ans plus tard, il s'en prend à l'intendant Vauvré, qui ne respecte pas davantage l'ordonnance de 1690 évoquée ci-dessus<sup>212</sup>. Les officiers de vaisseau et les commissaires se rendent mutuellement responsables de leurs déboires : les premiers exigent davantage d'hommes que les règlements n'en prévoient et accusent les seconds d'exempter des matelots ou de se servir d'eux dans leur intérêt personnel ; les commissaires répliquent que les officiers ne prennent pas les précautions convenables, délivrent des congés aux matelots ou les laissent s'échapper<sup>211</sup>.

Lorsque les équipages sont formés, le commissaire du bureau des armements en dresse les rôles sur son journal, en indiquant en face de chaque nom le département des Classes de provenance et la délégation de solde consentie à la famille<sup>213</sup>. Puis il fait « prêter serment à tous les officiers du vaisseau, lesquels se rendront pour ce sujet sur le pont, avec l'épée au côté et le chapeau bas, le commissaire ayant le sien sur la tête et, en présence de l'équipage, il leur fera jurer et promettre de bien et fidèlement servir le Roi, sous l'autorité de M. l'Amiral et de ceux qui les commanderont en son absence, et de garder et observer les règlements et ordonnances que S.M. veut être observés dans ses vaisseaux »<sup>214</sup>. Cet article reproduit une très ancienne prescription de la marine marchande ; nous n'avons pas trouvé de preuve de l'existence d'un serment prêté par l'officier militaire lorsqu'il est admis au service en qualité de garde ou promu officier, mais seulement ce serment prêté publiquement avant le départ pour une campagne et le serment des chevaliers de Saint-Louis. Les gens de l'équipage prêtent serment à leur tour : « tous ensemble [ils] lèveront la main autant de temps qu'il sera nécessaire pour leur faire entendre succinctement ce à quoi ils s'obligent »<sup>215</sup>. Les rôles étant « entièrement achevés », ils sont portés au propre sur un registre, arrêtés et signés par le commissaire et le contrôleur, « pour y avoir recours en cas de besoin »<sup>216</sup>. Le commissaire envoie aux autres commissaires chargés des Classes dans l'intendance un extrait de la distribution de leurs marins, contenant pour chaque homme la qualité et la paie, la date du départ du vaisseau et la délégation de solde<sup>217</sup>.

Une instruction du 31 décembre 1692 prévoit diverses mesures tendant à achever les rôles, c'est-à-dire les mettre en forme en vue de la décharge du trésorier avant le départ, de façon à permettre aux capitaines de les signer<sup>218</sup>. Une annotation portée sur le document tend à montrer que la chose est impossible, vu que les capitaines

<sup>211</sup> J. Captier, *op. cit.*, p. 90-91.

<sup>212</sup> Extrait d'une lettre de Pontchartrain à Vauvré du 14 mai 1704, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 110-111.

<sup>213</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 18 et 19.

<sup>214</sup> *Ibid.*, art. 20 ; cf. règlement du 6 octobre 1674, t. XIII, § du commissaire ordinaire de la Marine, art. 12.

<sup>215</sup> *Ibid.*, art. 21 ; cf. *ibid.*, art. 13.

<sup>216</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>217</sup> *Ibid.*, art. 23.

<sup>218</sup> *Instruction pour le commissaire au bureau des matelots au port de Toulon*, [31 décembre 1692], copie avec des annotations, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement. Les formulaires ne sont pas recopiés, mais il y a des observations à mi-page datant d'après 1696.

peuvent changer pendant l'armement et qu'ils entraînent alors avec eux des officiers-mariniers, si bien qu'à Toulon *on fait signer les rôles en blanc* et « on les remplit ensuite très fidèlement et suivant les extraits envoyés à la Cour ». Il y a trois exemplaires du rôle d'équipage : celui qui reste au bureau des armements, signé du capitaine et de l'écrivain, sa copie signée du commissaire des armements et destinée à l'écrivain du bord, et le rôle en forme pour le trésorier. Les deux premiers se composent du rôle initial et du rôle des remplaçants. Ces deux parties sont envoyées en copie à la Cour, afin de permettre la surveillance des capitaines et du commissaire des armements.

Le principe du parfait paiement au département adopté en 1672 est confirmé en 1689. Les hommes d'équipage résidant dans le département du port de désarmement « seront payés à la banque pendant huit jours consécutifs, après lesquels les rôles seront clos » ; les autres ne reçoivent que la conduite, le surplus étant payé dans le département de leur domicile, d'après le décompte fait au bureau des armements<sup>219</sup>. Louis de Pontchartrain écrit à son fils qu'on a procédé autrement autrefois : « les matelots mangeaient leur argent dans les cabarets ou à d'autres usages aussi mauvais, disant, pour se disculper auprès de leurs familles, qu'on ne les avait pas payés. Cependant leurs familles mouraient de faim, et ni la taille ni les autres subsides n'étaient payés. »<sup>220</sup> Seuls les Basques ont obtenu le parfait paiement dans le port, parce qu'ils sont récalcitrants<sup>220</sup>.

Le bureau des armements émet des rôles de remises indiquant le reste à payer au département ou quartier au titre de la campagne<sup>221</sup>. L'intendant les envoie avec les fonds nécessaires pour les acquitter. Après qu'il a reçu les siens, l'officier des Classes fait publier au prône, dans les paroisses des gens de mer contenus dans les rôles, que les intéressés ont à se présenter au bureau des Classes pour toucher leur dû. Ceux-ci signent ou apposent leur marque en présence du juge du lieu ou du curé ou de quelques principaux habitants, qui certifient le paiement au bas des décomptes, sur les rôles mêmes, afin de décharger l'officier. Les procurations sont admises. Un an après la remise des fonds, l'officier des Classes en compte en renvoyant à l'intendant les rôles apostillés et certifiés et un rôle de ceux qui ne se sont pas présentés, avec le montant restant dû. Ces rôles sont examinés au bureau des armements : s'ils sont conformes, le commissaire établit un récépissé pour l'officier des Classes. Les sommes non réclamées sont consignées pendant deux ans dans la caisse du trésorier de la Marine, puis remises au trésorier général des Invalides pour entrer dans ses comptes comme recette extraordinaire. Le montant net du récépissé et celui de la levée telle qu'elle aurait dû être faite sont ensuite comparés, et la différence se traduit, pour l'officier des Classes, par un supplément ou au contraire une reprise d'appointements. Il est chargé de faire lui-même les reprises qu'il y a lieu de faire sur les gens de mer renvoyés du port sans avoir été compris dans un armement ; afin de faciliter ce recouvrement auquel il est personnellement intéressé, il est autorisé à les faire embarquer de préférence sur les bâtiments marchands. Il dispose d'un an pour cela, et ce qui n'est pas recouvré est déduit de ses appointements, sauf cas d'insolvabilité constatée et décision du ministre.

<sup>219</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 3, art. 1 et 2. Cf. ordonnance du 20 octobre 1672 portant que les matelots seront payés chez eux par les commissaires après le désarmement, *Code des armées navales*, p. 144-145.

<sup>220</sup> Lettres du 20 juin 1696, B<sup>2</sup>-116, f<sup>o</sup> 651 et du 16 juin 1694, B<sup>2</sup>-83, f<sup>o</sup> 252, citées par M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 183-184.

<sup>221</sup> *Mémoire du Roi* du 10 mai 1728, Ms 29, pour ce paragraphe.

### 4.2.3. La paie et l'avancement

La solde à la mer est réglée par l'ordonnance de 1689 suivant le type ou le rang du bâtiment. Le législateur explique en 1704 que l'on a été dans l'obligation « de changer souvent les paies réglées pour les officiers-mariniers [et] matelots, parce que ces gens n'ayant point d'entretien réglé, occupent différentes places selon le besoin du service et méritent une augmentation ou diminution de paie suivant leur capacité, leur application ou négligence »<sup>222</sup>. Les commissaires peuvent modifier les paies selon les besoins du service, pourvu « que les fonds qui seront remis sur le pied de ladite ordonnance de 1689 ne seront point excédés »<sup>222</sup>. Cette façon de procéder contrarie l'avancement des gens de mer dans le service du Roi, et c'est pour cette raison probablement, autant que dans des vues de justice, que Maurepas décide en 1727 que les officiers-mariniers seraient payés à l'avenir selon la solde portée sur leur dernier congé et non suivant le rang du bâtiment qu'ils monteraient<sup>223</sup>. Il se ravise six mois plus tard<sup>224</sup>, et l'on constate par l'ordonnance du 13 juin 1757 qui fixe les nouvelles paies à la mer, que la paie dépend toujours du rang du bâtiment (**tableau annexe n° 7**).

La fixation de la paie pour la campagne par les seuls commissaires suscite naturellement des réclamations de la part des capitaines, qui se plaignent de la mauvaise qualité de leur équipage<sup>225</sup>. Pour en finir, avertit Pontchartrain en 1693, le Roi a décidé que la paie de chaque matelot sera fixée selon « sa bonne ou mauvaise qualité » par les capitaines *et* le commissaire des armements « suivant la connaissance qu'ils en auront eue pendant la campagne ». L'intendant est chargé de terminer les disputes de concert avec le commandant. La paie est inscrite sur le bulletin ou livret de l'homme de mer et sert de règle pour la levée suivante<sup>226</sup>. Les capitaines, à la vérité, se disputent les bons matelots au lieu de former les nouveaux, comme le souligne Maurepas : « Une des fonctions qui convient aux officiers embarqués sur les vaisseaux de S.M. est d'y faire instruire les matelots médiocres et novices qui y sont embarqués et d'en faire de bons matelots, c'est une attention qu'ils doivent avoir. »<sup>227</sup> Le législateur admet pour la première fois par le règlement du 10 mai 1728 que les services dans la marine marchande entrent en concurrence avec ceux pour le Roi dans la détermination de la paie de la campagne pour le Roi.

L'ordonnance de 1689 ne prévoit que deux paies pour les matelots proprement dits : 12 l et 15 l, et 10 l sur les flûtes. Il y a en fait huit paies graduées de 9 à 15 l : 9, 10, 11, 12, 13, 13 l 10 s, 14 et 15 l par mois, la basse paie étant réservée aux nouveaux matelots et aux mariniers des rivières<sup>228</sup>. La solde est soumise à la retenue pour les Invalides (6 d.p.l., puis 4 d.p.l.). Les gens de mer au service ont droit au traitement à l'hôpital de la Marine, lorsqu'ils tombent malades ou sont blessés. D'après

<sup>222</sup> Ordonnance du 6 août 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 445-446.

<sup>223</sup> Décision du ministre du 29 mai 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 549-550.

<sup>224</sup> Cf. lettre à Beauharnais du 5 janvier 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 2-3.

<sup>225</sup> Ordonnance du 12 août 1693 et lettre circulaire du ministre aux intendants du même jour, A<sup>2</sup>-20, p. 449 à 451, pour ce développement.

<sup>226</sup> Mémoire d'Arnoul adressé aux capitaines de l'escadre de Tourville, cité par J. Captier, *op. cit.*, p. 195.

<sup>227</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 2 septembre 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 590-591. Le ministre ajoute qu'il en est de même des gens de mer employés dans les ports.

<sup>228</sup> *Instruction pour le commissaire au bureau des matelots au port de Toulon*, [31 décembre 1692], copie, B<sup>2</sup>-444. L'*Extrait du mémoire de S.M. du 1<sup>er</sup> janvier 1693*, au titre du capitaine de vaisseau, prescrit de répartir également les matelots des équipages selon ces huit paies.

l'ordonnance de 1689, le paiement de la solde est suspendu pendant le séjour à l'hôpital<sup>229</sup>. La jurisprudence sur cet article a varié<sup>230</sup>. La situation des familles des gens de mer morts au service suscite une certaine compassion : une ordonnance de 1746 les décharge des avances reçues pendant un voyage de long cours qui excèdent la solde due jusqu'au jour de la mort, et dont le Roi leur fait don au besoin<sup>231</sup>.

En 1757 les soldes sont, à peu de chose près, ce qu'elles étaient en 1689 et elles ne suffisent plus, à beaucoup près, à faire vivre un matelot et sa famille<sup>232</sup>. Une ordonnance rendue le 13 juin de cette année<sup>233</sup> relève la solde des officiers-mariniers non entretenus et des matelots à compter de ce jour et annonce des gratifications à ceux qui servent sur l'ancien pied (le tarif est reproduit dans le **tableau annexe n° 7**). La solde du matelot varie désormais de 12 à 18 l. L'augmentation est bien faible, et les gens de mer vont connaître à nouveau pendant la guerre de Sept ans les retards dans le paiement de la solde. Ils se font plus rares, à ce qu'il semble, et le commerce paie mieux. Au début de 1756, le ministre Machault promet une prime de 12 l à ceux qui seraient le plus exacts à l'appel et la solde entière pendant l'armement au lieu de la demi-solde<sup>234</sup>. C'est ainsi, assure Jacques Captier, que l'État a pu armer l'escadre de La Galissonnière (1693-1756) destinée à l'invasion de Minorque<sup>234</sup>.

Les Français ont recours à des matelots étrangers : Truguet en prévoit dans ses calculs de 1761 (cf. chapitre 8), payés de 15 à 24 l. En 1744, Louis XV a permis à la Compagnie des Indes d'en faire autant<sup>235</sup>. Ses matelots étrangers ne doivent être ni habitués dans les ports du Royaume ni classés. Ils sont dispensés du service du Roi tant qu'ils ne naviguent que pour la Compagnie. Cet avantage s'étend aux particuliers de l'intérieur du pays qui sont dans ce cas, pourvu que leurs pères n'aient pas été originairement matelots. Voici donc l'idée de l'hérédité de la corvée qui apparaît une nouvelle fois. Mais les nouveaux venus doivent *s'engager pour six ans au moins à servir la Compagnie*. Les mousses auront de 7 l 10 s à 10 l, les « matelots demi-hommes », de 10 à 20 l, les « matelots formés » de 20 à 30 l, les officiers-mariniers de 30 à 50 l, avec port permis. Remarquons que, sauf pour ces derniers qui bénéficient du port permis, le tarif est nettement supérieur à celui de 1757 qui s'applique à la marine de

<sup>229</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XX, t. 2, art. 6.

<sup>230</sup> Cf. notamment les lettres de Maurepas des 18 août et 22 septembre 1727, 16 août et 20 septembre 1734, 22 août 1745 et 12 janvier 1749, A<sup>2</sup>-25, p. 584-585 et 597 à 599, A<sup>2</sup>-27, p. 50-51 et 54-55, A<sup>2</sup>-28, p. 171-172 et 425-426.

<sup>231</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> mai 1746, A<sup>2</sup>-28, p. 253-254. Le Roi s'était montré plus généreux au moment de l'établissement des Classes : d'après l'ordonnance du 19 avril 1670, il accordait la solde de toute la campagne aux veuves ou héritiers des gens de mer décédés pendant son cours, comme une marque de reconnaissance pour les services rendus.

<sup>232</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 59-60.

L'auteur mentionne les 2 mois d'avance, sur le pied de 21 l pour un officier-marinier et 13 l 10 s pour un matelot, la paie de 16 à 30 l et 9 à 15 l respectivement, la conduite de 4 et 3 s par lieue commune en Ponant (3 et 2 s en Levant). Une ordonnance du 22 mars 1704 que nous n'avons pas retrouvée se rapporte aux appointements et soldes des officiers et équipages ; Truguet s'en sert dans ses calculs comparatifs (chapitre 8), mais il s'agit de la compilation de décisions antérieures, à ce qu'il semble. En 1727 Maurepas autorise le paiement de la solde de 16 l à des matelots, quoique le tarif de 1704 ne la comporte pas (lettre de Maurepas à Robert du 18 août 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 584-585).

<sup>233</sup> Ordonnance du 13 juin 1757, A<sup>1</sup>-89.

<sup>234</sup> J. Captier, *op. cit.*, p. 154.

<sup>235</sup> Ordonnance du 6 novembre 1744, A<sup>2</sup>-28, p. 119 à 122, pour ce développement.

guerre. Cet édifice était conçu pour durer ; c'était en tout cas un pas dans la bonne direction.

Les officiers-mariniers, sergents, caporaux, les officiers du munitionnaire et le prévôt reçoivent une demi-ration supplémentaire et quelques douceurs<sup>236</sup>. La valeur énergétique de la ration varie pourtant de 3 142 à 3 317 kcal, selon qu'il y a plus ou moins de légumes secs<sup>237</sup>. Qu'ils aient besoin de ce supplément pour leur subsistance est une question que le législateur ne semble pas s'être posée avant 1770. Le duc de Choiseul-Praslin (1712-1785) avoue alors qu'elle était plutôt une distinction accordée au grade ou une récompense des services passés<sup>238</sup>. En cette époque éclairée, la récompense est désormais comptée en argent au retour de la campagne, sur le prix du traité en cours, le Roi payant le munitionnaire comme s'il avait fourni la demi-ration en nature<sup>238</sup>. C'est un autre progrès.

L'ordonnance de 1689 ne dit rien de la rémunération des gens de mer à terre. En 1691, comme nous l'avons vu, la demi-solde avec ration est accordée à ceux qui travaillent aux armements et désarmements (les 5 s par jour aux matelots correspondent à la moitié de la haute paie de 15 l)<sup>239</sup>. La paie entière commence dès que le vaisseau sort du port pour aller en rade<sup>240</sup>. L'écrivain passe les hommes en revue deux fois par jour au moins, et les absents subissent un retranchement égal à la somme qu'ils auraient gagnée s'ils avaient été présents<sup>241</sup>. En 1702 il est décidé que les marins levés mais non affectés aux vaisseaux doivent être employés aux travaux du port et toucher la paie de journalier, plutôt que de les laisser à ne rien faire à l'amiral avec la demi-solde et la ration<sup>242</sup>. Les gens de mer levés pour ces travaux, au moins à partir de 1722, reçoivent le prix de leurs journées comme les ouvriers domiciliés du port de guerre.

Les matelots ont accès aux grades (on dit alors plutôt *mérites*) de la maistrance. Les règles ne nous sont connues que pour la maistrance de canonnage, et nous les avons évoquées dans la partie de l'artillerie du chapitre 3. Les officiers-mariniers, qui proviennent tous des gens de mer des Classes, peuvent même parvenir à l'entretien, vers la fin de leur carrière : c'est une conséquence du système de service militaire à répétition institué en 1668. *Ces agents intermittents deviennent alors officiers du Roi*. Cependant le ministre Maurepas semble avoir esquissé l'établissement des élèves-pilotes entretenus et donc la carrière dans cette spécialité, qui a fait l'objet d'attentions particulières dès 1716 par la création des pilotins surnuméraires<sup>243</sup>. La situation des pilotes de l'État devient plus claire en 1765 et surtout en 1786 (chapitres 11 et 22). En 1761, les officiers-mariniers entretenus dans la Marine ne sont que 234 pour le service de mer (cf. chapitre 8). Ils ne peuvent donc suffire aux armements de

<sup>236</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. X, t. 3, art. 7.

<sup>237</sup> Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons*, Grenoble, 4 vol, 1973-1977 ; vol. 4, p. 164 et 179, d'après la ration ordinaire pour les climats tempérés donnée dans l'ordonnance de 1689.

<sup>238</sup> Lettre circulaire du ministre aux intendants et ordonnateurs du 24 novembre 1770, G50, p. 224. La mesure est confirmée dans l'une des ordonnances du 1<sup>er</sup> janvier 1786 (chapitre 20).

<sup>239</sup> Ordonnance du 25 avril 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 166-167, pour ce développement. Le tarif de l'ordonnance n'est pas exactement celui d'une demi-solde. Par exemple, un premier maître-canonier touche 15 l par mois, alors que sa solde peut varier de 24 à 50 l.

<sup>240</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IX, t. 4, art. 3.

<sup>241</sup> Ordonnance du 30 mai 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 173-174.

<sup>242</sup> Ordonnance du 6 septembre 1702 ; A<sup>2</sup>-21, p. 314-315.

<sup>243</sup> Lettre du Conseil de marine aux ordonnateurs de Toulon du 19 mars 1716, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 148 ; lettre de Maurepas à Villeblanche du 25 août 1748, A<sup>2</sup>-28, p. 395.

quelque importance : il faut en effet 31 officiers-mariniers pour armer un vaisseau de 2<sup>e</sup> rang selon le règlement de 1689 (**tableau annexe n° 8**).

Voici enfin la liste des grades ou mérites ayant cours en 1757 dans chacune des six spécialités de la maistrance :

- manœuvre : maître ou premier maître ; second maître ; contremaître ; bosseman ; quartier-maître ; maître de chaloupe ; maître de canot ;
- pilotage : premier pilote ; second pilote ; aide-pilote ;
- canonnage : maître-canonnier ; second maître-canonnier ; aide-canonnier ;
- charpentage : maître-charpentier ; second maître-charpentier ; aide-charpentier ;
- calfatage : maître-calfat ;
- voilerie : maître-voilier ; aide-voilier.

#### 4.2.4. Le régime des prises

Avant 1692, les officiers et les équipages du Roi n'avaient rien à prétendre sur le produit des prises qu'ils faisaient au moyen de ses vaisseaux : les prises étaient adjudgées au Roi, déduction faite du droit de dixième de l'Amiral et des frais de justice<sup>244</sup>. Le législateur estime alors qu'il convient d'associer l'intérêt personnel des capitaines au bien public<sup>245</sup> : le dixième est acquis aux officiers et équipages sur les prises de bâtiments marchands, y compris les corsaires, déduction faite des frais de justice et de la vente et du dixième de l'Amiral<sup>246</sup>. Sur ce dixième, un quart revient au capitaine, un autre quart à l'état-major et le reste à l'équipage, chacun ayant une ou plusieurs parts selon son grade ou son rang. Lorsque la prise est un vaisseau de guerre, le Roi se réserve de donner des gratifications à proportion de sa force et de la manière dont il se sera défendu. Le régime de l'ordonnance de 1692, valable pour la guerre alors en cours, est reconduit en substance à chaque guerre jusqu'en 1748 : le régime français est peu favorable aux marins, puisque la loi anglaise attribue la totalité de la valeur des prises aux officiers et équipages des bâtiments preneurs, selon l'évaluation ou le produit de la vente, et elle alloue même une gratification pour chaque ennemi pris ou tué sur un vaisseau armé en guerre<sup>247</sup>.

La déclaration du 5 mai 1748 porte augmentation du dixième au tiers pour les bâtiments marchands pris et prévoit des gratifications selon le nombre des canons pris ou leur calibre<sup>248</sup>. Le droit de dixième de l'Amiral est alors suspendu, puis remplacé en 1758 par une indemnité annuelle en argent<sup>249</sup>. La déclaration du 15 mai 1756 augmente les avantages consentis en 1748, de sorte que, « s'il était vrai que l'amour de la patrie et de la gloire ne fût plus le même dans le cœur des Français », le seul motif

<sup>244</sup> *Instruction que S.M. veut être observée par les officiers des sièges d'amirauté du Ponant, sur le fait de la procédure des prises qui se font en mer*, du 6 juin 1672, dans le *Code des armées navales*, p. 189 à 191.

<sup>245</sup> *Ordonnance du Roi concernant les prises qui seront faites en mer sur les ennemis, en faveur des officiers de la Marine*, du 3 septembre 1692, A<sup>2</sup>-20, p. 349-350, pour ce développement.

<sup>246</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 2, p. 340.

<sup>247</sup> *Ibid.*, p. 337.

<sup>248</sup> *Ibid.*, p. 336.

<sup>249</sup> Le dixième de l'Amiral a été suspendu une seconde fois en 1756, puis supprimé par un édit de septembre 1758 et remplacé par une indemnité annuelle de 150 000 l assignée sur les Fermes générales à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1759, avec dédommagement pour le passé, depuis 1756.

d'intérêt suffirait à les exciter à faire la course<sup>250</sup>. Les officiers et équipages du Roi, quant à eux, 1° auront au moins le tiers du produit net de la vente des bâtiments marchands et corsaires, ainsi que le tiers des espèces d'or et d'argent, des pierreries, marchandises et autres effets trouvés à bord des bâtiments pris ; 2° ont droit aux gratifications réglées dans la déclaration de 1756 pour les corsaires (la répartition des gratifications se fait au prorata du nombre de parts de prise, selon une répartition voisine de celle de 1692) ; 3° obtiennent des gratifications plus fortes, à défaut de parts, pour chaque bâtiment de guerre pris<sup>251</sup>.

#### 4.2.5. Les punitions militaires

L'état militaire des gens de mer levés pour le service du Roi paraît quelquefois équivoque. Il reste admis qu'un homme de mer *levé* est attaché au service et peut dès lors être soumis à la discipline militaire<sup>252</sup>.

L'ordonnance de 1689 distingue pour la première fois l'insoumission (la « désobéissance ») de la désertion proprement dite. Les gens de mer qui ne se présentent pas pour toucher leur avance sont poursuivis par devant les officiers d'amirauté et condamnés à 20 l d'amende ; s'ils persistent, ils sont arrêtés et conduits au port d'armement, enfermés pendant un mois et condamnés à servir six mois sans solde<sup>253</sup>. La loi déclare déserteurs les hommes de mer qui, après avoir reçu l'argent de leur engagement, « manquent de se rendre dans les ports *avant* le départ des vaisseaux sur lesquels ils auront été destinés »<sup>254</sup>. L'ordonnance de 1689 prévoit six cas de désertion des marins et des soldats en fonction militaire et une seule peine, les galères perpétuelles<sup>255</sup>. Le premier cas constitue la désertion proprement dite, les autres se rapportent à l'insoumission, sauf si l'« absent » quitte le Royaume. L'application des peines ne suit pas l'ordonnance dans tous les cas.

Les marins non distribués sur les bords sont employés aux travaux du port, ainsi que nous l'avons dit, plutôt que de séjourner à l'amiral avec la demi-solde et la ration sans rien faire, et, s'ils ne se rendent pas au travail (ils touchent la paie de journalier par voie de supplément), ils doivent « être punis des peines militaires » par les officiers du port, sans que ceux-ci soient obligés d'assembler le conseil de guerre, et ils sont privés de solde « pour autant de temps [que ces officiers] le jugeront à propos »<sup>256</sup>. Cette disposition d'une ordonnance datant de 1702 n'a été ni modifiée ni abrogée, semble-t-il.

Une instruction du 31 décembre 1692 donne les précisions suivantes ; nous n'avons également rien lu qui la réforme sur ces points jusqu'en 1759<sup>257</sup>. Lorsque l'équipage a été rendu une fois complet par l'inscription sur le rôle d'équipage des

<sup>250</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 2, p. 338-339.

<sup>251</sup> *Ibid.* La déclaration est complétée par l'ordonnance du 15 juin 1757.

<sup>252</sup> *Notes... sur le titre XVIII de l'ordonnance du 31 octobre 1784*, A<sup>1</sup>-135.

<sup>253</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 2, art. 2.

<sup>254</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>255</sup> *Ibid.*, l. IV, t. 2, art. 1 à 6 et 17. Tant que l'homme levé n'a pas reçu d'avance, il tombe sous le coup de la désobéissance évoquée ci-dessus.

<sup>256</sup> Ordonnance du 6 septembre 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 314-315.

<sup>257</sup> *Instruction pour le commissaire du bureau des matelots au port de Toulon*, [31 décembre 1692], copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement.



hommes qui doivent le composer et qui sont arrivés dans le port, le commissaire du bureau des matelots du port d'armement constate les morts, les « déserteurs » et les malades lors de sa revue. Le matelot dénoncé comme déserteur peut se présenter au bureau jusqu'à son remplacement effectif ; pour n'avoir pas travaillé à l'armement ni paru à la revue, il n'aura, lors du parfait paiement, que la paie juste au-dessous de celle qui était marquée. S'il vient après son remplacement, il perd deux échelons de paie ; s'il ne revient pas avant le départ de son nouveau vaisseau, il est réputé déserteur et traduit en conseil de guerre.

L'ordonnance de 1689 ne prévoit le crime de désertion par le moyen des passe-volants que pour les soldats (5<sup>e</sup> cas). Mais les marins savent en faire autant : ainsi, dit le législateur en 1695, plusieurs officiers-mariniers et matelots levés et qui ont reçu des avances, ont monnayé leur remplacement par des passe-volants, des bateliers ou même des paysans qui n'ont jamais vu la mer : prête-noms et passe-volants sont également punis comme déserteurs<sup>258</sup>. Le 6<sup>e</sup> et dernier cas de désertion prévu (enrôlement sous une fausse identité en vue de désertir) est également étendu à ceux qui s'embarquent au commerce dans le Levant en déguisant leur nom ou leur lieu de naissance : il s'agit ici de lutter contre l'abus de pavillon en appliquant une peine militaire à des individus qui ne sont pas militaires<sup>259</sup>.

Plusieurs déserteurs ont été condamnés aux galères avant l'amnistie de 1693, et le Roi veut croire que ces *exemples* « serviront à l'avenir à retenir tous les matelots dans leur devoir »<sup>260</sup>. Telle est l'ancienne conception de la justice : le Roi n'applique ni ne fait appliquer ponctuellement et littéralement la loi pénale qu'il rend, il fait des exemples. En 1750 encore, au lieu d'appliquer l'ordonnance de 1689 qui prévoit une amende, l'on fait poursuivre les insoumis par les archers ou l'on met garnison chez eux : « l'usage de ces garnisons n'est établi par aucune loi, mais il a été de tout temps suivi et approuvé, parce que les exécutions militaires, dont l'effet est prompt et d'une nature à rendre l'autorité plus responsable [respectable ?], sont les seuls moyens qui soient propres à discipliner les matelots qui, par leur enrôlement dans les Classes, ont formé une sorte de milice justiciable des conseils de guerre dans les faits concernant le service des vaisseaux du Roi et ne peuvent être contenus que par une administration observée dans ces principes »<sup>261</sup>.

L'ordonnance du 16 novembre 1759, souvent citée, modifie le barème des peines frappant les insoumis et les déserteurs en améliorant leur gradation<sup>262</sup> : 1<sup>o</sup> ceux qui se cachent à l'époque des levées risquent huit jours de prison et de servir à la basse paie de matelot<sup>263</sup> ; 2<sup>o</sup> ceux qui, après avoir reçu l'avance et la conduite, arrivent dans le port avec plus de quinze jours de retard, mais avant le départ du vaisseau, sont mis aux

<sup>258</sup> Ordonnance du 31 août 1695, A<sup>2</sup>-20, p. 591-592.

<sup>259</sup> Déclaration du 21 octobre 1727 et ordonnance du 27 décembre 1727, cf. *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 150-151 et 156-157.

<sup>260</sup> Ordonnance portant amnistie en faveur des matelots déserteurs du 28 janvier 1693, A<sup>2</sup>-20, p. 407 à 409.

<sup>261</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, p. 64 et 65.

<sup>262</sup> Cette ordonnance est reproduite dans R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 515-516.

<sup>263</sup> Une ordonnance du 4 avril 1693 (A<sup>2</sup>-20, p. 429-430) avait prévu dans ce cas une peine de prison assortie de l'exposition au carcan pendant trois heures dans le lieu principal du quartier, lors de deux jours de marché. Il n'est pas sûr qu'elle ait été maintenue.

Une autre ordonnance, du 12 décembre 1696 (A<sup>2</sup>-21, p. 56-57), punit de 300 l d'amende les habitants convaincus d'avoir retiré chez eux des marins, afin de favoriser l'insoumission lors des levées.

fers jusqu'à l'embarquement et servent ensuite trois mois sans solde ; 3° ceux qui s'absentent des vaisseaux plus de deux jours sans permission méritent huit jours de fers et, si l'absence se prolonge, ils sont privés de solde pendant un mois ou plus, à proportion de sa durée ; 4° ceux qui, ayant quitté leur bord, ne se représentent pas avant le départ, risquent la peine de trois ans de galères par contumace et les galères perpétuelles, seulement s'ils ont fui à l'étranger (voici la nouveauté principale), et sachant que le jugement n'est pas exécuté si les condamnés se présentent devant l'autorité dans les trois mois ; 5° ceux qui s'absentent de leur quartier plus de quinze jours sans la permission écrite du commissaire, sont commandés pour le service du Roi à leur retour et font une campagne sans solde, et, si l'absence dépasse trois mois, ils sont réputés « déserteurs des Classes » et soumis aux peines prévues par les ordonnances. Le législateur de 1759 fait sentir que l'esprit nouveau ne s'accorde pas avec l'opprobre sur la famille et que l'intérêt de l'État, au contraire, va de pair avec la personnalité des peines. Cependant le gouvernement persiste à user tour à tour de la crainte et de l'amnistie<sup>264</sup>.

### 4.3. Les officiers des Classes

L'ordonnance de 1689 dispose que « les provinces seront divisées en divers départements, en chacun desquels il y aura un commissaire [de la Marine] qui tiendra le rôle des officiers-mariniers, matelots et gens de mer, en la forme prescrite par les instructions qui leur seront remises à cet effet »<sup>265</sup>. Le futur indique une nouvelle circonscription des paroisses soumises aux Classes, avec envoi en mission de l'intendant ou inspecteur général. L'ensemble des nouvelles instructions de service n'est pas envoyé dans les ports, de peur de créer des embarras lors de la prochaine levée, c'est-à-dire celle de 1693 ; elles n'en sont pas moins applicables immédiatement, lorsque l'intendant Arnoul en aura expliqué successivement la teneur aux destinataires<sup>266</sup>.

D'après les *États abrégés de la Marine*, le nombre total des départements des Classes s'élève à 22, y compris ceux qui comprennent un port de guerre, de 1696 à 1710 au moins. On y voit aussi que la division des côtes suit désormais un plan uniforme, qui ne respecte plus ni les amirautés ni les diocèses. En 1692, les départements doivent être divisés en *quartiers* — c'est la première fois que ce vocable apparaît —, chacun d'eux étant constitué d'un certain nombre de paroisses<sup>267</sup>. Le commissaire de la Marine aura sous ses ordres 2 à 4 « écrivains principaux ou particuliers » chargés chacun d'un quartier, le commissaire ayant lui-même le sien au chef-lieu. Il procède à la division de son département avec ses écrivains et leur assigne un lieu de résidence, le partage devant permettre de former des quartiers d'égale force en hommes. En réalité la division s'est faite avec l'intendant des Classes, le ministre

<sup>264</sup> J. Captier, *op. cit.*, p. 147 à 152. Notons que la distinction entre insoumission et désertion est moins nette qu'en 1689 et qu'elle disparaît en 1784 (chapitre 20).

<sup>265</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. VIII, t. 1, art. 2.

<sup>266</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 187. Les règlements et instructions de 1692 et 1693 ont été évoqués plus haut.

<sup>267</sup> *Instruction pour le s..., commissaire, et les officiers servant sous lui pour les Classes dans le département de...*, s.d. [1692], copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement.

ayant ratifié les choix, au moins dans l'intendance de Rochefort, par des lettres datées du 6 novembre 1693<sup>268</sup>.

Selon l'instruction de 1692 précitée<sup>267</sup>, les commissaires de la Marine chargés des Classes sont « placés sous l'inspection d'un intendant ayant l'inspection générale des Classes ». D'après les termes de la commission de Bonrepaus (chapitre 2), cette inspection ressemble à une autorité hiérarchique ; cependant d'autres documents montrent qu'elle n'annule pas l'autorité de l'intendant de la Marine dans le département duquel se trouvent les départements des Classes considérés<sup>269</sup>. S'il a pu y avoir un temps double subordination, l'autorité de l'intendant du port s'affirme en même temps que celle de l'intendant des Classes s'efface. Jusqu'en 1704, il n'y a eu dans les départements que des commissaires de la Marine, des écrivains principaux et ordinaires de la Marine, des commis ordinaires des Classes et des syndics. Cette bigarrure empêche de connaître, sauf étude nominative, l'effectif de ce service, qui était sûrement insuffisant.

Dans l'esprit du législateur de 1689, le commissaire « préposé au bureau général des Classes » dans l'un des ports de guerre est à la fois commissaire des Classes du département dont le port est le chef-lieu et commissaire des armements. Si l'emploi a pu être quelquefois dédoublé, le Conseil de marine indique en 1722 que le commissaire des armements de Rochefort, étant chargé du département de Rochefort, doit le visiter lorsqu'il n'est pas occupé aux armements : les quartiers dépendent de lui « comme les autres quartiers de l'intendance dépendent des commissaires préposés aux départements des Classes »<sup>270</sup>. Entre l'inspecteur général et les commissaires chargés des départements sont placés deux commissaires généraux des Classes, S.M. « voulant être informée plus particulièrement à l'avenir de l'état des matelots qui sont dans le Royaume pour en disposer suivant les besoins de son service et du commerce »<sup>271</sup>. Ces inspecteurs itinérants font deux revues par an, l'une en janvier « pour savoir précisément le nombre des matelots sur lesquels on peut compter pour les armements », l'autre en juin « pour connaître ceux qui se seront exemptés du service et qui pourront rester pour les armements que S.M. pourrait ordonner pour le reste de l'année ». Ils vérifient notamment que les registres sont bien et fidèlement tenus et que l'officier du quartier peut justifier la position de chacun par des pièces authentiques. Lors de la revue dans le quartier, ils ajoutent ceux qui ne seraient pas sur les registres et « marquent ceux qui leur paraîtront invalides d'une infirmité qui les rende absolument incapables de servir sur les vaisseaux du Roi ». Ils consultent les registres paroissiaux, font extraire les noms

<sup>268</sup> M.-Th. de Martel, *op. cit.*, p. 12 à 16.

<sup>269</sup> Voir notamment les *États abrégés de la Marine*. Selon les ordonnances de 1725 à 1734 précitées, Antibes, Toulon, Marseille, Arles, Agde et Narbonne sont rattachés à l'intendance de Toulon ; Bordeaux, Rochefort, Marennes, La Rochelle, Les Sables d'Olonne et Bayonne, à celle de Rochefort ; Brest, Saint-Malo, Vannes et Nantes, à celle de Brest ; Le Havre et Cherbourg, à celle du Havre ; l'intendance de Dunkerque ne comprend qu'un département. Le rattachement de tel ou tel département des Classes à l'ordonnateur de Port-Louis ou à celui de Bayonne n'apparaît pas nettement dans notre documentation, mais il est probable que le commissaire qui y dirige le service de la Marine s'occupe aussi du département des Classes.

<sup>270</sup> Lettre du Conseil de marine au commissaire Soubras du 26 février 1722, A<sup>2</sup>-25, p. 21 à 23. Le Conseil précise que, si quelque officier des Classes de son département fait des difficultés pour lui obéir, Soubras doit en rendre compte à l'intendant et l'informer lui-même, afin qu'il y porte remède.

<sup>271</sup> *Mémoire en forme d'instruction concernant les fonctions de deux commissaires généraux des Classes, l'un pour le Levant et l'autre pour le Ponant*, [1692], copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce développement. M<sup>le</sup> de Martel parle de « la fin de la guerre » pour la création de ces places, *op. cit.*, p. 43.

des enfants mâles des gens de mer et se font rendre compte de ce qu'ils sont devenus. L'instruction de 1692 dont nous donnons ici plusieurs dispositions indique que ces commissaires généraux doivent veiller à ce « qu'à l'avenir la justice soit rendue à chacun sans autre égard », que la paie leur soit versée « selon leur mérite et par rapport aux charges et au nombre des campagnes qu'ils auront faites sur les vaisseaux du Roi, suivant le règlement et le tarif qui en sera fait ». Le futur suggère des manquements de la part des officiers des Classes, et les dispositions visant à les prévenir sont assez nombreuses dans la réglementation. C'est le tendon d'Achille de l'institution.

L'essentiel du personnel des Classes a fait partie de la deuxième tranche du programme de mise en vente des emplois de la Plume. L'un des deux édits d'avril 1704 porte révocation des deux commissions d'inspecteur général de la Marine (à Brest et à Rochefort ; peut-être s'agit-il des commissaires généraux dont nous venons de parler), des brevets d'écrivain principal de la Marine et de commis ordinaire aux Classes, et création de huit inspecteurs généraux de la Marine et des Galères, huit commissaires-inspecteurs des vivres et cent commissaires des Classes, tous en titre d'office<sup>272</sup>. Les nouveaux inspecteurs généraux ont compétence et sur le service du port de guerre qui leur est dévolu et sur les départements des Classes qui en dépendent, mais non sans un ordre spécial du ministre dans ce deuxième cas<sup>273</sup>. Leur rôle d'inspection des Classes ressemble à celui des commissaires généraux supprimés ; dans les ports ils surveillent aussi les opérations du bureau des armements, mais l'instruction que nous avons consultée ne leur confère aucun rôle dans l'administration active<sup>273</sup>. Les commissaires des Classes, qui remplacent les commis ordinaires et les écrivains principaux dans le service, sont subordonnés aux nouveaux commissaires de la Marine en titre d'office dans les bureaux des armements des ports et dans les départements des Classes<sup>274</sup>.

La multiplication des emplois n'empêche pas la décadence du service des Classes à la fin du règne de Louis XIV, au point que l'intendant de Toulon, en réponse à un mémoire de la Cour destiné à remédier aux abus, n'hésite pas à affirmer que le service n'existe pour ainsi dire plus en 1711<sup>275</sup>. Les gens de mer, écrit-il, servent là où ils peuvent gagner leur vie, certains décomptes de 1704 restant impayés. Les commissaires ne reçoivent plus leurs appointements, aussi recourent-ils à des expédients sur lesquels il faut bien fermer les yeux. L'ordonnateur de la Marine à Saint-Malo affirme que certains vont jusqu'à vendre des matelots aux marchands. Dans ces conditions l'envoi d'inspecteurs est inutile, vu qu'il n'y a pas d'argent et que leur vie même serait en danger. La diminution du nombre de matelots, selon ceux qui ont répondu au mémoire de la Cour, provient des prisons d'Angleterre, des combats, des désertions pour cause de religion ou du défaut de paiement des sommes dues par le Roi ou par les commerçants, et de l'abaissement du commerce maritime, qui ne permet plus de former des mousses en nombre suffisant.

<sup>272</sup> Édit d'avril 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 425 à 430.

<sup>273</sup> *Mémoire du Roi pour servir d'instruction au sieur Lombard, inspecteur général de la Marine en Guyenne*, du 10 juin 1705, A<sup>2</sup>-21, p. 472 à 481.

<sup>274</sup> *Règlement sur les fonctions des commissaires de marine et des commissaires des Classes*, du 14 décembre 1705, A<sup>2</sup>-21, p. 503 à 509. La subordination dont il s'agit s'exprime ainsi : les premiers distribuent le travail aux seconds, prescrivent l'ordre à suivre pour l'exécution et s'en font rendre compte. Il se peut que des écrivains ordinaires de la Marine à brevet soient restés dans les bureaux des Classes, leur nombre n'ayant pas beaucoup varié avant et après 1702 ou 1704 (cf. **tableau annexe n° 9**).

<sup>275</sup> *Mémoire au sujet des Classes*, 1711, C<sup>4</sup>-129, cité par M. Th. de Martel, *op. cit.*, p. 194-195, pour ce développement.

Par l'un des édits d'avril 1716, le Régent supprime la vénalité dans la Plume, parce que « l'expérience a fait connaître combien [ces emplois] sont onéreux à notre État »<sup>276</sup>. À l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1716, que l'*État abrégé* de cette année paraît refléter, nous voyons apparaître des *commis principaux des Classes* et disparaître les commis ordinaires, au nombre de 28 et de 24 respectivement. Les places sont alors données aux commissaires aux Classes maintenus au service<sup>277</sup>.

L'ordonnance du 30 août 1728 portant création de *commissaires aux Classes* par commission est motivée ainsi : S.M. « voulant maintenir le bon ordre établi dans les classes des matelots par les soins qu'Elle a pris d'en faire une visite et un recensement général dont le succès a répondu à ses intentions, Elle a estimé qu'un des moyens les plus utiles pour y parvenir était de préposer à l'administration des Classes des officiers expérimentés et de donner un objet d'émulation aux commis principaux et ordinaires des Classes qui animât leur zèle et servît de récompense à leur zèle »<sup>278</sup>. Ces emplois sont établis pour les commis dans les départements et quartiers « que S.M. jugera à propos de leur destiner ». Les commissaires et commis des Classes sont exclusivement attachés à ce service, aussi bien dans « les bureaux établis dans les ports pour l'administration des Classes » que dans les départements et quartiers. En conséquence des brevets d'écrivain principal sont décernés aux commis principaux occupés ailleurs dans les ports, et les uns et les autres prennent rang selon la date de leur brevet ou premier brevet. Les commissaires aux Classes prennent rang après les commissaires ordinaires de la Marine. Les commis ordinaires des Classes ont rang avant les écrivains ordinaires de la Marine<sup>277</sup>.

L'auteur du mémoire sur les Classes de 1750 signale l'existence de *syndics* commis par les officiers des quartiers dans les principales paroisses afin de les avertir des mouvements journaliers des matelots ; quelques-uns d'entre eux ont été pourvus d'un ordre du Roi, ils ont des détails importants dans de petits ports « qui méritent considération », et ces ordres sont destinés à leur donner davantage d'autorité. Certains syndics reçoivent 100 à 400 l d'appointements ou de gratification par an. Les autres ne jouissent que du privilège de l'exemption des charges publiques, comme les officiers des Classes et selon la déclaration du 13 juillet 1721.

Dumetz (1695-1780), alors commis en second du bureau des Officiers à la Cour, souligne en 1758 que les officiers des Classes forment comme un corps séparé de la Plume, et subalterne dans la mesure où les commissaires aux Classes gagnent 1 200 l d'appointements, contre 1 800 l ou 2 400 l aux commissaires de la Marine, et les commis 900 l et 700 l<sup>277</sup>. Lafflard signale qu'au 2 juin 1749, il y a 23 commissaires aux Classes, les 19 départements étant confiés à des commissaires de la Marine, 27 commis principaux des Classes, 24 commis ordinaires et 18 commis sans brevet<sup>279</sup>. Dumetz écrit que ces derniers sont des syndics dont l'utilité dépasse de beaucoup la rémunération<sup>277</sup>. Une ordonnance de 1759, qui sera rapportée au titre de la Plume (chapitre 5), donne de la consistance aux « commis aux écritures » des ports et des Classes. Un autre commis

<sup>276</sup> *Édit du Roi 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*, d'avril 1716, A<sup>2</sup>-23, p. 524 à 529.

<sup>277</sup> *Mémoire concernant les officiers de plume de la Marine*, par Dumetz, octobre 1758, G133, pièce n° 11.

<sup>278</sup> Ordonnance du 30 août 1728, 3S2, pour ce développement.

<sup>279</sup> *Mémoire concernant la Marine*, du 2 juin 1749, déjà cité, G121, pièce n° 29.

des bureaux de la Cour, Jean-Baptiste Blouin (1733-1785), dans le premier projet de réforme de la Plume que nous ayons de lui, indique qu'il y a des écrivains de la Marine au service des Classes et que le passage continu d'officiers d'un service à l'autre « s'accorde mal avec la bigarrure des titres et produit une sorte de schisme dans la Plume »<sup>280</sup>. Dans un mémoire de 1761, Truguet écrit de son côté qu'il n'y a plus, à ce moment, que neuf commissaires de la Marine à la tête de départements des Classes<sup>281</sup>. Les effectifs des officiers des Classes ne sont guère différents en 1758 de ce qu'ils étaient en 1749, d'après les mémoires précités, si bien que l'inflation dans l'effectif de la Plume que l'on constate après le départ de Maurepas en 1749 provient du service des ports et non de celui des Classes.

La difficile succession d'Arnoul a conduit à une sorte de vacance dans la direction des Classes qui a duré de 1710 à 1724 et qui n'a pas peu contribué au désordre. Le ministre Jérôme de Pontchartrain (1674-1747) choisit d'abord l'un de ses parents, François de Beauharnais (1665-1746), précédemment intendant du Canada<sup>282</sup>. La nomination est du 1<sup>er</sup> janvier 1710, mais Bégon meurt le 13 mars, et Beauharnais devient intendant de Rochefort. La place échoit à un autre parent du ministre, Antoine-Denis Raudot (1679-1737), qui avait succédé à Beauharnais au Canada. Raudot arrive à Versailles à la fin de 1711 et y monte un bureau des Classes, auquel sont adjoints le détail de la garde-côte et celui des Invalides. Il est également premier commis du bureau des Colonies jusqu'en 1726 et l'un des directeurs de la deuxième Compagnie des Indes de 1718 à 1725. Il paraît s'intéresser au service des Classes à partir de 1724 seulement, en vue d'y établir « un ordre plus régulier que par le passé ». Selon Laffilard, il propose à Maurepas de faire faire « une revue générale des Classes et de dresser des registres et matricules, département par département, des capitaines de navire, officiers-mariniers et [matelots], tant en état de servir que des invalides », divisés en trois classes de service et de les faire en double pour que le bureau des Classes à la Cour tienne les registres et matricules en double. Autrement dit l'on va remettre une fois de plus en état l'édifice de Colbert, en adoptant au moins une partie du plan de 1692 qui avait été laissée de côté. La liste des tâches du bureau du contrôle général des Classes correspond à ce programme<sup>283</sup>, ainsi que la description du service que nous venons d'en faire notamment grâce à un mémoire composé au profit de l'un des successeurs de Raudot.

#### 4.4. Le système des Classes peut-il fonctionner ?

L'auteur de ce mémoire de janvier 1750 dont nous nous sommes servi et qui était destiné à Bertrand-René Pallu (1693-1758), beau-frère du ministre Rouillé, avoue pudiquement que le service des Classes s'est relâché de 1713 à 1723, comme la plupart

<sup>280</sup> *De la constitution de la Plume*, mémoire autographe de Blouin (brouillon), octobre 1759, G 133, pièce cotée 13.

<sup>281</sup> *Officiers de plume de la Marine*, 3<sup>e</sup> mémoire de la première série, G128, f<sup>o</sup> 11 à 18. Les mémoires de Truguet datant de 1761 sont analysés au chapitre 8.

<sup>282</sup> *Bureaux de la Marine. Mémoire sur l'ancienneté et le temps des établissements des bureaux de la Marine existant actuellement tant à Versailles qu'à Paris, des réunions et désunions de détails qui y ont été faites en différents temps, les noms des premiers commis et commis en second qui en ont été chargés, tiré des états d'appointements des principaux officiers de la Marine appelés les petits états*, juin 1749, Laffilard, B<sup>8</sup>-18, pour ce développement.

<sup>283</sup> « Extrait des divers détails qui sont suivis au bureau du contrôle général des classes du Royaume établi à la Cour par M. Raudot [...] », [1749], Ms 29, p. 178-179.

des objets de la Marine et du commerce maritime<sup>284</sup>. Il ne cache pas non plus que les abus se sont multipliés pendant les quatorze années du régime des officiers vénaux dans la Marine<sup>285</sup>. L'on a longtemps commis l'erreur de croire que les places de commissaire aux Classes ne réclamaient que des talents médiocres : on en est revenu, insiste l'auteur. En plus de l'intelligence pour pouvoir rendre compte, il faut « assez de sagesse et de pénétration pour bien gouverner et discipliner la quantité de matelots et d'autres gens de mer qui sont confiés à leurs soins et pour en augmenter le nombre par tous les moyens possibles » ; assez de fermeté pour se faire obéir et pour résister aux sollicitations, du liant pour se concilier les officiers d'amirauté, les commandants des places maritimes et les subdélégués des intendants de généralité. « Il importe particulièrement que, par une probité connue, une conduite décente et une sorte de représentation, ils soient en état de s'attirer la considération et la confiance des négociants et autres habitants des lieux de leur résidence, afin de pouvoir faire usage de cette confiance pour les unir entre eux et les porter à former de plus en plus des entreprises de commerce dans toutes les branches qui sont susceptibles d'accroissement. » L'auteur assure que « la justice dans l'ordre du service a été beaucoup mieux observée dans ces derniers temps [depuis 1740] qu'elle ne l'était par le passé, parce que le corps des officiers des Classes est aujourd'hui en général mieux formé qu'il ne l'a jamais été ». D'autre part ils ont à craindre les observations qui parviennent au bureau du contrôle général des Classes en cas de favoritisme trop marqué et les visites qu'on a fait faire par des commissaires dans la plupart des départements<sup>285</sup>. Cependant, la guerre de 1744 a créé des vides parmi les gens de mer et, pour rétablir complètement les Classes, il est suggéré à Pallu de persévérer dans la voie consistant à augmenter le nombre des officiers qui ont les talents requis et à exciter leur zèle par des récompenses proportionnées à leurs services et à leur capacité.

La guerre de Succession d'Autriche a en effet mis à mal l'édifice des Classes ainsi que l'avaient fait les guerres précédentes. Il y avait, juste avant cette guerre, selon l'auteur du mémoire de 1750, 40 000 officiers-mariniers et matelots de service, dont le quart étaient en fait impropres au service, parce qu'ils n'avaient pas navigué en mer ou étaient trop âgés pour rendre des services<sup>286</sup>. Ce chiffre a de quoi surprendre : comme le dit un anonyme, « on aura peine à croire [que] dans les temps où le commerce maritime était dans son enfance, il y avait plus de matelots qu'il n'y en a aujourd'hui »<sup>287</sup>. Le renouvellement des registres est en cours en 1750, et l'on saura lorsqu'il sera terminé, dit l'auteur du mémoire, combien il en subsiste ; la guerre aurait fait disparaître quelque dix mille hommes de mer<sup>286</sup>. Un état donnant la situation des gens de mer sur les matricules indique pourtant 60 000 officiers-mariniers et matelots de service en 1758-1759<sup>288</sup> ; cet effectif théorique, surtout à ce moment, est néanmoins plus élevé que ceux qu'accusent les *États abrégés* de 1696 à 1710.

On lit dans le mémoire de 1750 que la perte supposée de 10 000 hommes peut être réparée en deux ou trois ans, « en faisant usage des divers moyens proposés à cet effet »<sup>286</sup>. Avant d'exposer ces moyens, il convient de se demander si la Marine utilise correctement les ressources qui sont mises à sa disposition. Maurepas a expliqué

<sup>284</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, chapitre IV, pour ce développement.

<sup>285</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>286</sup> *Ibid.*, p. 97-98.

<sup>287</sup> *Essai sur la marine de France*, s.d. [v. 1750], G121, f° 179 à 188.

<sup>288</sup> *Mémoire concernant les Classes*, s.d., C<sup>4</sup>-156.

en 1727 ce qu'il pensait de la façon de faire des officiers de marine ; en 1735, elle n'a pas changé<sup>289</sup> : « [...] l'on aurait pu facilement faire naviguer les vaisseaux qui ont armé à Toulon depuis l'année 1722 jusqu'en 1733 en y embarquant une partie de bons matelots et le restant de ceux qui peuvent servir à d'autres usages que pour les manœuvres hautes, d'autant que la plus grande partie de ces vaisseaux n'ont point hiverné à la mer, l'usage dans lequel on a été au contraire de ne donner aux vaisseaux que des matelots d'élite fait que l'on dit toujours manquer de matelots comme il est arrivé l'année dernière, même celle-ci où l'on a été obligé d'en faire servir un grand nombre pendant deux années consécutives et même pendant trois, outre cela le commerce est privé d'un secours dont il ne peut se passer, attendu qu'il ne reste pas assez de bons matelots pour mettre les bâtiments marchands en état de naviguer. » Cette façon de faire est contraire aux ordres du Roi : il faut comprendre dans les équipages le nombre de bons matelots nécessaire ; ceux qui servent au canon et ailleurs qu'aux manœuvres hautes n'ont pas besoin d'être aussi bons, même des pêcheurs de corail font l'affaire jusqu'à trente-cinq ans, et on les lève ensuite pour les travaux de l'arsenal.

Pour remédier aux abus constatés, toujours à Toulon, dans l'attribution des avancements et des augmentations de solde, Maurepas se décide en 1745 à examiner les propositions des ports et à faire les choix<sup>290</sup>. Son successeur Rouillé admet que certains équipages étaient trop faibles pendant la guerre qui vient de s'achever, mais il rappelle que pendant la paix les équipages sont souvent trop forts et qu'il en résulte deux « inconvénients considérables »<sup>291</sup>. D'abord une perte réelle pour les Classes lorsqu'il meurt trop de matelots d'élite et que la relève est trop peu nombreuse, parce que trop peu de nouveaux matelots s'embarquent. Ensuite la nécessité d'intervertir le tour de service, ce qui revient à exempter les matelots médiocres ou non accoutumés à la manœuvre des vaisseaux de guerre, et à encourager les matelots médiocres à le rester.

On a dû, pour ces raisons, donner des ordres positifs en 1746 afin de composer les équipages d'un tiers de bons matelots, un tiers de médiocres et un tiers de novices. Cette division est impérative pour l'avenir car l'intention du Roi est de repeupler les Classes ; il faut seulement observer que les novices soient des sujets d'espérance de dix-huit à vingt-cinq ans, qui aient servi quelque temps à la pêche du poisson frais ou navigué sur les rivières. Le Roi défend aux commissaires des armements d'avoir égard aux difficultés ou représentations qui pourront venir des commandants de vaisseau ; si ces difficultés étaient trop fortes, l'intendant ou ordonnateur en rendrait compte au ministre pour décision. Les commissaires des départements doivent diviser eux-mêmes les hommes de levée en trois tiers, ainsi qu'il est décidé pour la distribution sur les bords. Le choix des officiers-mariniers tombe d'ordinaire sur les mêmes hommes : ils servent donc trop souvent et sont « exposés à périr promptement, et les autres se trouvent, par le défaut de pratique, dans le cas de devenir incapables »<sup>292</sup>. Les officiers-mariniers entretenus et non entretenus doivent donc servir alternative-

<sup>289</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 6 décembre 1735, Ms 421, 2<sup>e</sup> vol. des règlements, p. 172 à 174, pour la fin du paragraphe.

<sup>290</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 4 novembre 1745, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 431 à 433.

<sup>291</sup> Lettre de Rouillé aux intendants et ordonnateurs du 9 juin 1749, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 501 à 504, pour ce développement.

<sup>292</sup> Lettre de Rouillé [à Hocquart] du 18 juillet 1753, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des règlements, p. 561-562.



ment : si cette règle établie pour le bon ordre du service souffre des atteintes, l'intendant en rendra compte, afin que là aussi, le ministre prenne les ordres du Roi<sup>292</sup>.

La guerre de 1744 a aussi montré qu'il a été bien difficile de fournir aux armements du Roi, à ceux du commerce et à ceux de la course, et qu'ils ont éprouvé des retards<sup>293</sup>. Il n'y aura jamais trop de gens de mer : lorsque le commerce a été interrompu, certains se sont adonnés à l'agriculture et à d'autres travaux utiles. Afin d'augmenter leur nombre, l'auteur du mémoire de 1750 conseille d'abord de faire embarquer des novices et des mousses bien choisis et tirés des paroisses maritimes « pour qu'on puisse s'assurer de n'en point perdre », puis de protéger toutes les navigations réglées où se forment ordinairement les matelots, la pêche en premier lieu (morue, hareng, maquereau et sardine), en encourageant la consommation de poisson français et en décourageant les importations. Pour perfectionner les matelots et les rendre propres au service du Roi, il convient de graduer les navigations au commerce et de préférer le nord de l'Europe aux Antilles dans les débuts, parce que c'est dans les pays froids que les marins deviennent robustes et courageux à la manœuvre. Et ceci sans avoir l'air de les contraindre, « parce qu'il importe de leur laisser autant qu'il se peut l'effet ou l'apparence de la liberté pour la navigation du commerce, afin que les jeunes gens ne se dégoûtent pas de leur profession de matelot et qu'ils y soient au contraire attirés par cette liberté apparente ».

La discipline ne peut quant à elle trouver de fondement solide que dans la justice : navigation chacun son tour, jouissance des privilèges, absence d'oppression de la part des armateurs et capitaines pour le paiement des sommes dues, ou de la part de la puissance publique, qui veut quelquefois faire supporter aux marins des charges incompatibles avec leur profession. Les marins sont des hommes comme les autres : si l'on blesse la justice, ils se rebutent et finissent par désertir, les plus faibles étant de plus exposés à mourir ; si l'on se montre trop doux ou tolérant, ils s'endurcissent et tendent à mépriser l'autorité. En punissant dès la première faute, « on empêche qu'ils ne tombent dans de plus graves, et ils s'élèvent ainsi dans la crainte de l'autorité sans jamais en ressentir que des effets modérés ». Ceux qui causent des troubles à bord « par un libertinage trop marqué ou un esprit de sédition » doivent recevoir de sévères punitions, mais non sans une vérification rigoureuse ; sans cela l'on risque de frapper des innocents ou d'être trompé par des capitaines ou officiers. *C'est presque toujours par la faute de ces derniers qu'il arrive des désordres, par l'incapacité, l'injustice ou l'exercice immodéré d'une autorité violente.* C'est à eux qu'il faut alors s'en prendre, « tant pour contenir les autres par l'exemple qu'afin de rendre les matelots plus patients à souffrir les mauvais traitements des officiers, en les assurant que la justice est également rendue à tous sans acception de personne ».

Par tous les moyens qu'il a exposés, notre auteur pense que l'on doit parvenir à disposer sûrement du nombre d'hommes nécessaire sans gêner les expéditions du commerce, à diminuer les salaires exagérés dudit commerce, les désertions et séditions, ainsi qu'à réduire, par voie de conséquence, le fret et accroître le commerce français. Il serait très utile d'envoyer de temps en temps des inspecteurs dans les départements, comme on l'a fait, mais il faut, pour cela, « que les inspecteurs aient en même temps la supériorité des talents pour instruire et celle du pouvoir pour corriger ».

<sup>293</sup> *Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750...*, Ms 29, chapitre IV, pour ce développement.

La guerre de Sept ans commence en 1755 sur mer et par des raids qui permettent aux Anglais de rafler sept mille marins français<sup>294</sup>. C'est une perte considérable pour la France, la première de cette guerre désastreuse : l'un des moyens de guerre de la Grande-Bretagne, et non le moins efficace, consiste à capturer le plus grand nombre de gens de mer afin d'affaiblir la marine de guerre de l'ennemi héréditaire<sup>294</sup>. Selon un document diplomatique français, « la conduite que le gouvernement britannique a tenue dans les commencements, tant à l'égard de ces navires que de leurs équipages, démontre assez que même en Angleterre, on considérait ces prises comme illégitimes »<sup>295</sup>. Les équipages ont d'abord été consignés sur les bords, puis dans des vaisseaux de guerre désarmés dans les ports. Le Roi les a secourus, cela a coûté plus de cinq millions, et il a rendu la frégate le *Blandford* prise par le comte du Guay en 1755, pour montrer l'exemple. Les protestations et exemples n'ayant produit aucun effet, il a été décidé d'ouvrir les hostilités par l'invasion de Minorque le 18 avril 1756. Des navires de commerce britanniques ont été semblablement retenus dans les ports français avant cette date, et leur vente, prescrite par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1756, a produit deux millions de livres mises en dépôt. Le cartel d'échange de prisonniers n'a été signé que le 6 février 1759 : « la prolongation de leur captivité pendant plusieurs années a causé un tel préjudice à la France et les motifs de la conduite de l'Angleterre en les retenant sont si notoires qu'on ne pense pas que l'Angleterre puisse insister sur aucun dédommagement ». Les Anglais ont fait vingt mille prisonniers de mer, précise l'auteur du mémoire *in fine*, et, si les circonstances étaient favorables, la France serait en droit de répéter les cinq millions payés « pour nourrir en Angleterre des Français qui y étaient détenus contre toute justice ». En réalité, les Anglais ont détenu dans leurs prisons plus de soixante mille prisonniers de terre et de mer, et plus de neuf mille y sont morts<sup>294</sup> ; ce taux de mortalité effrayant est celui d'un camp de concentration.

Ce moyen de guerre a été particulièrement ressenti, et l'auteur des réponses à un questionnaire datant de 1756 ou 1757 le met en bonne place dans celle qu'il donne à la première question, la seule qui importe à vrai dire : pourquoi les matelots sont-ils si rares et comment les multiplier<sup>296</sup> ? Certaines navigations, écrit-il, enlèvent de nombreux marins ; les combats, la malpropreté des bords due aux bestiaux, la mauvaise qualité des vivres aussi, mais « les prisons d'Angleterre sont surtout les tombeaux de nos équipages, qui succombent nécessairement à la faim et à la misère où les réduit la cruelle politique des Anglais, à qui tous les moyens de détruire notre marine paraissent légitimes ». Il y a aussi les sources de découragement : la manière dont s'exécutent les règlements sur les Classes, *l'attitude de certains commissaires, qui semblent prendre à tâche de rendre odieux le service du Roi*, en le représentant comme une peine, en n'affichant pas la classe de service et en montrant « la fantaisie, la partialité ou l'animosité [qui] sont quelquefois les seuls motifs qui décident du choix des sujets fixés pour les embarquements ». Souvent le matelot ne connaît pas son rang de service [son numéro dans la classe], ce qui est gênant pour lui et pour celui qui voudrait l'employer. Le salaire est trop faible et le paiement se fait attendre trop longtemps.

<sup>294</sup> Timothy Le Goff, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *Les marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, 1985, p. 103 à 122. Le chiffre de 7 203 hommes figure dans le tableau de la p. 106.

<sup>295</sup> *Mémoire secret par rapport aux objets relatifs à la Marine, joint à la D.M. n° 6 du comte de Choiseul [-Praslin], ministre des Affaires étrangères, au duc de Nivernais, ambassadeur à Londres pour la conclusion de la paix*, s.d. [1762], Ms 340, pour ce développement.

<sup>296</sup> *Réponses à des questions relatives à la Marine*, s.d., G121, f° 248 à 259, pour ce développement.

L'auteur ne compte pas parmi les moyens de régénération l'enrôlement des particuliers qui tendent des filets à la basse mer dans le Ponant, ordonné en 1743 dans une vue de justice (au moins si l'on s'en tient au motif invoqué dans la loi<sup>297</sup>), ni celui des bateliers sur de nouvelles rivières ou parties de rivière, auquel le ministre de la Marine a cru pouvoir procéder en 1756 et 1757 et qui a provoqué des révoltes et beaucoup d'insoumission<sup>298</sup>. Pour encourager les gens de mer dont le service a été prolongé, le ministre Peirenc de Moras leur accorde en février 1758 des gratifications de 24 l (deux mois de la nouvelle basse paie) à ceux qui sont employés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1757 et 12 l à ceux qui le sont depuis le 1<sup>er</sup> juillet<sup>299</sup>. Il a de même donné 24 l de gratification (en plus de l'avance) aux matelots de nouvelle levée, dont la moitié est payable au départ du quartier et moitié dans le port<sup>299</sup>. Ce sont en somme les petits moyens habituels du gouvernement lorsqu'une guerre tourne mal. Heureusement pour lui, les désertions dans la marine française sont sans commune mesure avec ce qu'elles sont en Angleterre : quatorze mille hommes ont déserté sa marine de guerre de 1755 à 1757, et cinq mille sept cents encore en 1760<sup>300</sup> !

Selon l'auteur des réponses au questionnaire que nous avons déjà cité, le premier et le plus efficace des moyens de multiplier les matelots consiste à favoriser la pêche à la morue, parce qu'elle endurecît les marins sans les détruire, qu'elle occupe déjà dix mille hommes, dont un tiers de novices, qui deviennent d'excellents matelots après deux ou trois campagnes, et qu'elle fournit les meilleurs marins de la marine du Roi<sup>296</sup>. Cet avantage a dû paraître si sensible que le traité de Paris du 10 février 1763, s'il dépouille la France de toutes ses possessions en Amérique du Nord, confirme son droit de pêche et de séchage de la morue sur une partie des côtes de Terre-Neuve et dans le golfe du Saint-Laurent, à trois lieues des côtes anglaises (le roi d'Espagne se désiste quant à lui de ses prétentions à la pêche de Terre-Neuve) ; les îles de Saint-Pierre et Miquelon sont cédées par S.M.B. au profit des pêcheurs français, afin d'assurer ce droit. La pêche côtière est utile elle aussi, et l'auteur conseille de mieux surveiller la pêche au filet car l'usage de mailles trop petites gêne la reproduction des poissons. Le cabotage est bon pour les débutants, qu'un voyage au long cours effraierait, et il forme les meilleurs pilotes côtiers ; il faudrait l'interdire aux étrangers sur les côtes de France.

L'auteur aborde ensuite la réforme des Classes. Publier la classe de service, tenir la main à l'exécution des règlements, augmenter des salaires qui ne l'ont pas été depuis très longtemps dans la marine du Roi, les faire payer au désarmement comme font, dit-il, les armateurs et accorder des gratifications à ceux qui viennent servir volontairement. Embarquer un tiers de novices, puisque la disette a forcé les corsaires à y recourir. Embarquer sur les vaisseaux du Roi destinés à des voyages de long cours des vêtements de rechange pour les matelots : « ce défaut d'attention en fait périr un grand nombre, surtout par le scorbut, fruit ordinaire de la malpropreté [on ne connaît pas encore de manière certaine la cause de la maladie] ; on a cette précaution sur les vaisseaux marchands, et elle réussit ». Donner des ordres précis dans les colonies de

<sup>297</sup> Ordonnance du 15 août 1743, A<sup>2</sup>-28, p. 25-26 : la différence de traitement nuit au public et au service du Roi.

<sup>298</sup> Timothy Le Goff, « Les gens de mer devant le système des Classes (1755-1763) : résistance ou passivité ? » dans les actes du colloque *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'antiquité à nos jours*, numéro spécial de la *Revue du Nord*, Villeneuve-d'Ascq, 1986, p. 463 à 479 ; p. 466-467.

<sup>299</sup> Lettres du ministre du 10 janvier et du 4 février 1758 relatées dans G49, p. 341.

<sup>300</sup> Timothy Le Goff, *op. cit.*, p. 474.

supprimer cafés, cabarets et billards, qui favorisent les désertions et peuvent faire périr les marins. Construire des casernes pour les marins : on conserverait par ce moyen les salaires au profit des familles. Établir des écoles de matelotage pour les enfants trouvés du Royaume, tirer en attendant des enfants des hôpitaux établis à portée des villes maritimes et les employer comme mousles sur des bâtiments marchands (ils reviendraient à l'hôpital entre les campagnes). Attirer des étrangers comme on sait le faire en Angleterre où la navigation, en dépit de son ampleur, ne semble pas entraîner de dépopulation dans la culture ni dans les arts et manufactures. À salaire égal, les étrangers préféreraient le service de France, qui est plus doux et qui nourrit mieux les marins ; après tout, les soldats étrangers du roi de France sont mieux payés que les autres. Il faudrait encore déclarer commun à tous les matelots l'édit d'avril 1687 qui exempte du droit d'aubaine les matelots étrangers catholiques après cinq ans de services pour le Roi, limiter ce temps à deux ans, comme les Anglais l'ont fait et leur accorder à eux aussi des gratifications s'ils se présentent d'eux-mêmes pour servir.

Il est aussi question de savoir pourquoi les équipages français sont plus nombreux que ceux des Anglais et des Hollandais. L'auteur des réponses au questionnaire est favorable aux équipages nombreux, parce qu'avec davantage de monde la manœuvre est plus prompte et plus sûre et qu'il périt proportionnellement moins de vaisseaux français que d'anglais et surtout de hollandais, les plus faibles en équipages. Les hommes se fatiguent également moins, le vaisseau est plus rapide et les équipages sont ainsi moins exposés au scorbut. La rapidité est un avantage dans les opérations commerciales. Il est vrai que les Français utilisent des manœuvres d'un plus fort échantillon et donc plus lourdes, mais ils se réforment là-dessus, à l'imitation des peuples maritimes. A Saint-Domingue surtout, il manque des norias de petits bateaux pour le chargement et le déchargement : les bords sont contraints d'y pourvoir, il faut un sixième d'effectif en plus pour un service fatigant. En somme toutes les questions soulevées par les réponses au questionnaire que nous venons d'analyser sont agitées jusqu'à la Révolution, ainsi que le montrent les divers mémoires étudiés aux chapitres 7 et 20.

En 1724-1728 l'édifice de Colbert a été consolidé et perfectionné pour la deuxième fois. Il semble que personne ne s'est demandé s'il n'y avait pas dans ses fondations un défaut qui devait le faire chanceler à chaque guerre. Personne n'imagine que Colbert ait pu concevoir un plan plus conforme à la raison. Si tant est que le plan des équipages permanents s'apparente à une utopie ou à un anachronisme en 1669, il peut être mis à exécution en 1756, puisqu'un roi raisonnable l'a adopté au Danemark. Ce qui n'est pas raisonnable, c'est que l'État français impose le service militaire à des hommes qui ne sont pas des gens de guerre, qui ont quarante ou cinquante ans et sont chargés de famille, en les payant moitié moins que les marchands, ou moins encore, et avec tant de retard. Si la routine n'était pas la déesse chérie des marins en général et si les rênes du gouvernement de la France avaient été tenues plus fermement, le système des Classes n'aurait pas survécu à l'épreuve de la guerre de Sept ans ; or il ne s'est tout à fait évanoui qu'en 1967, malgré l'avis d'hommes raisonnables de tout état<sup>301</sup>.

---

<sup>301</sup> J. Captier avait donné dans sa thèse de droit la réponse suivante : supprimer l'Inscription maritime et ramener l'inscription des matelots à la conscription générale. D'Estaing était arrivé à la même conclusion en 1763 (chapitre 9), comme Colbert dont il ignorait très probablement les idées dans ce domaine.

## **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 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>1</sup>.

Les déboires que Colbert a rencontrés peuvent bien être à l'origine de la création des emplois d'écrivain principal en 1681<sup>2</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>3</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>4</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>5</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>6</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>.

<sup>1</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>2</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>3</sup> *Mémoire concernant les officiers de plume de la Marine*, de Dumetz, octobre 1758, G133, n° 11.

<sup>4</sup> Carrières des officiers d'après la matricule C<sup>2</sup>-45.

<sup>5</sup> *De la constitution de la Plume*, mémoire autographe de Blouin (brouillon), octobre 1759, G133, n° 13.

<sup>6</sup> *Mémoire concernant la Marine*, 2 juin 1749, G121, n° 29.

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 Dupoirion, 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 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>7</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>8</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>9</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

<sup>7</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>8</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>9</sup> J. A. de Véri, *Journal de l'abbé de Véri*, éd. partielle, 1928-1930 ; vol. 1, p. 184.

et héritiers, ils puissent instruire ceux qu'ils destineront pour les remplir auprès d'eux. »<sup>10</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*, selon 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 officiers titulaires sont dispensés du droit la première année et paient les droits de mutation à un taux modéré<sup>11</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>12</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>13</sup>. L'édit supprime enfin les anciennes charges de commissaire général de la Marine : il en restait cinq selon Laffillard<sup>14</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>15</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

<sup>10</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.

<sup>11</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>12</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>13</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>14</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>15</sup> Édits d'avril 1704, A<sup>2</sup>-21, p. 421 à 430, pour ce paragraphe.



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>16</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>17</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 au plus offrant et dernier enchérisseur<sup>18</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>19</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>20</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>21</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>22</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

<sup>16</sup> Déclaration du 30 juin 1704 en interprétation de l'édit d'avril 1704, *ibid.*, p. 436 à 439.

<sup>17</sup> Édit de juin 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 207 à 212, pour ce développement.

<sup>18</sup> Arrêt du Conseil du 25 novembre 1710, *ibid.*, p. 387 à 390.

<sup>19</sup> Édit de décembre 1709, A<sup>2</sup>-22, p. 267 à 273.

<sup>20</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>21</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.

<sup>22</sup> *Mémoire sur la Marine*, [1762], manuscrit anonyme, SH 16 du S.H.M.

mauvais sujets, incompetents ou negligents, qui ont occasionné des embarras *et porté atteinte à « la considération nécessaire à leur corps pour opérer »*<sup>22</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>23</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 graine 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>24</sup>. *Le législateur reconnaît que l'introduction de la vénalité dans la Plume a nui au service*<sup>25</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>26</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>27</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

<sup>23</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>24</sup> Les édits sont reproduits dans A<sup>2</sup>-23, p. 459 à 461 et 519 à 529.

<sup>25</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 fussent 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>26</sup> Lettre reproduite dans A<sup>2</sup>-23, p. 562 à 566, pour ce développement.

<sup>27</sup> Lettre du Conseil de marine du 16 juillet 1716, A<sup>2</sup>-23, p. 599.

Classes<sup>28</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>29</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>30</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.

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>31</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. Laffilard, 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>32</sup>. Les ministres ont continué de réclamer les spécimens

<sup>28</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 Garreauld (A<sup>2</sup>).

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

<sup>30</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).

<sup>31</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais et Laffilard du 19 février 1725, A<sup>2</sup>-25, p. 316 à 318, pour ce développement.

<sup>32</sup> Lettre de Maurepas à Robert et Mithon du 16 juin 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 551.

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>33</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>34</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>35</sup>. Ces privilégiés, en très petit nombre, sont plutôt des fils d'intendants ou de commis de la Cour<sup>36</sup>. Ils ont rang de commissaire ordinaire<sup>37</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>.

À cette époque, ainsi que le souligne Marc Perrichet, le principe des examens et concours ne gagne du terrain qu'avec lenteur<sup>38</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 des pères 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>39</sup>.

<sup>33</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>34</sup> *Mémoire concernant les officiers de plume de la Marine*, octobre 1758, G133, n° 11.

<sup>35</sup> *De la constitution de la Plume*, mémoire autographe de Blouin (brouillon), octobre 1759, G133, pièce cotée 13.

<sup>36</sup> D'après le relevé que nous en avons fait sur la matricule C<sup>2</sup>-45 commencée en 1765.

<sup>37</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart de Seules du 5 juillet 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 87.

<sup>38</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>39</sup> La répartition de ces auteurs est la suivante :

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>40</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 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>41</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>42</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

- 
- 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>40</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.

<sup>41</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>42</sup> Lettres de Maurepas à Beauharnais des 25 octobre et 22 novembre 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 58-59 et 65-66.

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>43</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>44</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'écrivain du bord<sup>45</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>46</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>47</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 prison et même par l'interdiction, suivant la qualité de leurs fautes, ainsi que l'ordonnance vous y autorise<sup>48</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>49</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>50</sup> — les effectifs de la Plume n'y sont plus négligeables, ainsi que le montre le tableau précité —. D'après ce commis des bureaux

<sup>43</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>44</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 3 juin 1742, A<sup>2</sup>-27, p. 483.

<sup>45</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 12 mai 1743, A<sup>2</sup>-28, p. 11-12.

<sup>46</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de la Mothe du 25 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 166-167.

<sup>47</sup> Lettre de Maurepas à Givry du 25 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 167.

<sup>48</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 7.

<sup>49</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 18 juillet 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 164.

<sup>50</sup> [Réf. 34], pour ce développement.

de la Cour, le nombre des commissaires généraux est resté fixé à 13 (à 4 200 l d'appointements), celui des commissaires ordinaires, contrôleurs compris, à 70 (30 commissaires 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'appointements). 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>55</sup>. Mais, pour que les exemples portent, il faut aussi augmenter les appointements : « 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>55</sup>

C'est enfin sur les écrivains que s'accumulent les nuages qui préparent l'orage. Les officiers d'épée ne chipotent plus seulement sur les fonctions des écrivains embarqués : *certain en viennent 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>51</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 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

<sup>51</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.

chef » peut encore se rapporter 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>52</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>53</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>54</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 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>55</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>56</sup>. À Toulon on ne trouve qu'un maître-calfat

<sup>52</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>53</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>54</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.

<sup>55</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 28 janvier 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 406-407.

<sup>56</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 28 avril 1727, A<sup>2</sup>-25, p. 546-547.



entretenu 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>57</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>58</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>59</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>60</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 chirurgiens, 20 maîtres des sciences et des arts, 66 officiers de justice et archers, 103 bas-officiers de galère<sup>61</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

<sup>57</sup> Lettre circulaire aux intendants du 26 novembre 1731, A<sup>2</sup>-26, p. 358-359, pour ce développement.

<sup>58</sup> Lettre circulaire aux intendants du 7 janvier 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 367 à 369, pour ce développement.

<sup>59</sup> Lettre de Maurepas à Beauharnais du 1<sup>er</sup> décembre 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 451-452.

<sup>60</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur de Villeblanche du 15 avril 1737, A<sup>2</sup>-27, p. 211-212.

<sup>61</sup> *Mémoire sur les divers entretenus de la Marine*, octobre 1761, brouillon autographe de Blouin, G 133, pièce cotée 14.

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>62</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>63</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>64</sup>.

Le ministre de Louis XIV fait également confiance, en matière de construction, à certains officiers de marine, notamment Duquesne et Tourville<sup>65</sup>. Pourtant le législateur n'autorise en 1674 qu'un maître-charpentier dans chaque port à proposer les devis au conseil de construction<sup>65</sup>. Seul, d'ailleurs, peut être admis à conduire une construction le maître qui a donné des preuves de capacité, qui « soit assez 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 continuel du compas »<sup>66</sup>. Cette formulation indique qu'il va travailler d'après ses propres devis, alors qu'il s'agit

<sup>62</sup> René Mémain, *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert*, 1937, p. 534 à 539.

<sup>63</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>64</sup> Lettre de Colbert à Brodard du 10 août 1682, dans P. Clément, *ibid.*, suite, p. 223-224, note.

<sup>65</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 ».

<sup>66</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 2.

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>67</sup>. L'ordonnance met tous les « maîtres-charpentiers qui auront la conduite des constructions des vaisseaux et autres bâtiments » sur le même pied<sup>68</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>69</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 le titre de sous-constructeur est décerné en 1706<sup>70</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>71</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>72</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>73</sup>. Le ministre ajoute que l'on s'en est bien trouvé, et, afin d'extirper les anciens préjugés de 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

<sup>67</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 3, art. 1.

<sup>68</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 9, art. 1.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 7 et 8, pour la fin du paragraphe.

<sup>70</sup> Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, 1993, p. 439.

<sup>71</sup> Lettre du Conseil de marine à Robert du 2 août 1717, A<sup>2</sup>-24, p. 96.

<sup>72</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>73</sup> Lettre de Maurepas à Levasseur 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.

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>74</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 »<sup>75</sup>. 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>75</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>74</sup> Lettre de Maurepas à Robert du 25 février 1726, A<sup>2</sup>-25, p. 41.

<sup>75</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>76</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>77</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>78</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>79</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>80</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'appointements annuels<sup>81</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>82</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>83</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>84</sup> ». Dudin ajoute qu'on ne pouvait exiger d'eux aucun calcul de déplace-

<sup>76</sup> Lettre de Maurepas aux intendants de Brest, Toulon et Rochefort du 29 janvier 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 413-414.

<sup>77</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 13 août 1729, A.N. 127AP, carton n° 20.

<sup>78</sup> Lettre du comte de Stainville à Duhamel du Monceau du 14 juin 1765, 127AP20.

<sup>79</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 1<sup>er</sup> décembre 1738, 127AP20.

<sup>80</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 26 juillet 1739, 127AP20.

<sup>81</sup> Lettre de Maurepas à Duhamel du Monceau du 23 août 1739, 127AP20.

<sup>82</sup> Dans l'arrêt du Conseil du 5 août 1736 relatif à l'impôt de 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>83</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>84</sup> *Sur l'école de marine*, par Dudin, 7 prairial an II (26 mai 1794), G89.

ment, capacité ou stabilité. Cette dernière considération explique la volonté de Duhamel d'appeler aussi à Paris ceux des constructeurs qui, déjà entrés dans la carrière, sont susceptibles d'apprendre les mathématiques élémentaires<sup>85</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>86</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>87</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

<sup>85</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>86</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>87</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.

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.

Le second élève de construction admis à l'école de Paris s'appelle Antoine Groignard (1727-1798)<sup>88</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 maîtres 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>89</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>90</sup>. Chevillard cadet subit en 1756 l'examen sur les mathématiques et aussi sur l'hydraulique de Pierre Varignon (1654-1722)<sup>91</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>92</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>93</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>94</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,

<sup>88</sup> Les renseignements relatifs à Groignard sont tirés de son dossier individuel, C<sup>7</sup>-132.

<sup>89</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>90</sup> [Réf. 83].

<sup>91</sup> Note du 13 mai 1766, CC<sup>7</sup>-484, D. ind. de J. D. Chevillard.

<sup>92</sup> D'après les dossiers individuels de Rafeau et de Doumet-Revest.

<sup>93</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>94</sup> [Réf. 84], pour la fin du paragraphe.

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 (jetons) 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 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>95</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>96</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>97</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>98</sup>, mais il ne tarde pas à préférer le corps des ingénieurs du

<sup>95</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>96</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>97</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>98</sup> [Réf. 95].



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.

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>99</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>100</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>101</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,

<sup>99</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>100</sup> Lettre de Maurepas à Camilly du 20 novembre 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 182-183.

<sup>101</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 11 avril 1734, G 47, p. 451-452.

*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>102</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 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>103</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>104</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

<sup>102</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.

<sup>103</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>104</sup> Lettre du ministre à Sibon, capitaine de port à Toulon, du 8 juillet 1758, G49, p. 215.

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>105</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 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>106</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>107</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>108</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.

<sup>105</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 ».

<sup>106</sup> Ordre du Roi du 28 novembre 1689, A<sup>2</sup>-20, p. 79-80.

<sup>107</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>108</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.

L'intendant doit éviter, dans la mesure du possible, de faire travailler à la journée du Roi<sup>109</sup>. En 1727 presque tous les ateliers du port de Toulon travaillent à l'entreprise, c'est-à-dire à façon<sup>110</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>111</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>112</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>113</sup>. À son avis, 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 ouvriers ; 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>114</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>115</sup> D'après un mémoire du futur intendant de Ruis Embito (v. 1705-1776),

<sup>109</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 12.

<sup>110</sup> Instructions particulières de l'intendant de Toulon Mithon aux écrivains, recueil Maillart, Ms 421, partie des mémoires, 2 vol.

<sup>111</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 20 février 1747, G47, p. 478.

<sup>112</sup> G47, p. 480-481 et 484.

<sup>113</sup> Mémoire de Lenormant de Mézy, B.N. n.a.f. 126, f° 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 ; 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>114</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 2, art. 11.

<sup>115</sup> Lettre du Conseil de marine à Hocquart de Seules du 4 décembre 1715, A<sup>2</sup>-23, p. 443.

alors commissaire des ateliers, plusieurs maîtres de Rochefort tiennent boutique en ville, et des ouvriers du Roi y travaillent pour les particuliers<sup>116</sup>.

Ruis, devenu contrôleur du port de Rochefort, expose que les travaux qui étaient donnés à l'entreprise sont désormais exécutés à la journée « *pour le bien du service* »<sup>117</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>118</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 en 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 instruments de navigation changent de régime en 1751<sup>119</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>120</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

<sup>116</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>117</sup> *Mémoire sur les paies des ouvriers*, 1751, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 101 à 134.

<sup>118</sup> [Réf. 116] pour ce développement.

<sup>119</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>120</sup> Les renseignements relatifs à Brun sont tirés de son dossier C<sup>7</sup>-48.

été gardes sont regardés comme des étrangers par ceux du grand corps<sup>121</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>122</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>123</sup>. Truguet préfère soumettre les officiers de port au commandant de la Marine<sup>121</sup>, 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>124</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>125</sup> (chapitre 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>126</sup>.

L'explication donnée en 1742 au capitaine de port de Rochefort 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. »

<sup>121</sup> *Officiers de port*, mémoire autographe de Truguet d'août 1761, G128, f° 27 à 30.

<sup>122</sup> Mémoire de Rodier sur les officiers militaires, octobre 1761, C<sup>1</sup>-3, f° 8 à 17.

<sup>123</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>124</sup> Lettre de Maurepas à Belliveau du 4 mars 1742, A<sup>2</sup>-27, p. 477-478, pour ce développement.

<sup>125</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>126</sup> Lettre de Maurepas à La Rochalard du 29 décembre 1732, A<sup>2</sup>-26, p. 455-456.

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>127</sup> »

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

### 5.2.1. Les approvisionnements

a. Selon la formule des commissions des intendants de généralité, « l'intendant départi dans un port et arsenal de marine y exercera la justice et ordonnera de la police et des finances, suivant le pouvoir qui lui en est attribué par sa commission »<sup>128</sup>. Le législateur n'évoque le département de l'intendant qu'à propos des commissaires des Classes qui dépendent de lui et des forêts. Il prévoit que le commissaire général de la Marine « aura, en l'absence de l'intendant, le même pouvoir et fonctions que lui »<sup>129</sup>, en particulier celle d'ordonnateur. Il ne dit rien de ses fonctions lorsque son chef est présent : c'est donc une sorte de doublure.

L'esprit de l'ordonnance veut sans doute qu'il y ait un intendant et un commissaire général dans chacun des cinq ports de guerre. Le Havre possède son intendant de 1680 à 1761 et Dunkerque de 1683 à 1714 et de 1720 à 1739, et encore est-il question dans ce dernier cas de convenances personnelles plutôt que de l'intérêt du service<sup>130</sup>. Dunkerque reste le chef-lieu d'un département de la Marine avec ordonnateur. Dès 1689 apparaît un ordonnateur à Port-Louis et, quelques années plus tard, à Bayonne<sup>131</sup>. En 1739 Bordeaux est un département autonome depuis un certain temps déjà, sauf pour les Classes. Au 31 décembre 1761, il reste six départements de la Marine, ceux des trois grands ports dont le service est confié à un intendant, le service dans les trois petits ports subsistants (Le Havre, Dunkerque et Bordeaux) étant confié à des ordonnateurs pris dans la Plume (chapitre 8). Des départements de la Marine ont été créés à l'intérieur, surtout pour les fournitures de Toulon, les bois en premier lieu. Des intendants de généralité aident les agents de la Marine détachés aux approvisionnements. Le dernier de ces départements est supprimé à la fin de 1759<sup>132</sup>.

<sup>127</sup> Lettre de Maurepas à Maulévrier du 15 août 1745, A<sup>2</sup>-28, p. 170-171.

<sup>128</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 1.

<sup>129</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>130</sup> Lettre de Berryer à Ranché du 10 octobre 1761, G49, p. 183 ; lettre de Louis XIV à l'Amiral du 7 mars 1714, A<sup>2</sup>-23, p. 306 ; lettre de Maurepas à Ricouart du 12 février 1739, A<sup>2</sup>-27, p. 303-304.

<sup>131</sup> *Inventaire sommaire* des archives de Lorient, 1925 (1E<sup>4-5</sup>) ; les *États abrégés* font apparaître le département de Bayonne à partir de 1696.

<sup>132</sup> C<sup>7</sup>-256, dossier au nom de Cl. J. B. Potier.

L'intendant ou le commissaire ordonnateur placé à la tête du service sédentaire de la Marine dans un port est à la fois personne responsable de marché et ordonnateur secondaire, comme l'indique le règlement de 1674 : « Il pourvoira à la fourniture des magasins en faisant tirer de toutes les provinces du Royaume les marchandises nécessaires. Il fera les traités dans les formes, ainsi qu'il est ordonné au chapitre des achats, arrêtera la dépense de cette fourniture et en ordonnera le paiement conformément aux états de fonds expédiés par S.M. »<sup>133</sup> Le chef du service est le seul ordonnateur en argent et en matières du département, par délégation du Roi qui est, depuis 1661, le seul ordonnateur principal du budget de l'État<sup>134</sup>. Il ne passe cependant pas tous les marchés pour les besoins du port, puisqu'il en est qui sont réservés à la Cour<sup>135</sup>.

**b.** Quatre règles peuvent être dégagées du règlement de 1674 pour ce qui concerne les marchés. Leur préparation regarde l'intendant, sous le regard du contrôleur. Les achats doivent être faits en France et sous la forme d'adjudications publiques au rabais. Les fournitures sont soumises à une procédure de réception quantitative et qualitative. L'ordonnance de 1689 les rappelle sans citer d'exceptions, notamment à la règle de l'adjudication, qui sont pourtant importantes. Elle dispose que l'ordonnateur a l'autorisation d'acheter des produits étrangers, lorsqu'il ne peut en trouver qui conviennent en France ; il traite alors avec des importateurs français<sup>136</sup>. L'auteur d'un mémoire descriptif sur les achats pouvant dater de 1753 remarque qu'il est indispensable d'acheter une partie des bois à l'étranger, à la fois pour ménager les ressources de la France « lorsque la circonstance de la guerre ne permet pas d'en faire venir de l'étranger », et pour faire baisser les prix des fournisseurs français<sup>137</sup>.

Les achats de la Marine doivent permettre de disposer, dans chaque arsenal, des « armes, munitions et marchandises nécessaires pour la construction et armement, garniture, rechange et entretien de tous les vaisseaux que S.M. a résolu d'avoir, et pour les remettre en état de naviguer et combattre lorsqu'ils reviendront désagrésés ou dépourvus de munitions, ensuite d'un mauvais temps ou d'un combat ; et, outre les bois nécessaires pour les radoubs, il y en aura toujours assez dans chaque arsenal pour la construction de quatre vaisseaux »<sup>138</sup>. Un peu plus loin, on lit que les marchés portent également sur des ouvrages, sur le convertissement ou mise en œuvre des marchandises et sur les « ouvrages qu'il y aura à faire pour les fortifications, ports et bâtiments des arsenaux »<sup>139</sup>. Il nous paraît conforme à l'esprit de la loi et des textes postérieurs de comprendre le terme de *munition* au sens large de produit ouvré entrant dans l'armement d'un bâtiment : il y a les munitions de guerre, les munitions de bouche et les

<sup>133</sup> Règlement du 6 octobre 1674, t. 13, § de l'intendant, art. 2 ; cf. ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 1, 2, 4 et 19.

<sup>134</sup> Le commissaire du magasin général a délégation pour ordonnancer sur le magasin : l. XII, t. 5, art. 20.

<sup>135</sup> L'ordonnance de 1689 les mentionne sous le nom d'« états de S.M », l. XVIII, t. 2, art. 1. Ces contrats peuvent faire l'objet d'ordonnancements dans les ports, ainsi que Colbert l'explique à son fils en 1673 (*Maximes pour mon fils*, n° 1 à 3, 31 juillet 1673, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 64 à 66).

<sup>136</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 2.

<sup>137</sup> *Mémoire sur les principales marchandises et munitions pour la construction et l'armement des vaisseaux du Roi*, [v. 1753], Ms 421, 1<sup>er</sup> volume des mémoires, p. 197 à 267. L'auteur pourrait bien être Truguet, ou un commissaire de Toulon.

<sup>138</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 1.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 6, 9 et 10.



munitions navales, ces dernières formant la plus grande partie de l'armement. *Ainsi les achats dont nous parlons portent sur des marchandises et des ouvrages, ou sur des marchandises, des produits ouvrés et des travaux.*

L'idée du *remplacement* en vue de compléter les stocks des magasins, que contient implicitement la phrase qui vient d'être citée, se retrouve dans l'obligation qui est faite à l'intendant d'adresser à la Cour, au début de septembre, un projet de l'ensemble des achats qu'il propose de faire en fonction de l'effectif des bâtiments que le Roi a décidé d'affecter au port et qui peut varier d'une année à l'autre<sup>140</sup>. Le projet définitif est arrêté par le Roi et renvoyé à l'intendant qui pourra procéder aux adjudications<sup>140</sup>. Notons que le calcul de besoin auquel celui-ci doit se livrer ne peut se faire précisément pour les rechanges ni pour le radoub ni pour l'entretien, qui varient selon l'utilisation des bâtiments, ni même pour les quatre coques et mâtures qu'il est censé conserver en pièces détachées car la taille ou le rang n'est pas indiqué. Les ouvrages à faire sur les fortifications et bâtiments des ports et les travaux hydrauliques suivent la procédure de l'adjudication, mais les devis, plan et profils sont arrêtés au préalable par l'administration du port<sup>141</sup>. D'autre part l'intendant doit aussi procéder aux achats selon les états de fonds expédiés par la Cour<sup>142</sup>, et, selon les crédits disponibles, les projets peuvent être profondément modifiés.

Ce remplacement est annuel : il suit le budget, en quelque sorte, mais le dernier intendant des Galères, du Troussel d'Héricourt (?-1770), y voit l'avantage d'éviter les demandes indiscretes d'augmentation par les adjudicataires, « qu'on ne peut leur refuser avec justice », si les prix d'achat augmentent beaucoup, alors que le Roi ne profite jamais de leur baisse<sup>143</sup>. Il admet une exception, la fourniture des bois, à cause des frais à engager, mais à condition de limiter la durée de ces marchés à deux ans au lieu d'un.

c. L'intendant se tient au courant, grâce à la correspondance, du prix courant des marchandises et des lieux où elles sont les meilleures et les plus abondantes, ainsi que du coût du transport jusqu'au port, très élevé à l'époque : ainsi il les acquerra « au prix de leur juste valeur dans les temps des adjudications »<sup>144</sup>. L'auteur du mémoire de 1753 précité regrette que les intendants n'observent pas cet article de l'ordonnance. En effet la procédure de l'adjudication ouverte conduit trop souvent à accepter des offres déraisonnables, que la connaissance du juste prix permettrait de rejeter<sup>145</sup>. Il semble du reste que la Marine traite avec des marchands plutôt qu'avec des manufacturiers<sup>146</sup>.

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>141</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 9.

<sup>142</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 1, art. 2.

<sup>143</sup> *Mémoire sur ce qui doit être observé pour les adjudications*, du 28 octobre 1740, par du Troussel d'Héricourt, Ms 421, 1<sup>er</sup> volume des mémoires, p. 93 à 100.

<sup>144</sup> *Ibid.*, l. XVIII, t. 1, art. 3.

<sup>145</sup> [Réf. 137]. « La concurrence fait souvent agir les gens par animosité ou par jalousie, sans faire attention à l'embarras dans lequel ils se jettent, et il arrive de là qu'ils ne remplissent pas les engagements qu'ils ont contractés, que le service languit et que l'on est mal servi. On n'a que trop d'exemples de ces sortes de menées qui donnent ordinairement lieu à des demandes en indemnité mal fondées. »

<sup>146</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 4 : l'intendant doit essayer de savoir d'où proviennent les marchandises et produits ouvrés sur lesquels il prend des renseignements.

Les actes sont des marchés (le terme de traité est employé une fois<sup>147</sup>) et, s'il n'est question que de l'adjudication ouverte, la loi suggère qu'il existe des marchés négociés et mentionne deux types de prix, ceux qu'en termes plus modernes on nomme prix forfaitaire et prix en dépenses contrôlées<sup>148</sup>. Il n'est pas fait d'exception à la règle de l'acte authentique : pas d'achat verbal par conséquent, ainsi que l'avait prescrit Colbert<sup>149</sup>. Ainsi le ministre, apprenant en 1733 que l'intendant du Havre a fait convertir en journées le prix de l'adjudication verbale de la sculpture de la *Gazelle*, fait observer que c'est « très irrégulier et très abusif », pour cette raison, et aussi parce que cette conversion contrevient à l'ordonnance<sup>150</sup>.

Les adjudications sont annoncées par voie d'affichage « dans les places publiques des villes et bourgs du voisinage des arsenaux et autres lieux où les marchandises sont les plus abondantes »<sup>151</sup>. Cette publicité est insuffisante dans les grands ports, qui sont de petites places de commerce (seul l'arsenal des Galères est bien placé de ce point de vue) ; cependant certains fournisseurs importants y ont des correspondants. Un mémoire pouvant dater de 1757 porte que la liste des marchandises à fournir et des ouvrages à forfait avec matières fournies par le port de Toulon est imprimée à cent exemplaires et affichée en ville et dans les villes voisines ou mentionnée dans des journaux avec, dans ce cas, mention de la date à partir de laquelle les offres de rabais sont reçues au bureau du contrôle et la date limite de dépôt<sup>152</sup>.

L'adjudication au rabais de « chaque sorte de » marchandise ou d'ouvrage est faite — séparément précise l'instruction de 1678 — par l'intendant en présence du contrôleur et « autres principaux officiers du port » : de cette façon elle est publique<sup>153</sup>. Le contrôleur est chargé de veiller qu'aucun marchand ou artisan ne soit favorisé, « s'il ne fait la condition de S.M. la meilleure » ; tout soumissionnaire solvable ou qui fait accepter une caution personnelle peut proposer des rabais<sup>154</sup>. « Les premiers rabais seront ensuite reçus au jour nommé et, après trois remises de trois jours chacune, l'adjudication sera faite à l'extinction de la chandelle, au moins disant à la troisième remise, dont il lui sera délivré des actes en forme par le contrôleur de marine en chaque port, si, dans les vingt-quatre heures ensuite, il ne se présente plus personne pour rabaisser. »<sup>155</sup>

Le procès-verbal d'ouverture des soumissions reçues pendant les trois jours et de l'adjudication est signé par l'intendant et le contrôleur, et il est suivi du marché

<sup>147</sup> *Ibid.*, art. 15. D'après Furetière, un traité est « un contrat, marché qu'on arrête ».

<sup>148</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>149</sup> Lettre de Colbert à Brodart du 10 août 1682, dans P. Clément, *op. cit.*, 1<sup>re</sup> partie, suite, p. 236 à 239.

<sup>150</sup> Lettre de Maurepas à Beauregard du 26 octobre 1733, A<sup>2</sup>-26, p. 560-561, et ordonnance du 15 avril 1689, l. XI, t. 1, art. 32.

<sup>151</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 5 et 6.

<sup>152</sup> *Mémoire pour servir à la conduite d'un port et arsenal de marine*, s.d., G133, pièce cotée 1. Il s'agit de Toulon, et le mémoire est postérieur à 1741. Il peut avoir été dressé au profit de Charron fils (?-1760), nommé à l'intendance le 15 juin 1757.

<sup>153</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 6 et *Ordre servant d'instruction à observer par le sieur de Clairambault, contrôleur de la Marine au port et arsenal de Toulon*, du 19 juin 1678, copie, B<sup>2</sup>-444. Il n'est pas question de la présence des soumissionnaires.

<sup>154</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 11.

<sup>155</sup> *Ibid.*, art. 7.

« par personnes publiques sous le nom de l'intendant assisté dudit contrôleur »<sup>156</sup>. Des échantillons et modèles de toutes les marchandises sont disposés dans la salle de l'adjudication ; un exemplaire est remis au fournisseur qui remporte l'adjudication correspondante, l'autre est conservé comme témoin au magasin en vue des opérations de réception de la fourniture, tous deux sont marqués du cachet de l'intendant, de celui du contrôleur et de celui du fournisseur, ou d'une autre manière, afin d'éviter les falsifications. Il n'était pas prévu en 1689 de soumettre les procès-verbaux d'adjudication des ports à l'approbation du ministre : en 1728 Maurepas rappelle qu'il veut recevoir les documents en double exemplaire et que les lettres d'approbation accompagnant les exemplaires visés en retour sont à enregistrer au contrôle<sup>157</sup>.

Si l'adjudication est déclarée infructueuse parce que les offres n'ont pas été faites à leur juste valeur, l'auteur du mémoire de 1757 indique que les prétendants se rendent à l'intendance où se trouvent le capitaine de port, le commissaire du magasin général et le contrôleur ; l'intendant « passe successivement et *en leur présence* et à l'extinction de la bougie, les adjudications de chaque espèce à ceux qui font la condition [du] Roi la meilleure », qui sont signées par les officiers présents<sup>158</sup>. L'adjudication se fait donc normalement en l'absence des soumissionnaires, ainsi que semble le dire l'ordonnance de 1689.

Les marchés passés dans les formes s'exécutent sans changement, « s'il ne s'y trouve quelque préjudice considérable à S.M., dont il sera donné avis au secrétaire d'État ayant le département de la Marine »<sup>159</sup>. La loi n'en dit pas plus long sur le préjudice en question, ni sur ses suites. Si, postérieurement à la notification d'un marché sur adjudication, l'intendant reçoit une offre comportant un rabais substantiel, il peut passer un nouveau marché pour cette fourniture (de gré à gré), sans qu'il puisse nuire au titulaire du premier marché ; cette disposition de l'instruction de 1678 n'est pas reprise en 1689, mais elle n'est pas non plus abolie<sup>160</sup>.

**d.** Dans la réalité l'adjudication n'a jamais eu l'extension que l'ordonnance laissait prévoir. À Rochefort, écrit Terron, aucun entrepreneur n'aurait osé s'engager sur un forfait, en un « lieu désert et qu'il faut faire habiter »<sup>161</sup>. Les constructions à terre n'ont pas coûté moins cher lorsqu'elles ont été données à forfait, ou alors la qualité en a pâti, ajoute-t-il. Il faudrait pouvoir compter sur des entrepreneurs honnêtes et ayant les reins solides, et aussi sur la parole de l'État. Colbert répète qu'il convient d'inciter les marchands à faire des offres, de les engager à se regrouper pour les grosses commandes, de les payer régulièrement et de leur donner des avances sur fournitures, jusqu'au tiers de la somme due ou sur l'outillage, en exigeant des cautions solvables ; l'acheteur doit

<sup>156</sup> *Ordre servant d'instruction à observer par le sieur de Clairambault...*, [réf. 153], pour ce développement.

<sup>157</sup> Lettre de Maurepas à Mithon du 4 août 1728, A<sup>2</sup>-26, p. 85-86. Les achats de la Marine sont exempts de droits, « tant de ceux des fermes de S.M. que de ceux des villes et particuliers », au vu des passeports en forme expédiés à cet effet (ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 16 et 17). Cependant une ordonnance du 6 février 1692 (A<sup>2</sup>-20, p. 275) assujettit les achats de la Marine aux droits des Fermes, parce qu'il y a eu des abus.

<sup>158</sup> [Réf. 152].

<sup>159</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 1, art. 12.

<sup>160</sup> L'auteur du mémoire de 1757 [réf. 152] rappelle la clause de 1678 et ajoute qu'une adjudication faite en cours d'année suit la même procédure que l'adjudication générale annuelle. L'instruction de 1678 signée par le Roi fait loi au même titre que l'ordonnance de 1689.

<sup>161</sup> René Mémain, *op. cit.*, p. 296 à 301 et 309, pour ce développement.

surtout faire preuve de bonne foi et d'esprit de justice. D'autre part l'on constate que les principales fournitures, ou du moins celles qui sont le plus difficiles à obtenir, échappent en tout ou en partie à l'adjudication. Ainsi la fourniture des poudres et des vivres est-elle soumise au régime de l'affermage. Le Roi a acheté plusieurs établissements métallurgiques au profit de la Marine, notamment les forges de Clavières en Berry et la fonderie de fonte de Saint-Gervais en Dauphiné (celle-ci en 1731), qui suivent le même régime<sup>162</sup>. La forge aux ancrs de Cosne, qui reste aux mains de particuliers jusqu'en 1781, est la seule à fournir les ancrs<sup>162</sup>.

Il est question en 1689 d'autres achats qui ne suivent pas la procédure des adjudications, mais non au livre des achats. Les « fournitures, façons d'ouvrages et entreprises non comprises dans les adjudications générales et qui excéderont la somme de 400 l » font l'objet de « marchés faits par devant notaire », et ces actes servent de justification nécessaire et suffisante de la dépense du trésorier général, comme le procès-verbal des adjudications faites dans le port dans le cas général<sup>163</sup>.

Il y a des achats qui se font sans marché. C'est d'abord le cas des « menues réparations et autres travaux de cette nature » ; le trésorier ne rapporte « qu'un état où les prix seront réglés par l'ingénieur et approuvés par l'intendant qui mettra au bas son ordonnance et l'entrepreneur sa quittance »<sup>164</sup>. La conjonction du seuil des 400 l et de l'extension des achats sans marché à toutes les fournitures d'un montant inférieur au seuil, sans qu'il soit donné d'autre précision encore, forme une catégorie d'actes qui est distinguée dans l'ordonnance de 1776 et annonce celle des travaux sur mémoire<sup>165</sup>. Les transports maritimes se justifient de même par les polices de chargement ou connaissements, qui ne sont pas des marchés ; il y a encore les transports terrestres, les baux d'immeubles<sup>166</sup>.

e. La surveillance de l'exécution des marchés est citée à un endroit au moins du règlement de 1674, à propos des toiles à voile dites noyales. L'intendant fait faire des visites préliminaires « pour voir de plus près l'établissement des métiers, la qualité du fil et le blanchissage, et s'il ne se commet aucune fraude dans la fabrique et préparation desdites toiles »<sup>167</sup>. La *réception quantitative et qualitative dans le port* est laissée, dans le cas général, au contrôleur et au garde-magasin, qui officient en présence d'un commissaire préposé par l'ordonnateur, s'il le juge utile<sup>168</sup>. Des conditions techniques de réception sont indiquées pour les fabrications de l'arsenal, qu'elles soient exécutées en régie ou par marchés<sup>169</sup>.

<sup>162</sup> [Réf. 137].

<sup>163</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XXI, t. 2, art. 5 et 7.

<sup>164</sup> *Ibid.*, art. 26.

<sup>165</sup> *Ordonnance du Roi concernant la régie et administration générale et particulière des ports et arsenaux de marine*, du 27 septembre 1776, art. 400.

<sup>166</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XXI, t. 2, art. 8, 9 et 27.

<sup>167</sup> Règlement du 6 octobre 1674, t. 2, art. 10.

<sup>168</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 8. Même dans le cas des bois, dont l'exploitation est surveillée par des agents de la Marine, la réception dépend toujours d'une visite dans le port de destination ; lettre de Maurepas à Robert du 13 mars 1735, G47, p. 419-420.

<sup>169</sup> L'ordonnance de 1689, l. XVIII, t. 3, art. 3, indique que « les ouvrages qui en proviendront [des ateliers du port] seront reçus de même dans la forme ordonnée au titre de la réception des marchandises et ouvrages [exécutés par voie de marchés et, d'après le contexte, achetés à l'extérieur ; c'est le t. 2 du même livre].

Seignelay observe en 1680 que la forme de 1674 suffit pour les fournitures simples, mais non « pour celles dans lesquelles consiste la sûreté des vaisseaux de [S.M.], telles que sont les bois, mâts, chanvres et ancres qui doivent être reçues en présence des officiers de port et des maîtres-charpentiers, maître-mâteur et autres »<sup>170</sup>. Une ordonnance de 1684 institue un conseil pour la réception des marchandises, au motif « que ceux qui ont le principal intérêt dans l'examen desdites marchandises sont les officiers qui commandent les vaisseaux, et que d'ailleurs il est très important que lesdits officiers s'instruisent et prennent connaissance par eux-mêmes de la qualité dont [elles] doivent être »<sup>171</sup>. Ce motif, qui va beaucoup servir dans la querelle de la Plume et de l'Épée à partir de 1756, permet d'introduire des officiers de marine dans le district de l'intendant en qualité de contrôleurs techniques.

L'ordonnance de 1689 réduit l'appareil de ce nouveau conseil, car seuls « le commandant, l'intendant et le capitaine du port, le commissaire préposé au magasin général, le contrôleur et le garde-magasin assisteront à l'examen et réception des marchandises et ouvrages avec les maîtres d'équipage et des ateliers [le maître qui devra mettre en œuvre la fourniture], et ne sera rien reçu, qu'il n'ait été approuvé par eux »<sup>172</sup>. La réception des ouvrages à façon des constructions et des radoubs fait intervenir le conseil de construction<sup>173</sup>. L'ordonnance n'exige pas que le procès-verbal de réception soit envoyé au ministre avant l'ordonnement de la dépense ; elle défend au garde-magasin de donner des reçus aux fournisseurs avant la réception en forme et au commis du trésorier dans le port d'acquitter les sommes dues que les reçus ne soient visés et signés du commissaire du magasin général, ou du commissaire de l'artillerie suivant le cas<sup>174</sup>.

La loi ne dit pas comment l'admission ou le rejet sont décidés et ne prévoit pas le recours à des experts « contre lesquels il [ne] puisse y avoir aucune suspicion », comme l'indique l'instruction de 1678<sup>175</sup>. Elle reprend quelques indications données en 1674 (plusieurs conditions techniques et une pénalité, qui correspond à un cas de fraude) et insiste sur la confrontation des livraisons avec les échantillons, sans compensation du fort au faible, sauf si le Roi en donne l'ordre exprès<sup>176</sup>. Derrière cette dernière défense se cache un problème très sensible, celui de l'assortiment des bois. L'auteur du mémoire de 1753 écrit qu'on l'a négligé, et ce probablement pour des raisons d'économie mal entendue : « Plus les bois sont chers, plus on doit être attentif à les conserver et à ne se pourvoir, autant qu'il est possible, que de bois d'assortiment, afin de n'être pas obligé, lorsqu'il est question de construire, de faire une recherche précipitée des pièces qui manquent, lesquelles étant plus fraîchement coupées et employées avec celles qu'on avait en provision, communiquent à ces bois une pourriture qui occasionne des radoubs considérables, quand elle n'entraîne pas la condamnation du vaisseau. Pour prévenir cet inconvénient, il faudrait limiter dans les

<sup>170</sup> Mémoire de Seignelay au Roi du 9 mai 1680, dans P. Clément, *op. cit.*, t. III, 2<sup>e</sup> partie, p. 376 à 384.

<sup>171</sup> René Mémoin, *op. cit.*, p. 316-317.

<sup>172</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 2, art. 1.

<sup>173</sup> *Ibid.*, l. XXI, t. 2, art. 3 et 4. La réception des travaux des bâtiments se fait en présence de l'ingénieur et ceux de l'artillerie, en présence du commissaire général de l'artillerie. Livre XVIII, t. 2, art. 6 et 15 ; l. XXI, t. 2, art. 3, 4, 5, 24 et 25.

<sup>174</sup> *Ibid.*, l. XVIII, t. 2, art. 15. Cf. la *Conférence de l'instruction du 14 juin 1772 avec les articles des ordonnances de 1689 et 1765 qui s'y rapportent*, [1775], G 123, f<sup>o</sup> 25 à 49 ; f<sup>o</sup> 43 v. et 47 v.

<sup>175</sup> [Réf. 153].

<sup>176</sup> *Ibid.*, l. XVIII, t. 2, art. 1 et 5 à 14.

marchés la quantité de bois de chaque espèce à fournir et obliger les fournisseurs à n'en livrer que des proportions qui leur seraient demandées ; on convient qu'ils ne voudraient pas s'assujettir à une pareille [clause] sans une augmentation de prix proportionnée à ce qu'il leur en coûterait pour la recherche et l'achat des arbres propres à fournir de pareilles pièces. Il est juste de fixer le prix des pièces selon qu'elles sont plus ou moins difficiles à trouver et à transporter. »<sup>177</sup>

**f.** Un *garde-magasin* a la charge de toutes les marchandises et produits ouvrés qui sont entreposés dans le magasin général, dans les magasins de l'artillerie et dans les magasins particuliers des vaisseaux<sup>178</sup>. Ces derniers doivent contenir la partie de l'armement maritime affectée nominativement aux vaisseaux, le reste étant reversé au magasin général s'il peut encore servir ou laissé à bord<sup>179</sup>.

Le garde-magasin tient registre des entrées et des sorties au moyen d'un journal et d'un grand livre, ces registres étant préalablement cotés et paraphés par l'intendant<sup>180</sup>. Dans le grand livre chaque article a un compte : 615 articles font partie de la nomenclature en 1674, 620 en 1689 ; selon les correspondances des ports, ce nombre varie de 618 à 795<sup>181</sup>. L'enregistrement de la recette mentionne la qualité, la quantité, les poids et mesures, le nom du fournisseur et les ordres en vertu desquels le garde-magasin l'a faite : le prix n'est pas cité<sup>182</sup>. Le garde-magasin doit assister aux réceptions et aux délivrances<sup>183</sup>. Ses registres sont arrêtés tous les soirs par le commissaire du magasin général et par le contrôleur<sup>184</sup>. L'un des commis du contrôleur tient de semblables registres au magasin<sup>185</sup>. Le contrôleur arrête avec l'intendant, à la fin de la semaine, la recette et la dépense sur le livre du magasin et sur le sien<sup>186</sup>. Le garde-magasin tient un registre de balance dans lequel il indique tous les trois mois le stock de chaque article d'après ses livres<sup>187</sup>. Un recensement annuel permet de connaître l'existant et de le comparer au stock indiqué dans le livre de balance<sup>188</sup>. Enfin nous signalerons que le garde-magasin tient aussi un registre spécial des marchandises ou munitions prêtées aux particuliers ou fournies aux artisans à compte des ouvrages qu'ils doivent livrer, lesquels se déchargeront à mesure qu'ils rendront ce qu'ils auront reçu sous la même forme ou après transformation<sup>189</sup>.

<sup>177</sup> [Réf. 137].

<sup>178</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 5, art. 1, 14, 16, 18 et 24 ; l. XVIII, t. 4, art. 4. Le garde-magasin se charge aussi des corps de bâtiments affectés au port, des meubles, ornements et autres objets qui ne sont pas compris dans les registres du magasin (l. XII, t. 5, art. 12).

<sup>179</sup> Le garde-magasin est déchargé des effets qui restent à bord, ce sont les matelots-gardiens qui s'en chargent : ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 11, art. 17.

<sup>180</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 5, art. 1 et 5.

<sup>181</sup> René Mémain, *op. cit.*, p. 321-322. Ces articles, ou certains d'entre eux, peuvent déjà correspondre à des unités collectives, c'est-à-dire à des articles fictifs d'une même famille dont on additionne les stocks. C'est ainsi que l'on procède au XIX<sup>e</sup> siècle, en distinguant les unités simples des unités collectives.

<sup>182</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 5, art. 5.

<sup>183</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>184</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>185</sup> *Ibid.*, t. 4, art. 3.

<sup>186</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>187</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 9. Le contrôleur vérifie ce livre de balance et l'arrête en mentionnant les rebuts et revenants-bons, et leurs causes (t. 4, art. 4).

<sup>188</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 10 et 11, et t. 4, art. 5. Une copie de l'inventaire est envoyée à la Cour (t. 1, art. 6).

<sup>189</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 22.

Le garde-magasin ne peut recevoir ni délivrer aucune marchandise ou munition sans un ordre écrit de l'intendant ou du commissaire du magasin général, sous peine de les payer ; il ne peut non plus le faire sans la présence du contrôleur ou de l'un de ses commis, qui enregistre comme lui les mouvements<sup>190</sup>. Il donne aux écrivains des bâtiments armés un inventaire des objets d'armement qu'il a délivrés ainsi que de ceux qui sont attachés au corps du vaisseau (serrures, clefs, armoires, etc.)<sup>191</sup>. Les inventaires complètement renseignés et signés permettent au garde-magasin de se décharger de ce qu'ils contiennent ; simultanément les écrivains embarqués s'en chargent et en rendent compte au retour de la campagne<sup>192</sup>. Lors du désarmement, le garde-magasin remet au magasin particulier du vaisseau ou rentrer au magasin général les objets en état de servir qui doivent y être entreposés, après vérification et arrêté des consommations par le commissaire et le contrôleur<sup>193</sup>.

En 1674 la responsabilité du garde-magasin n'est pas envisagée autrement que celle des autres officiers du port : le pouvoir de police de l'intendant comprend l'interdiction (sous-entendu d'exercer les fonctions) des officiers sous ses ordres qui manquent à ceux qu'ils ont reçus pour le service<sup>194</sup>. D'après l'ordonnance de 1689, sa responsabilité pécuniaire est engagée lorsqu'il reçoit ou délivre des effets sans un ordre écrit de l'intendant ou du commissaire du magasin général, ou qu'il en prête et en reçoit ensuite la valeur sans un ordre exprès de l'intendant : il est tenu d'en restituer la valeur en argent<sup>195</sup>. Lorsqu'il quitte son emploi, le garde-magasin remet ses registres à l'intendant et lui « rend un compte de tout ce dont il aura été chargé »<sup>196</sup>. S'il y a un reliquat, l'intendant prend les sûretés nécessaires puis en informe le ministre, afin de recevoir les ordres du Roi<sup>196</sup>. On imagine soit la remise de débet, soit les poursuites judiciaires ; cependant les comptables des matières n'ont été rendus comptables devant la Cour des comptes qu'en vertu d'une loi de 1843.

## 5.2.2. Les chantiers et ateliers

a. L'ordonnance de 1689 distingue, comme il est naturel, les travaux de construction des coques de vaisseau des ouvrages des ateliers. Dans la première catégorie l'on range la construction, le radoub, le carénage et l'entretien courant. Le terme de radoub est très courant en marine : il veut dire réparation. Le *carénage* est un terme technique. Caréner un navire, c'est « faire le radoub de la partie du vaisseau qui est ordinairement submergée lorsqu'il est chargé ; un vaisseau est en carène « quand

<sup>190</sup> *Ibid.*, art. 6 et 20.

<sup>191</sup> *Ibid.*, art. 13.

<sup>192</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>193</sup> *Ibid.*, art. 15. Le garde-magasin ne se charge pas en recette une nouvelle fois des effets qui entrent dans les magasins particuliers, mais il se charge de ceux qui réintègrent les magasins de l'artillerie ou le magasin général (art. 16). Dans ce deuxième cas, il y a une dépense chaque fois que le matériel est demandé pour un armement, alors que dans le premier, la dépense est faite une fois pour toutes. Notons que les vivres sont payés au munitionnaire selon les consommations : c'est donc lui qui en tient la comptabilité, et le garde-magasin n'a rien à y voir.

<sup>194</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 7. Il est vrai que l'interdiction n'est pas mentionnée explicitement dans le règlement de 1674.

<sup>195</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 5, art. 20 et 21.

<sup>196</sup> *Ibid.*, art. 24.

toute son œuvre vive est à découvert, qu'on la radoube, *calfate*, braie, double et espalme, soit qu'il se trouve abattu en quille, ou dans un bassin, ou échoué »<sup>197</sup>.

D'autre part, *armer* et *équiper* un vaisseau, c'est la même chose, « le pourvoir de monde, d'armes, de munitions de guerre, de bouche et généralement de tout ce qui est nécessaire pour mettre en mer », ou du moins il ne manque que les hommes à un vaisseau équipé pour être armé. Enfin gréer ou garnir un vaisseau, c'est le munir de toutes ses manœuvres, poulies et voiles, le gréement est donc une partie de l'équipement. Quant au *rechange*, il s'agit de munitions ou de marchandises (par exemple de la toile à voile), embarquées en supplément par prévoyance.

**b.** Le conseil de construction dont il a été question au chapitre 2 doit se réunir deux fois par semaine (ce qui est beaucoup) afin d'examiner les rapports des capitaines de retour de campagne, et de déterminer les radoubs à entreprendre et les « proportions et gabarits » des nouveaux vaisseaux à construire<sup>198</sup>. Il comprend les officiers généraux présents dans le port, l'intendant ou commissaire général, l'inspecteur des constructions et le capitaine de port ; le contrôleur du port joue le rôle de greffier<sup>199</sup>. Les membres peuvent appeler au conseil des capitaines de vaisseau ou des commissaires de la Marine en raison de leur compétence, mais ils doivent éviter la confusion<sup>200</sup>.

Dès que la Cour fixe le nombre et le rang des bâtiments à construire, le conseil donne ordre aux maîtres-charpentiers de préparer des devis qu'il examine ensuite et réforme « de concert avec eux »<sup>201</sup>. Cette formulation est vague : si les maîtres appelés à faire les devis sont ceux qui sont susceptibles de conduire ensuite la construction, comment se fait le choix du devis et du maître qui va être chargé de la construction et qui peut être différent de l'auteur du devis retenu ? Le devis définitif est signé par les membres du conseil qui ont assisté à la délibération ; le contrôleur en délivre une copie au maître-charpentier qui a la conduite de l'ouvrage et qui devra respecter scrupuleusement le devis<sup>202</sup>. Le Roi défend à ses commandants à la mer de modifier la disposition des logements qu'il a décidée d'après l'avis du conseil, sous peine d'interdiction au minimum, les dispositions initiales devant être rétablies<sup>203</sup>. Ce penchant des officiers de marine est néanmoins difficile à vaincre, et pas seulement en France.

**c.** L'exécution du travail de la construction est confiée à un maître-charpentier qui en a la *conduite* (on dit ensuite de lui qu'il en est *chargé*) d'une part, et à un écrivain qui a « inspection sur la construction » ainsi qu'au commissaire des constructions, d'autre part<sup>204</sup>. Le premier distribue les ouvriers, qu'ils travaillent à la

<sup>197</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, 3 vol. de texte et 1 vol. de planches, 1783-1789, aux mots Armer, Agrès et appareils, Carène, Équiper, Gréer, Garnir, pour ce développement.

Remarquons que les dépenses estimatives de 1744 qui sont citées par Truguet comprennent trois chapitres : la construction de la coque, l'équipement et la dépense en solde et en vivres pour six mois de campagne, dite dépense d'armement.

<sup>198</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 1, art. 1.

<sup>199</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>200</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>201</sup> *Ibid.*, art. 4 et l. XII, t. 9, art. 1.

<sup>202</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>203</sup> *Ibid.*, art. 10 à 12.

<sup>204</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 9, art. 1, t. 6, art. 1 et t. 3, art. 1.



journée du Roi ou pour un entrepreneur ; il les choisit « de concert avec » le commissaire des constructions, qui est le supérieur des écrivains dont il vient d'être question et qui « veille sur » leur travail<sup>205</sup>. Le législateur mêle de manière surprenante le capitaine de port à la distribution des maîtres-charpentiers entretenus sous les maîtres chargés, à moins qu'il s'agisse des maîtres du cadre navigant qui ne sont pas embarqués actuellement<sup>206</sup>. Le maître chargé doit être soucieux d'économiser les bois ; l'un de ses semblables assiste à la visite et à la recette des bois, veille à leur arrangement et à ce que les charpentiers ne prennent aucune pièce qu'il n'en soit averti<sup>207</sup>. Il y a encore un maître-charpentier chargé de l'ensemble des radoubs et carénages<sup>208</sup>.

L'écrivain tient un rôle des ouvriers employés à la construction qu'il inspecte, dans lequel la paie réglée par l'intendant est mentionnée<sup>209</sup>. Il fait les appels et revues et se montre assidu afin que les ouvriers ne quittent pas leur poste et qu'ils travaillent ; il marque les heures d'absence afin qu'elles soient déduites du montant de leurs journées<sup>210</sup>. Il présente le rôle de paiement de la quinzaine au contrôleur et au commissaire des constructions<sup>211</sup>. Il reçoit du garde-magasin les objets en fer et les enferme dans son bureau jusqu'à leur distribution ; il veille à ce qu'ils soient bien employés au travail ordonné<sup>212</sup>. Il fait marquer au magasin les pièces de bois prises sur le parc, tient la main à ce qu'il n'en soit employé que de bonne qualité et que les charpentiers n'en fassent pas un mauvais usage<sup>213</sup>. Il inscrit sur son registre les consommations et donne tous les mois un état détaillé des matières, du nombre et du montant des journées du mois précédent<sup>214</sup>.

Le commissaire des constructions *surveille* ces deux officiers selon le mode suivant : il « aura soin de faire garder une grande économie dans l'emploi des matières, que l'écrivain en tienne un compte exact sur son registre et que les maîtres-charpentiers fassent servir le bois à l'usage auquel chaque pièce se trouvera propre »<sup>215</sup>. La rédaction de l'article correspondant relatif au commissaire des radoubs et carénages est fautive, en ce qu'elle laisse penser qu'il donne des ordres au maître-charpentier chargé de ces travaux<sup>216</sup> : il ne fait, là comme ailleurs, que *l'inspecter*. Le terme d'inspection, qui revient souvent dans l'ordonnance et dans la correspondance, est d'ailleurs équivoque.

<sup>205</sup> *Ibid.*, t. 9, art. 2.

<sup>206</sup> *Ibid.*, art. 8 : « [les maîtres-charpentiers entretenus] seront distribués aux radoubs et aux constructions par le capitaine du port et les maîtres-charpentiers qui en auront la conduite, et feront travailler les ouvriers. » Dans la formulation de 1674 les « officiers du port » tiennent la place du « capitaine du port » ; contrairement aux apparences, il ne peut s'agir des commissaires, les officiers du port étant bien les officiers de port que nous connaissons (t. XIII du règlement du 6 octobre 1674, § du capitaine de port, art. 5).

<sup>207</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>208</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6.

<sup>209</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 1.

<sup>210</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>211</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>212</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>213</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>214</sup> *Ibid.*, art. 6 et 7.

<sup>215</sup> *Ibid.*, t. 2, art. 6.

<sup>216</sup> *Ibid.*, art. 13. L'article 14 n'est pas mieux rédigé : « Il ne permettra point que les charpentiers lèvent les membres, bordages et autres pièces de bois si elles ne sont effectivement hors d'état de servir, observant (au contraire) de leur faire couper ou ôter toutes celles qui se trouveront pourries [...]. » Le commissaire fera son rapport à l'intendant, qui appellera le maître chargé et lui donnera ses ordres, s'il le faut.

L'inspection, dit Furetière, s'exerce sur les hommes et sur les choses. Il définit l'inspecteur comme « celui qu'on commet pour avoir la conduite de quelque grand ouvrage », donc sa direction. Mais inspection « se dit aussi du soin qu'on a de veiller à la conduite des personnes ou des ouvrages ». En général c'est au sens faible de surveillance ou contrôle qu'il faut entendre le vocable dans les règlements de la Marine.

Le commissaire veille aussi à ce que les ouvrages en fer soient conformes aux échantillons fournis aux ouvriers et que les maîtres-charpentiers ne s'écartent pas des devis ou plans de construction arrêtés au conseil<sup>217</sup>. Cette fonction suppose qu'il ait une certaine compétence technique. Il lui faut aussi s'attacher à connaître les bons et les mauvais ouvriers et leur assiduité, parce que *c'est lui qui propose les augmentations ou diminutions de paie à l'intendant*<sup>218</sup>. Le règlement du 13 août 1692 rendu pour le port de Brest et étendu aux autres ports par celui du 6 janvier 1722 précise bien que le prix de journée est fixé par l'intendant sur le rapport du maître qui l'emploie en ce qui concerne la capacité, et sur le rapport du commissaire dont il dépend, pour l'assiduité<sup>219</sup>. Le commissaire de Ruis-Embito s'en tient à la formulation de 1689 : la paie est l'affaire des commissaires, le contrôleur exerce un pouvoir de représentation<sup>220</sup>, mais n'assiste pas aux conférences d'harmonisation des notes<sup>221</sup>. Les constructeurs et les maîtres d'ouvrages n'ont que des « éclaircissements » à donner, si les commissaires leur en demandent. La fonction est importante, et le commissaire doit prendre des avis et faire jouer sa connaissance du métier et des hommes. Il doit entrer « surtout dans le détail [technique] le plus étendu, de manière que sa théorie, s'il est impossible d'y joindre la pratique, puisse lui tenir lieu de la pratique même. Il est également nécessaire que le commissaire voie fréquemment les ouvriers au travail en général, qu'il s'attache de temps à autre à ceux qui se plaignent de n'être pas avancés et à ceux dont on se plaint et encore plus attentivement aux sujets qui paraissent propres à servir de contremaîtres et chefs d'atelier. »

En effet, les commissaires font également ces propositions à l'intendant et proposent même les maîtres des différentes professions pour l'entretien, ou du moins y ont-ils leur mot à dire. C'est ce que Ruis indique, en énumérant à la suite les qualités qu'il juge nécessaire chez un maître d'ouvrages : 1° « la science de son métier pour la pratique, dans toutes les parties qui en sont l'objet, et cette science doit être assez étendue pour qu'il soit en état d'exécuter un ouvrage sur un plan et un devis. Il doit connaître la qualité de toutes les matières que l'on y met en œuvre [...] et, avec ces connaissances, un génie propre à perfectionner de plus en plus ce métier » ; 2° « une probité reconnue dès longtemps » ; 3° « le commandement absolu, talent qui n'est pas ordinaire aux gens de cet état, si l'on veut en détacher la brutalité » ; 4° l'assiduité et l'activité. Ruis marque ainsi le terme de l'autorité des commissaires : *s'ils notent les ouvriers, contremaîtres compris, ils ne les commandent pas. Cette proposition résume le dualisme administratif au sens de l'ordonnance de 1689 pour ce qui concerne le service de l'intendant dans l'arsenal*. La division de l'autorité ou partage du pouvoir

<sup>217</sup> *Ibid.*, art. 7 et 12.

<sup>218</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>219</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.

<sup>220</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 4, art. 17.

<sup>221</sup> *Mémoire sur les paies des ouvriers*, 1751, Ms 421, 1<sup>er</sup> volume des mémoires, p. 101 à 134, pour ce développement.

d'action entre agents de l'ordre technique et agents de l'ordre administratif non subordonnés les uns aux autres est établie dans tous les ateliers et jusqu'à l'hôpital maritime. Tout porte à penser que les maîtres chargés de constructions ou d'ateliers se sont satisfaits de l'autorité imparfaite sur les ouvriers qu'elle leur permettait d'exercer, dans la mesure où la Plume les laissait libres de mouvements dans la partie technique du travail.

La construction d'un vaisseau ne doit pas durer plus de huit mois : tel est l'objectif assigné à l'intendant<sup>222</sup>. Dès que la quille est posée, il doit donner les ordres nécessaires afin que les agrès et la garniture soient prêts lors de la mise à l'eau<sup>223</sup>. La construction sera donnée à forfait à un entrepreneur, la construction à la journée du Roi devant être évitée « autant qu'il sera possible »<sup>224</sup>. L'intendant envoie tous les mois à la Cour un état du nombre de journées d'ouvriers qu'il juge nécessaire pour les constructions et radoubs du mois suivant et l'état des journées dépensées dans les chantiers et ateliers du port<sup>225</sup>.

**d.** Le législateur de 1689 reconnaît au commandant de la Marine un rôle dans le contrôle technique qui prolonge l'inspection sous l'intendant évoquée à plusieurs reprises. Membre du conseil de construction, il doit lui aussi prendre garde que les devis, dont il a copie, soient exécutés ponctuellement et que les radoubs soient faits avec soin et fidèlement<sup>226</sup>. Pour cela, il n'a guère à sa disposition que deux capitaines de vaisseau qu'il nomme afin d'assister aux radoubs et aux carénages « pour empêcher qu'il n'y soit employé du bois de mauvaise qualité et tenir la main à ce que tout soit bien et solidement fait »<sup>227</sup>. Ces moyens sont évidemment insuffisants, même pour les seuls chantiers. Reprenant les prescriptions de Colbert, le législateur enjoint aux capitaines présents dans le port et, en fait, à tous les officiers de marine non compris dans un armement, de s'instruire en visitant les chantiers et ateliers et en prenant contact avec les maîtres-charpentiers<sup>228</sup>. Ici aussi l'on sent tout ce que cette exigence peut avoir d'illusoire, étant donné l'état d'esprit des officiers militaires et la distance sociale qui les sépare des « petits officiers » que sont les maîtres.

**e.** Les ateliers, quoique nombreux et divers, ne sont signalés qu'en passant, si l'on excepte la fonderie de bronze et la corderie. L'écrivain de la corderie est d'ailleurs le seul écrivain d'atelier dont le travail soit décrit, et l'on constate qu'en plus de ses écritures et de la surveillance du maître-cordier, il a son mot à dire dans la fabrication<sup>229</sup>. L'intendant doit donner aux autres écrivains les instructions écrites nécessaires, selon leur destination<sup>230</sup>. Aucun rattachement hiérarchique n'étant indiqué, *l'on peut penser que l'ordonnateur dirige lui-même les chantiers et ateliers par le*

<sup>222</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 1, art. 11.

<sup>223</sup> *Ibid.*, art. 13.

<sup>224</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>225</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>226</sup> *Ibid.*, l. I, t. 3, art. 6 à 8.

<sup>227</sup> *Ibid.*, l. XV, t. 2, art. 7.

<sup>228</sup> *Ibid.*, l. I, t. 7, art. 3.

<sup>229</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 6, art. 9 à 17. L'écrivain « tient la main à ce que le maître-cordier s'attache à [...] exécuter [les états des câbles et cordages qu'il faudra faire] » (art. 12). Il « prend garde que le cordage soit chauffé dans l'étuve jusqu'à ce qu'il n'ait plus d'humidité » (art. 13). Lorsqu'on doit goudronner des cordages, il prend soin qu'ils soient imbibés de goudron jusqu'au cœur (art. 14). De même, lors du goudronnage des cordages en fil, il veille à ce que le goudron ne soit pas trop chaud et que le fil soit pressé de façon à ne retenir que la quantité de goudron nécessaire (art. 15).

<sup>230</sup> *Ibid.*, art. 18. De telles instructions ont été recopiées dans Ms 421, cf. infra.

*capitaine de port, le commissaire général de l'artillerie et les maîtres entretenus d'une part, par les commissaires et leurs écrivains de l'autre.*

L'intendant règle le nombre des ouvriers et journaliers affectés à chaque chantier ou atelier ; il donne pour cela ses ordres par écrit « aux commissaires [ou, en leur absence, aux écrivains] préposés aux constructions et radoubs qui les exécuteront *de concert avec* les maîtres, afin qu'il ne soit employé que de bons ouvriers »<sup>231</sup>. La distribution des matières du magasin est spécifiée comme suit : « Le commissaire préposé au magasin général, ayant reçu les ordres de l'intendant et l'état des voiles, câbles, cordages, ferrailles et autres ustensiles dont il sera nécessaire de garnir les magasins [notamment les magasins particuliers, qui doivent être au complet en vue d'un nouvel armement], il en donnera des extraits aux écrivains de chaque atelier, pour les remettre aux maîtres qui doivent en avoir la conduite. »<sup>232</sup> Ces extraits sont les ordres de fabrication. Le commissaire fait délivrer les matières *à l'écrivain, en présence du maître* ; il observe attentivement l'opération et recommande aux écrivains « de tenir exactement la main que ce qui est propre pour un ouvrage ne soit pas employé à un autre et qu'il ne se commette point de dissipation dans leur emploi »<sup>233</sup>. Le garde-magasin tient registre de ces délivrances à chaque écrivain<sup>234</sup>. Chaque écrivain préposé à une construction neuve ou à un radoub doit tenir un registre de la dépense en matériel et en personnel et en donner chaque mois un détail à l'intendant<sup>235</sup>. *En somme, la Plume surveille le bon emploi des matières et rend compte à l'intendant lorsque ce n'est pas le cas.*

Les instructions composées en 1727 par l'intendant de Toulon à l'intention des écrivains de quinze ateliers, la plupart exploités alors à l'entreprise, fournissent quelques renseignements utiles pour comprendre leur fonctionnement<sup>236</sup>. L'atelier des barrilats est soumis au régime de l'entreprise. Le maître-barrilat entretenu est le contrôleur technique des ouvrages exécutés par l'entrepreneur. L'écrivain est comptable des matières qu'il reçoit du magasin ; il justifie la dépense par les productions faites par l'atelier selon les ordres de fabrication reçus, il s'en décharge comme on dit. Il remet aussi à l'entrepreneur un état certifié des ouvrages neufs ou réparés qu'il a exécutés, afin qu'il soit rémunéré conformément à son marché. L'atelier de peinture travaille à la journée du Roi mais, comme les ouvriers sont dispersés, l'écrivain « en fera la revue exactement, le plus souvent qu'il pourra, de peur qu'ils ne s'écartent et n'emploient leur temps inutilement, et, s'il s'en trouve quelqu'un qui soit dans ce cas, il le punira par le retranchement d'une journée, plus ou moins, suivant les circonstances du fait. » La méfiance ne régnant pas moins dans cette catégorie d'ateliers, la délivrance des couleurs et des huiles par le magasin est surveillée ainsi que la distribution par l'écrivain, laquelle se fait aussi d'après l'avis du maître-peintre. L'écrivain tient registre de la recette et de la dépense, mais il n'a pas d'état à fournir au magasin, parce que la recette y a déjà été faite et que la dépense a lieu à mesure des délivrances. Il tient le registre des

<sup>231</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.

<sup>232</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XVIII, t. 3, art. 1.

<sup>233</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>234</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 2, art. 3 et t. 5, art. 22. Le garde-magasin assiste à l'arrêté mensuel des dépenses en matières préparé par chaque écrivain.

<sup>235</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 6 à 8.

<sup>236</sup> Instruction particulière du 1<sup>er</sup> septembre 1727 pour l'écrivain destiné aux barrilats ; *idem*, à l'atelier de peinture, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 49 et 161 à 163, pour ce développement.

canots et autres embarcations avec la date de la peinture, afin que cette opération ne soit pas multipliée inutilement ou abusivement.

**f.** Deux maîtres entretenus jouent d'autre part un rôle important dans le port, y compris dans les ateliers : le maître d'équipage et le maître-canonnière du port.

Le maître d'équipage du port est subordonné au capitaine de port, quoique la chose n'apparaisse pas si nettement dans l'ordonnance de 1689. Il y est en effet dit qu'il a inspection sur les maîtres entretenus, officiers-mariniers et matelots employés à la garniture, à l'amarrage et au carénage des vaisseaux dans le port, ce qui correspond à peu près au district du capitaine de port<sup>237</sup>. On retiendra ici qu'il dispose le matériel de mise à l'eau des bâtiments et qu'il s'occupe de leur garniture<sup>238</sup>. À ce dernier titre, il prépare le mémoire pour la garniture de chaque bâtiment, qui est examiné par le capitaine de port puis arrêté par l'intendant (ainsi donc, si la mâture est examinée au conseil de construction<sup>239</sup>, la garniture y échappe). Il fait couper les manœuvres et mettre en place à bord en sa présence. Il visite les ateliers qui travaillent à la garniture (corderie, étuve, voilerie, atelier des poulies, etc.) « afin de pouvoir avertir les commissaires qui sont préposés pour y avoir inspection et les maîtres d'ouvrages, des défauts qu'il remarquera ». C'est donc aussi un surveillant.

Le maître-canonnière du port est appelé à toutes les réceptions de matériel, sous les ordres du commissaire général de l'artillerie<sup>240</sup>. Il fait garnir par les canonnières entretenus palans, bragues et écouvillons et fait préparer les paquets de fer et gargousses<sup>240</sup>. Il surveille la fabrication et la réparation des affûts et veille à ce que l'inventaire d'armement convienne exactement à l'artillerie du vaisseau à armer<sup>241</sup>. Lors du désarmement, il fait son rapport sur l'état des ustensiles rapportés de la campagne et visite les soutes avec le maître-canonnière du vaisseau pour voir si elles ont été correctement nettoyées ; s'il y reste de la poudre, il rend compte de la négligence des canonnières à l'intendant « pour les faire châtier »<sup>242</sup>. Les maîtres-canonnières entretenus l'aident dans son travail et conduisent les apprentis-canonnières dans les travaux de l'arsenal<sup>243</sup>. Les officiers d'artillerie ont dû mordre peu à peu sur les attributions du maître-canonnière du port et des autres maîtres de cette spécialité.

Les arsenaux de Rochefort et de Toulon comprennent une fonderie de bronze qui est confiée à un entrepreneur travaillant à forfait, le maître-fondeur, à qui le Roi fournit les matières<sup>244</sup>, comme c'est généralement le cas dans le cadre du travail à l'entreprise. Les canons de fonte de fer sont achetés à l'extérieur et font exception à cette règle ; ils sont soumis comme les canons de bronze à des épreuves de réception dans le port comprenant des tirs<sup>245</sup>. Le commissaire général de l'artillerie fixe la production du maître-fondeur et surveille son travail<sup>246</sup>. Il visite les fonderies de fonte

<sup>237</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 7, art. 5.

<sup>238</sup> *Ibid.*, t. 7, art. 2 à 5 et 7, pour ce développement.

<sup>239</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 2.

<sup>240</sup> *Ibid.*, t. 11, art. 1. La confection des artifices et des compositions pyrotechniques regarde les bombardiers et les apprentis-canonnières (l. XVI, t. 6, art. 11).

<sup>241</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 11, art. 2.

<sup>242</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>243</sup> *Ibid.*, art. 7 et 9.

<sup>244</sup> *Ibid.*, l. XVI, t. 1, art. 1 et 3.

<sup>245</sup> *Ibid.*, t. 2, art. 1 et 4. Les épreuves sont décrites dans les t. 3 et 4 du même livre XVI.

<sup>246</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 3 à 5.

(on parle de forges à l'époque) qui produisent les canons et les bombes pour le port, les manufactures d'armes à feu et d'armes blanches, les raffineries de salpêtre et moulins à poudre (ici il surveille les inspecteurs préposés par le Roi)<sup>247</sup>.

Le commissaire général de l'artillerie a « une inspection particulière sur les ouvriers qui seront employés dans les ateliers de l'arsenal », lisons ceux de l'artillerie<sup>248</sup>. Il examine si les dessins, devis ou modèles qu'il a donnés sont bien exécutés<sup>248</sup>. Il convient avec l'intendant des canons à donner aux vaisseaux qui doivent être armés<sup>249</sup>. Le commissaire ordinaire de l'artillerie détient comme le garde-magasin les clés des magasins de l'artillerie, poudreries et salle d'armes<sup>250</sup>. Il tient le registre des canons et mortiers affectés au port, avec les données techniques relatives à chacun d'eux, ainsi que des outils et ustensiles qui lui sont confiés pour le service<sup>251</sup>. Nous avons vu au chapitre 3 que ces commissaires ordinaires ont disparu dès 1692.

g. L'instruction de l'intendant Matharel (1619-1673), qui remonte à 1670, mentionne la *conférence journalière de l'intendant*, réunissant chaque soir après la sortie des ouvriers « le contrôleur, capitaine de port, commissaires, maîtres-charpentiers, maîtres d'équipage, garde-magasin et quelques-uns des écrivains pour voir ce qui a été fait pendant la journée, le travail qu'on a manqué de faire et résoudre celui du jour suivant, en marquant à chacun ce qu'il doit faire pour en rendre compte le lendemain, au même lieu et à la même heure »<sup>252</sup>. L'intendant doit faire concourir tous les officiers qui dépendent de lui à l'avancement du travail et apaiser les querelles qui pourraient s'élever entre eux<sup>252</sup>. Oubliées dans l'ordonnance de 1689, ces réunions ont une importance que le ministre rappelle quatre ans plus tard, « pour engager tous [les officiers du port] à bien faire leur devoir et pour savoir journallement l'état des travaux de ce port [Brest] »<sup>253</sup>. Dans un mémoire de 1724 relatif à Rochefort, il est indiqué qu'une assemblée des officiers de port, commissaires, écrivains, constructeurs et contre-maîtres, nombreuse par conséquent, doit se tenir avant la conférence de l'intendant, dont les constructeurs et contremaîtres sont exclus, et que ceux qui ne se rendent pas à la réunion préparatoire risquent d'être interdits<sup>254</sup>.

### 5.2.3. La conservation, les armements et désarmements des vaisseaux

a. Le législateur assigne pour première tâche au capitaine de port l'entretien ou conservation des vaisseaux désarmés dans le port<sup>255</sup>. Il exprime d'ailleurs ainsi la subordination du capitaine de port à l'intendant pour la presque totalité de ses fonctions : « Il suivra les ordres qui lui seront donnés par l'intendant en ce qui regarde

<sup>247</sup> *Ibid.*, art. 7 à 9.

<sup>248</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>249</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>250</sup> *Ibid.*, t. 7, art. 2.

<sup>251</sup> *Ibid.*, art. 4. L'ordonnance dit « sous sa charge » : le garde-magasin est comptable de ces matériels et non le commissaire général de l'artillerie.

<sup>252</sup> *Instruction pour le sieur Matharel, conseiller du Roi en ses conseils que S.M. envoie au port de Toulon pour faire les fonctions d'intendant*, etc., du 12 avril 1670, copie, C<sup>7</sup>-202, pour ce développement.

<sup>253</sup> Lettre de Louis de Pontchartrain à des Clouzeaux du 3 janvier 1693, A<sup>2</sup>-20, p. 401. La conférence journalière est mentionnée dans le règlement du 13 août 1692 à propos de l'affectation des ouvriers.

<sup>254</sup> *Mémoire sur quelques arrangements à faire au port de Rochefort*, du 8 mai 1724, A<sup>2</sup>-25, p. 269bis-270.

<sup>255</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 3, art. 5 ; cf. l. XV, t. 1, art. 3.

la conservation, entretien et équipement des vaisseaux, de l'exécution desquels il lui rendra compte »<sup>256</sup>. La meilleure définition de ses fonctions que nous ayons trouvée est la suivante : il est « chargé, sous les ordres de l'intendant, du nettoyage et de la conservation du port, de l'entrée et sortie des vaisseaux et autres bâtiments de mer, et de tous les mouvements qu'on leur fait faire dans le port pour les radouber, les caréner, les mettre en place, leur mise à l'eau, leur halage à terre, leur entrée et sortie des bassins ou des formes, leur mâtement, gréement, chargement et déchargement, amarrage, sûreté et conservation dans le port, et généralement de toutes les manœuvres que ces différents objets exigent. »<sup>257</sup>

La garde montée sur les vaisseaux désarmés est vue comme un prolongement de la garde militaire établie à l'amiral, mais elle est confiée à l'intendant<sup>258</sup>. Elle comprend deux (vaisseaux de 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> rang) ou quatre officiers-mariniers entretenus (vaisseaux des trois premiers rangs) et de 3 à 8 matelots-gardiens, eux aussi entretenus ; les bâtiments inférieurs sont gardés par un ou deux de ces matelots seulement<sup>259</sup>. Le quart des matelots-gardiens sont calfats ou charpentiers de profession<sup>259</sup>. L'intendant choisit de préférence pour les emplois de gardien des officiers-mariniers, matelots ou soldats estropiés sur les vaisseaux du Roi, pourvu qu'ils soient aptes au nouveau travail<sup>260</sup>. Les officiers-mariniers et les matelots, qui ne portent pas d'arme, couchent à bord par roulement ; le capitaine de port, qui est leur chef hiérarchique, les emploie le jour au service du port, de façon qu'il reste un nombre suffisant de ces gardiens sur les bords<sup>261</sup>. D'autre part le tiers ou la moitié des canonnières entretenus sont de garde sur ces vaisseaux et mis en faction par le maître-canonnier du port suivant l'ordre du commandant de la Marine ou de l'officier de marine commandant la garde militaire du port<sup>262</sup>.

Les règlements montrent que les bâtiments de la Marine peuvent être placés dans quatre positions seulement : armés, entièrement désarmés dans le port, en cours d'armement, en cours de désarmement. En principe un désarmement suit immédiatement chaque campagne.

Le capitaine de port visite chaque jour les bâtiments désarmés remis à sa garde, les fait régulièrement calfater et goudronner et surveille ses gardiens<sup>263</sup>. Le commissaire des radoubs fait sa visite journalière de son côté et, s'il remarque quelque

<sup>256</sup> *Ibid.*, I. XII, t. 3, art. 14.

<sup>257</sup> Sébastien-Ange Lenormant de Mézy, *Mémoire sur la Marine*, [1761], manuscrit SH16 du S.H.D. Marine (Vincennes). Ce document est exploité au chapitre 6.

<sup>258</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, I. VI, t. 2, art. 1 : « Outre la garde établie sur le vaisseau portant pavillon, S.M. veut que sur chacun des vaisseaux des trois premiers rangs, il soit toujours entretenu quatre officiers-mariniers principaux [...] »

<sup>259</sup> *Ibid.*, I. VI, t. 2, art. 1 et 2. Du fait qu'ils sont entretenus, ces agents reçoivent une paie qui est fixée par le ministre et non par l'intendant, ainsi que Maurepas le rappelle à l'intendant de Toulon dans une lettre du 17 août 1733 (A<sup>2</sup>-26, p. 527-528). Il ne faut pas confondre ces gardiens avec ceux des magasins, qui remplacent des journaliers, au moins à Brest (lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 23 décembre 1737, A<sup>2</sup>-27, p. 240-241) et à Rochefort (règlement rendu par Lenormant de Mézy en 1751, Ms 421, 1<sup>er</sup> volume des règlements, p. 521 à 541).

<sup>260</sup> *Ibid.*, I. XII, t. 3, art. 2.

<sup>261</sup> *Ibid.*, I. VI, t. 2, art. 4 à 8 et I. XII, t. 3, art. 1.

<sup>262</sup> *Ibid.*, I. VI, t. 2, art. 10.

<sup>263</sup> *Ibid.*, I. XII, t. 3, art. 5. Le travail des gardiens est décrit en détail au I. XV, t. 1, *De la conservation des vaisseaux*.

défaut, il le fait réparer « sur-le-champ »<sup>264</sup>. Il faut lire ici qu'il rend compte à l'intendant son chef des manquements qu'il constate dans la partie technique, celle qui regarde le capitaine de port. On voit ailleurs dans l'ordonnance que ce commissaire veille au complet du matériel resté à bord après le désarmement et dont les gardiens se trouvent chargés par voie d'inventaires<sup>265</sup>.

Il semble donc bien que les calfatages d'entretien sont confiés au capitaine de port, quoique l'ordonnance de 1689 ne signale pas d'exception à l'article des maîtres-charpentiers : l'un d'eux est bien chargé des radoubs et des carénages<sup>266</sup>. Ces opérations se font ou doivent se faire à des moments propices de l'année, et Ruis parle de lever des ouvriers des Classes suffisamment tôt pour ne pas les manquer<sup>267</sup> : ce travail dépasse donc les moyens dont dispose en propre le capitaine de port avec ses gardiens. Le discours trahit d'ailleurs ici les froissements entre le capitaine de port et le commissaire des radoubs. Ruis voudrait que le coût d'entretien de chaque coque soit enregistré.

Le témoignage du capitaine du port de Toulon datant de 1757 environ donne quelques éclaircissements sur cette partie du service sédentaire<sup>268</sup>. Dans les temps de mouvements, écrit Sibon, il y a eu six à huit « brigades entretenues » d'officiers-mariniers et de matelots de 20 à 25 hommes chacune, douze à dix-huit brigades de « matelots journaliers » de 20 à 25 hommes également, deux brigades d'apprentis-canonnières et 250 à 300 forçats pour les mouvements du port proprement dits, c'est-à-dire gardiennage et conservation des vaisseaux exclus. Ce personnel est mis temporairement à disposition du capitaine de port<sup>269</sup>. Sibon se plaint que cet effectif ait fondu et que le service ne se fasse plus sans interruption. Il ajoute qu'il y a toujours eu à Toulon deux maîtres d'équipage entretenus et un aide pour les mouvements, et un autre maître d'équipage entretenu à l'atelier de la garniture. Cette division du travail rend assez bien les fonctions du capitaine de port selon l'ordonnance<sup>270</sup>.

Pour faire les opérations de conservation prescrites par l'ordonnance, Sibon estime qu'il faudrait disposer comme à Brest de deux maîtres-charpentiers et de six à huit charpentiers, qui entretiendraient aussi la machine à mâter, les trois grues, les quatre pontons à caréner et les sept petits pontons pour les canons, les vingt chalands, neuf gabarres et sept pégoulières. Il réclame surtout l'autorité que l'ordonnance accorde au capitaine de port en matière de conservation et de radoub ; il faudrait en particulier

<sup>264</sup> *Ibid.*, l. XV, t. 1, art. 23.

<sup>265</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 2, art. 16 ; cf. l. I, t. 11, art. 17 : le garde-magasin du port en est déchargé.

<sup>266</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 3, art. 5 et t. 9, art. 6. Le premier article s'écrit : « [...] il examinera journallement leur état et disposition, les fera calfater et goudronner dans les temps et saisons prescrits, prendra garde qu'ils soient bien entretenus de préclarts et que les gardiens en fassent l'usage qu'ils doivent en faire pour les garantir des eaux de pluie. »

<sup>267</sup> *Entretien des vaisseaux. Dépenses en journées de calfats et munitions et marchandises à employer pour le calfatage relatif à l'entretien des vaisseaux*, par Ruis-Embitto, 1751, Ms 421, 1<sup>er</sup> volume des mémoires, p. 403 à 435, pour ce développement.

<sup>268</sup> *Mémoire concernant le port de Toulon. Police du port de Toulon*, par Sibon, capitaine de port, s.d. [v. 1757], adressé à un commis de la Cour, G133, pièce cotée 8, pour ce développement.

<sup>269</sup> L'ordonnance dit, l. XIX, t. 2, art. 4, que les apprentis-canonnières qui ne sont pas à l'école à feu servent comme journaliers « sous les ordres » du capitaine de port et à tous les travaux de l'arsenal.

<sup>270</sup> Le capitaine de port distribue les maîtres d'équipage entretenus : 1° à la garniture, aux carènes et autres ouvrages des vaisseaux ; 2° à la conservation et à l'amarrage des vaisseaux. Il fournit aux premiers des escouades de gardiens ou de matelots. Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 7, art. 11.



lui permettre de se concerter avec les constructeurs pour la distribution des maîtres-charpentiers entretenus. Cette revendication tend à montrer que l'article correspondant de l'ordonnance de 1689 n'est plus observé<sup>271</sup>.

Le capitaine de port nommerait à nouveau le contremaître chargé de suivre les « radoubs ». A présent, plaide Sibon, le commissaire des radoubs veut diriger le travail, il nomme le contremaître qui lui rend compte et décide « despotiquement » du radoub ; comme il règle la paie de ceux qui ne sont pas entretenus, ils lui sont plus attachés qu'au capitaine de port. Les constructeurs, de leur côté, veulent être les maîtres et travailler aux radoubs sans consulter le capitaine de port. Si par radoub il faut entendre ici le calfatage d'entretien, alors en effet le dualisme est rompu par les entreprises du commissaire des radoubs, et le constructeur est un intrus. Mais les entreprises de ce genre s'étendent aux armements : le commissaire des radoubs veut être le maître d'accorder ou de refuser ce que le capitaine et les officiers du bord demandent, c'est pour cela que la visite préparatoire et contradictoire n'a plus lieu et qu'on fait et défait deux ou trois fois le travail, assure Sibon.

Le capitaine de port attribue aussi un emplacement à chaque bâtiment militaire ou marchand dans le port de guerre et fait visiter les câbles et surveiller l'amarrage<sup>272</sup>. L'intendant fait sonder de temps en temps le port et la rade par les officiers de port et les pilotes entretenus<sup>273</sup>.

**b.** Lorsque le Roi a fait parvenir ses ordres pour les armements, le commandant, l'intendant, les capitaines nommés au commandement des bâtiments désignés et des officiers du port en font la visite et dressent un procès-verbal des radoubs qu'ils jugent nécessaire de faire<sup>274</sup>. Si le radoub de tel ou tel de ces bâtiments est reconnu incompatible avec les ordres donnés pour la campagne, l'intendant fait préparer des vaisseaux de même rang qui peuvent être mis en état de servir le plus tôt<sup>275</sup>. Après la réparation vient le carénage d'armement<sup>276</sup>.

Le commandant de la Marine « aura inspection sur tout ce qui regardera l'armement et le désarmement et prendra un soin particulier d'en faire avancer le travail »<sup>277</sup>. Cette prescription fait sentir qu'il doit coordonner les efforts des officiers de marine compris dans les armements avec ceux des officiers du port, et les siens avec ceux de l'intendant. Le règlement de 1674 précisait que le commandant devait « [faire] avertir l'intendant et les officiers de l'arsenal des choses qui pourraient causer de leur part quelque obstacle à la diligence nécessaire »<sup>278</sup>. Il sous-entendait qu'en cas de désaccord persistant avec l'intendant, le commandant devait en rendre compte au ministre.

<sup>271</sup> D'après une instruction au commissaire des chantiers et ateliers de Toulon que nous datons de 1748, ce commissaire affecte les charpentiers et les perceurs, des ouvriers donc, de concert avec le capitaine de port, lorsque les constructeurs leur en demandent et après qu'il a vu lui-même le travail à faire. *Instruction pour le commissaire préposé à la construction, au radoub et aux ateliers de cet arsenal [Toulon]*, s.d. [26 septembre 1748], Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 1 à 13.

<sup>272</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 3, art. 3 et 4.

<sup>273</sup> *Ibid.*, l. XI, t. 4, art. 7.

<sup>274</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 1, art. 1 ; cf. l. XII, t. 3, art. 8.

<sup>275</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 1, art. 3.

<sup>276</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 1, art. 4.

<sup>277</sup> *Ibid.*, l. I, t. 3, art. 4 (et 9).

<sup>278</sup> Règlement du 6 octobre 1674, t. 13, § du chef d'escadre, art. 1.

Le capitaine-commandant est tenu de visiter le bâtiment qui lui a été attribué avec son état-major et des officiers du port, d'assister au radoub et au carénage sous peine d'interdiction et de donner à l'intendant un état certifié des ouvrages réalisés en sa présence<sup>279</sup>. Ces travaux sont exécutés par le port, mais l'armement lui-même regarde plus l'équipage en formation, sous la direction de ses officiers<sup>280</sup>, que les officiers du port. Une ordonnance rendue en 1691 concède une sorte de demi-solde avec ration aux gens de mer des Classes qui travaillent à l'armement et au désarmement, la solde entière courant du jour où leur vaisseau sort du port pour aller en rade<sup>281</sup>. En 1702, il est décidé d'employer aux travaux du port les matelots qui ne travaillent pas à l'armement, plutôt que de les laisser à ne rien faire à l'amiral, en leur donnant aussi la demi-solde et la ration<sup>282</sup>. Enfin une ordonnance de 1729 dispose que les équipages procèdent seuls au désarmement de leur navire, sauf si leur effectif ne permet pas de le terminer rapidement ; ils sont tenus de rester à bord, ainsi que deux des officiers de l'état-major et le nombre de soldats nécessaire au maintien de la discipline<sup>283</sup>.

Le règlement d'armement annexé à l'ordonnance de 1689 prévoit une campagne de six mois ; les délivrances se font au prorata du temps que doit durer chaque campagne<sup>284</sup>. Dans certains voyages de long cours, il peut être nécessaire de modifier les quantités portées dans les règlements d'armement : l'intendant n'y procède qu'après avoir reçu l'autorisation du ministre<sup>285</sup>. Les commandants à la mer ne peuvent rien exiger au-delà de ce que ces règlements prescrivent<sup>286</sup>. Ils ne peuvent non plus, sous peine d'interdiction, refuser le matériel que les officiers du port auront jugé en état de servir<sup>287</sup> : voici l'une des sujétions que les officiers de marine ont le plus critiquées.

Le commissaire du magasin général reçoit les ordres de l'intendant afin de travailler avec le capitaine de port et le maître d'équipage du port à l'établissement des divers inventaires d'armement<sup>288</sup>. Ces inventaires sont présentés à l'intendant, qui vérifie qu'ils sont conformes aux règlements, puis donne les ordres de livraison<sup>289</sup>. À mesure que les effets sont délivrés, l'écrivain du bord les inscrit dans un registre coté et paraphé par l'intendant ; une copie de cet inventaire signée de lui sert de décharge valable au garde-magasin<sup>290</sup>. Le commandant du bâtiment doit vérifier par une visite

<sup>279</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 7, art. 5 et 6.

<sup>280</sup> Il est dit seulement, à propos du lieutenant : « Pendant tout l'armement, il doit rendre un compte exact de tout ce qui se passera à son capitaine et s'appliquer à faire avancer le travail des choses qui seront confiées à ses soins » (l. I, t. 9, art. 4).

<sup>281</sup> Ordonnance du 25 avril 1691, A<sup>2</sup>-20, p. 166-167.

<sup>282</sup> Ordonnance du 6 septembre 1702, A<sup>2</sup>-21, p. 314-315.

<sup>283</sup> Ordonnance du 26 janvier 1729, A<sup>2</sup>-26, p. 149 à 152.

<sup>284</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIV, t. 2, art. 1 et 2. Les règlements d'armement sont en fait au nombre de trois : le règlement du 10 février 1674 pour les munitions navales, agrès, apparaux et ustensiles ; le règlement d'administration du 6 octobre 1674, en son titre 6, art. 9, en ce qui concerne la poudre à canon, les mèches, boulets et plomb pour le service de l'artillerie, et dans l'art. 10, pour les rechanges des agrès ; le règlement du 12 janvier 1674, pour le nombre de chaloupes et de canots par catégories de bâtiments.

<sup>285</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 2, art. 3.

<sup>286</sup> *Ibid.*, l. I, t. 7, art. 9.

<sup>287</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 2, art. 5.

<sup>288</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 2, art. 4.

<sup>289</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 1, art. 15.

<sup>290</sup> *Ibid.*, l. I, t. 11, art. 1 et 2. Les états des vivres sont rédigés à part (art. 6), et l'écrivain doit de même assister à leur distribution et veiller à ce qu'elle se fasse régulièrement (art. 9).

générale que le contenu de l'inventaire d'armement a bien été livré au bord, qu'il est de bonne qualité et que chaque effet est à sa place<sup>291</sup>. L'écrivain assiste à toutes les distributions qui sont faites à bord aux officiers-mariniers détenteurs d'effets ; ils doivent ensuite lui rendre compte chaque jour des consommations, afin qu'il puisse les marquer sur son registre<sup>292</sup>.

Il faut souligner ici que le commissaire d'escadre et l'écrivain ne sont pas subordonnés au commandant à la mer dans l'exercice de leurs fonctions. L'ordonnance dit que le commissaire (et donc l'écrivain en l'absence de commissaire) exécute les instructions de l'intendant du port d'armement et que l'écrivain, s'il ne peut sortir du bord que pour les nécessités de son service, doit seulement *avertir* le commandant, et non lui demander la permission<sup>293</sup> : c'est une prescription qui a paru intolérable aux officiers de marine du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme nous le verrons au chapitre 6.

Lorsque les équipages sont formés et que les vaisseaux sont prêts à partir, l'intendant fait faire les revues des équipages et en envoie les extraits à la Cour, avec les inventaires d'armement, l'état des vivres embarqués et les certificats des réparations<sup>294</sup>. Le capitaine de port prend les ordres du commandant de la Marine pour mener les vaisseaux en rade ; le capitaine-commandant est « chargé de » son bâtiment dès que les officiers de port et pilotes l'ont conduit sur la rade<sup>295</sup>.

Au retour de la campagne et dès que les vaisseaux sont amarrés dans le port, ils sont entièrement désarmés<sup>296</sup>. L'écrivain donne d'abord à l'intendant son état de consommation qui a été vérifié et arrêté sur le bord, après que les officiers-mariniers détenteurs d'effets ont donné les éclaircissements qui peuvent être nécessaires<sup>297</sup>. Ces consommations ont été autorisées par le capitaine-commandant ou par le lieutenant en pied<sup>298</sup>. L'écrivain vérifie au fur et à mesure du désarmement que tous les articles de son inventaire existent dans la quantité initiale ou que les manquants correspondent aux consommations qu'il a notées<sup>299</sup>. L'on trouve ailleurs une autre formulation, assortie de menaces : « il fera rendre compte aux officiers-mariniers des choses dont ils sont chargés et, en cas qu'il y eût de la dissipation ou méchant emploi, il en avertira l'intendant pour faire réparer le tort et punir les coupables »<sup>300</sup>. La responsabilité des capitaines dans les consommations de rechanges excessives ou non justifiées peut également être mise en jeu, parce que le commandant de la Marine doit également exercer son contrôle, mais il n'est pas dit quelles suites il peut y donner<sup>301</sup>. Le

<sup>291</sup> *Ibid.*, l. I, t. 7, art. 13. Il visite ou fait visiter de même les vivres (art. 27).

<sup>292</sup> *Ibid.*, l. I, t. 11, art. 3 et 4. Les fonctions des principaux maîtres du bord sont décrites avec quelque détail dans les titres 14 à 19 du livre I : le 1<sup>er</sup> maître d'équipage, le 1<sup>er</sup> pilote, le 1<sup>er</sup> maître-canonnier, le maître-charpentier, le maître-calfat, le capitaine d'armes et le maître de chaloupe.

<sup>293</sup> *Ibid.*, l. I, t. 10, art. 2 et t. 11, art. 18.

<sup>294</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 1, art. 17.

<sup>295</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 3, art. 9 et l. I, t. 7, art. 11.

<sup>296</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 3, art. 1 à 3.

<sup>297</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 3, art. 4.

<sup>298</sup> *Observations sur les nouveaux règlements de la Marine [sur les projets de 1764]*, G122, f<sup>o</sup> 242 à 270, non signé ni daté.

<sup>299</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIV, t. 3, art. 5.

<sup>300</sup> *Ibid.*, l. I, t. 11, art. 14.

<sup>301</sup> *Ibid.*, l. I, t. 3, art. 4. L'intendant de la Marine à Toulon, Hurson, écrit que si l'écrivain ne rapporte pas les ordres du commandant ou du lieutenant en pied, il reste responsable des consommations ; s'il les

législateur mentionne seulement le retranchement sur les appointements, frappant le capitaine qui, en laissant consommer trop vite ses vivres, a dû rentrer au port avant la date fixée<sup>302</sup>. L'intendant vérifie à son tour les états de consommations et les envoie à la Cour, en mentionnant leur valeur<sup>303</sup>.

Dès que les bâtiments désarmés sont remis au capitaine de port, c'est-à-dire lorsque les inventaires de désarmement sont signés et les consommations vérifiées par l'intendant, les membres du conseil de construction les visitent et établissent les devis des radoubs nécessaires<sup>304</sup>. Ces devis sont examinés en conseil avec les rapports des capitaines, en vue de décider les radoubs<sup>305</sup>. Dans le même temps l'on procède au remplacement du matériel consommé<sup>306</sup>. L'ordonnance prévoit une carène complète tous les trois ans et une demi-carène les années intermédiaires<sup>307</sup>.

#### 5.2.4. Le contrôle

L'ordonnance de 1689 permet de distinguer les trois formes du contrôle qui s'exercent dans cette administration qu'est la Marine : le contrôle administratif, le contrôle technique et le contrôle financier.

Le contrôle financier consiste surtout en un ensemble d'écritures et de signatures, qui ont pour but d'assurer la régularité des paiements faits dans le port. Nous n'en parlerons pas ici, pas plus que nous n'évoquerons la contexture ni l'exécution du budget.

Le contrôle technique se rapporte à la réception des marchandises et des ouvrages achetés ou produits en régie dans les arsenaux : nous en avons parlé à propos des approvisionnements. Ce contrôle est exercé par des maîtres, des officiers de port et aussi par des officiers de plume. Le contrôle technique est même la principale fonction du commissaire des vivres<sup>308</sup>. Il faut souligner ici que, dans l'idée de Colbert, les officiers de plume, y compris l'intendant, devaient être au fait de la partie technique pour exercer leurs fonctions « économiques » : « Si vous n'êtes pas en garde contre les officiers des vaisseaux et les petits officiers et ouvriers des ports », écrivait-il à Arnoul en 1674, « ils vous porteront à renouveler toujours tous leurs agrès, parce que lorsqu'un agrès ou autre marchandise est rebutée comme hors de service et qu'elle est encore bonne, ils en tirent assurément quelque avantage. C'est à vous à prendre garde de retrancher cet abus et de vous opiniâtrer à faire servir ce qui est encore bon sur les vaisseaux. »<sup>309</sup> Les connaissances techniques de ces administrateurs doivent leur permettre de limiter les prétentions des officiers de marine et aussi celles des maîtres des ports, afin de diminuer les dépenses dans toute la mesure du possible.

---

rapporte et que l'intendant y voie quelque abus, il s'adresse au commandant de la Marine et ils se concertent pour réparer le mal ou empêcher qu'il ne se reproduise [réf. 298].

<sup>302</sup> *Ibid.*, l. I, t. 7, art. 27.

<sup>303</sup> *Ibid.*, l. XII, t. 1, art. 18.

<sup>304</sup> *Ibid.*, l. XIV, t. 3, art. 7 et l. XV, t. 2, art. 1.

<sup>305</sup> *Ibid.*, l. XV, t. 2, art. 2. Le rapport est défini au l. I, t. 7, art. 46.

<sup>306</sup> *Ibid.*, l. XV, t. 2, art. 3.

<sup>307</sup> *Ibid.*, l. XV, t. 2, art. 5.

<sup>308</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. X, t. 4, art. 1.

<sup>309</sup> Lettre de Colbert à Pierre Arnoul du 25 septembre 1674, dans P. Clément, *op. cit.*, t.III, 1<sup>re</sup> partie, p. 528-529.

Le contrôle administratif est appelé contrôle tout court dans la Marine, et il convient de dire encore quelques mots à son sujet. Depuis le moyen âge, les contrôleurs ont pour fonction de tenir les rôles en double (c'est le sens de leur titre), et ces rôles ne sont pas tous remplis de chiffres. Il existe, dans l'administration royale, des contrôleurs près les comptables publics et des contrôleurs près les ordonnateurs. Depuis 1517 au moins, les ordonnateurs et les comptables de la Marine sont des personnes différentes, et les comptables dépendent aussi de l'administration des Finances.

Le contrôleur de la Marine surveille les actes pris par l'ordonnateur, dès qu'ils donnent lieu à engagement ou ordonnancement de dépenses en deniers, cela est sûr. Encore faut-il qu'il agisse avec doigté et sache déterminer l'importance des affaires afin d'intervenir seulement lorsque cela en vaut la peine ; il correspond dès l'époque de Colbert avec le ministre sur les objets de son service<sup>310</sup>. Dans une lettre de 1670 destinée à convaincre le contrôleur de Toulon, Colbert écrit qu'« il n'y a guère d'apparence, ni même d'exemple, qu'un intendant puisse être si exactement contrôlé ni qu'il puisse être borné dans ses fonctions, surtout quand il a prononcé et qu'il a pris ses résolutions dans la seule vue de l'avantage du service de S.M. Et quoique vous n'ayez point d'autre, j'estime toutefois que vous devez agir à son égard en sorte que vous viviez ensemble. » L'administrateur actif doit rendre compte au ministre de sa gestion, non le contrôleur. Celui-ci rend compte de ce qu'il a observé lui-même et fait observer à l'ordonnateur, il est le principal informateur du ministre dans le port<sup>311</sup>.

L'instruction rédigée en 1678 à l'intention de Charles Clairambault (1645-1720), devenu à son tour contrôleur de Toulon, et qui s'applique partout, bien qu'elle n'ait pas été transcrite dans l'ordonnance de 1689, lui donne explicitement *le pouvoir de représentation* dans ces termes : « Il prendra soin aussi de donner avis au dit intendant de tout ce qu'il croira avantageux, ou porter préjudice au service de S.M., et au surplus tiendra toujours la main à ce que les règlements et ordonnances de marine, non seulement en ce qui regarde ses fonctions, mais même en tout ce qui regarde les fonctions de tous les autres officiers soient ponctuellement exécutés, S.M. voulant au surplus qu'après avoir dit ses sentiments à l'intendant sur tout ce qu'il croira être contraire au présent ordre, en cas que l'intendant lui ordonne de passer outre, S.M. veut qu'il le fasse en lui disant qu'il ne peut s'empêcher, pour le devoir de sa charge, d'en donner avis au secrétaire d'État ayant le département de la Marine. »<sup>312</sup> La place de contrôleur de la Marine n'est pas facile à tenir car la loi ne garantit pas son indépendance vis-à-vis de l'ordonnateur avant 1786 : certains ont préféré acheter leur tranquillité par leur silence<sup>313</sup>.

<sup>310</sup> Lettres de Colbert à Léger du 21 avril et du 16 mai 1670, dans P. Clément, *ibid.*, p. 235-236 et 239-240, pour ce développement.

<sup>311</sup> Colbert demande à Mauclerc de lui envoyer chaque quinzaine un rapport sur ce qui se passe dans le port. Lettre du 21 janvier 1677, B<sup>2</sup>-36, citée par René Mémain, *op. cit.*, p. 289.

<sup>312</sup> *Ordre servant d'instruction à observer par le sieur de Clairambault, contrôleur de la Marine au port et arsenal de Toulon*, du 19 juin 1678, copie, B<sup>2</sup>-444. Cet ordre du Roi a dû être enregistré dans les contrôles des autres ports, il fait alors loi partout.

<sup>313</sup> Voici ce que Jérôme de Pontchartrain, en mission à Toulon en 1694, écrit à son père du même Clairambault : « le sieur de Clairambault, contrôleur, entend parfaitement bien tous les détails du port de Toulon, il est appliqué, fidèle et désintéressé, mais l'appréhension qu'il a de déplaire à M. l'intendant fait qu'il demeure presque sans action dans le port ». Lettre citée par Claude Aboucaya, dans *Les intendants de la Marine sous l'Ancien Régime*, Gap, 1958, p. 43.

Les fonctions du contrôleur sont résumées ainsi en 1689 : Il « aura inspection sur toutes les recettes et dépenses, achat et emploi des marchandises et travail des ouvriers, et il assistera à tous les marchés et comptes qui seront faits par l'intendant »<sup>314</sup>. Il n'y a pas lieu de revenir sur son activité au magasin, le système de la comptabilité en partie simple voulant qu'elle soit tenue en double. L'ordonnance de 1689 donne au contrôleur trois fonctions distinctes dans la procédure d'achat, en plus du rôle d'assistant de l'ordonnateur : il reçoit les enchères et les cautions ; il poursuit l'exécution des marchés et avertit l'ordonnateur des défauts et manquements éventuels, afin qu'il prenne les mesures correctives ; il poursuit le recouvrement des créances sur les artisans à qui le magasin a fourni des matières à compte d'ouvrages, et les particuliers à qui la Marine a prêté ou vendu des effets<sup>315</sup>.

Du Trousset d'Héricourt donne à ce sujet les précisions suivantes<sup>316</sup>. Le contrôleur doit observer la conduite de chaque fournisseur pendant l'année en cours, « s'ils ont bien et fidèlement servi, s'ils ne sont pas restés en arrière pour leurs fournitures et s'il n'y a point de reproche à leur faire, afin d'exclure ceux qui auront mal géré, ou de faire passer dans les nouveaux marchés des adjudications à la folle enchère de ceux qui sont demeurés en retard, pour la partie qu'il leur reste à fournir ». Il doit ensuite reprendre tous les marchés en détail, surtout ceux qui se composent de plusieurs articles, « si chacun de ces articles, proportion gardée, est porté à sa juste valeur, car il arrive souvent que les entrepreneurs, dans leurs offres, diminuent considérablement des articles de peu d'usage pour faire paraître une diminution, et augmentent ceux dont on consomme beaucoup ». Il y a donc lieu d'interroger les entrepreneurs travaillant dans l'arsenal et les commissaires. Le contrôleur propose alors de « remettre l'article en proportion dans les nouveaux marchés, quand même il devrait en coûter d'abord quelque chose de plus au Roi, et, lorsque cette proportion est une fois établie, il ne faut plus recevoir d'offre qu'à raison d'une diminution générale à tant pour cent et non par articles séparés, ce qui n'est propre qu'à y remettre la confusion. »

Lorsqu'il se présente des fournisseurs au contrôle pendant le temps des affiches, c'est-à-dire depuis la publication jusqu'au jour de l'adjudication définitive, le contrôleur doit chercher à connaître leur solvabilité ou leur caution avant de recevoir leur offre, surtout s'ils ne sont pas connus et qu'il s'agit de fournitures importantes. Lorsque aucun soumissionnaire ne se présente, « soit parce qu'ils ne sont pas avertis, ou parce qu'ils sont détournés par d'anciens adjudicataires qui veulent se trouver seuls, ou par la prévention où l'on est souvent et que des gens intéressés cherchent à entretenir, que les adjudications publiques ne sont que pour la forme, que les marchés sont toujours faits d'avance et qu'il est inutile de s'y présenter, alors le contrôleur doit envoyer chercher le syndic ou les meilleurs fournisseurs de la ville en chaque partie et ceux qu'il connaît [pour] les plus honnêtes gens pour les avertir, les rassurer et se mettre au fait avec eux du prix courant de chaque chose, pour savoir si on les pousse trop haut ou trop bas ».

L'ordonnance de 1689 prescrit au contrôleur d'assister aux toisés et à la réception des ouvrages, ainsi qu'aux paiements à faire aux entrepreneurs, dont il doit

<sup>314</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 4, art. 1.

<sup>315</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 4, art. 6 à 8.

<sup>316</sup> *Mémoire sur ce qui doit être observé pour les adjudications*, du 28 octobre 1740, par du Trousset d'Héricourt, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des mémoires, p. 93 à 100, pour ce développement.

essayer de connaître la capacité<sup>317</sup>. Pour autant il ne doit pas se mêler de l'exécution du travail, ainsi que l'indique un mémoire de 1718. « Les fonctions des contrôleurs des ports, dans les affaires qui regardent les fortifications maritimes, même les bâtiments civils des arsenaux, sont d'être présents aux adjudications qui se font par les intendants sur les devis des ingénieurs, d'examiner les cautions pour en rendre compte et les faire recevoir par lesdits ingénieurs et de contrôler, sur leurs ordonnances, que l'on enregistre toutes quittances nécessaires, ayant soin seulement de voir si toutes les pièces et toisés que l'ordonnance oblige de rapporter y sont joints en bon état et bien calculés, et même le contrôleur en garde des copies pour y avoir recours en cas de difficulté. Mais il n'est pas d'usage qu'il se mêle de l'exécution des projets et devis, ni d'examiner le travail qui se fait, ni la qualité des matériaux qui s'emploient, c'est le métier des ingénieurs, et on ne les fatigue pas en ce fait. Il semble même qu'on ne le doive pas faire, à moins que le contrôleur ne découvre quelque prévarication prouvée, dont il doit en ce cas donner avis à l'intendant, et même au Conseil [de marine]. »<sup>318</sup> Là comme ailleurs, *le contrôleur est un témoin* dont la présence doit assurer la régularité de l'acte administratif ou de ce qui le précède, plutôt qu'un examinateur, contrairement à ce que la lecture de l'ordonnance donne à penser parfois.

Le contrôleur est enfin le greffier du port. Il enregistre les commissions et brevets des officiers civils et militaires affectés<sup>319</sup>. Il tient le registre des délibérations du conseil de construction et le registre des délibérations relatives aux radoubes, que doivent signer tous ceux qui y participent<sup>320</sup>. Il conserve les marchés, ordonnances et règlements<sup>321</sup>. Il se fait remettre par le commis du trésorier général dans le port les copies collationnées des états et ordres de fonds qui lui sont envoyés et, à la fin de l'année, il envoie à la Cour le registre des recettes et dépenses en deniers qu'il doit tenir<sup>322</sup>. Il contrôle tous les acquits, rôles, états et reçus du garde-magasin servant à la décharge du trésorier général<sup>323</sup>. Il contrôle les quittances de paiement, certifie le paiement des soldes et salaires et les reçus ; dans certains cas, ces opérations donnent lieu à la perception d'un droit à son profit<sup>324</sup>.

### 5.3. Les bureaux et les finances de la Marine

Au 30 juin 1761, soit au moment du départ de Joseph Pellerin fils et de son remplacement par Laurent Truguet à la tête du bureau des Ports, il y a neuf bureaux comprenant 84 commis et 8 agents entretenus divers, qui émargent tous sur les « petits états »<sup>325</sup>. Remarquons d'abord que seuls les traitements des premiers commis sont élevés ; ils comprennent des frais de bureau qui peuvent correspondre à la rémunération

<sup>317</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 4, art. 17.

<sup>318</sup> *Mémoire sur les fonctions des contrôleurs de la Marine sur le détail des fortifications dans les ports*, envoyé par Argoud, alors premier commis du bureau des Fonds, sur l'ordre de l'Amiral et daté du 29 novembre 1718, A<sup>2</sup>-24, p. 195-196.

<sup>319</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 4, art. 18.

<sup>320</sup> *Ibid.*, art. 19.

<sup>321</sup> *Ibid.*, art. 21.

<sup>322</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>323</sup> *Ibid.*, art. 16.

<sup>324</sup> *Ibid.*, l. XXI, t. 2, art. 30.

<sup>325</sup> D'après les documents contenus dans le carton C<sup>2</sup>-117 (le personnel du dépôt des papiers et du bureau des cartes et plans est compris).

d'un ou deux secrétaires particuliers, non mentionnés sur les états. Ce serait une survivance de la pratique de l'époque de Colbert.

D'autre part le nombre des commis qui sont officiers de plume est élevé : on dénombre en effet dans, 13 commissaires de la Marine, 5 écrivains principaux, 13 écrivains ordinaires, 2 petits commissaires, 2 commissaires aux Classes et un commis des Classes, soit 36 officiers de plume sur 84, ou plutôt sur 76 car les agents du bureau des Cartes, plans et journaux appartiennent à l'ordre technique. Certes plusieurs de ces commis ont été appelés des ports et ils ont gardé le grade qu'ils avaient dans la Plume. La plupart cependant ne proviennent pas des ports et ont reçu un grade dans le corps de la Plume pendant leur séjour dans les bureaux. L'attribution d'un de ces titres permet d'augmenter les appointements de ceux qui travaillent bien, mais là n'est pas, à notre avis, le seul objet de ces grâces : les agents de l'administration centrale n'ont pas de statut protecteur ; celui d'officier de plume leur permet de servir dans les ports lorsqu'ils ont cessé de plaire ou de se plaire à Versailles ou à Paris. Notons enfin que le népotisme règne dans les bureaux. Y règne-t-il davantage que dans les ports ? Nous ne saurions l'affirmer.

L'arrivée de Choiseul, au mois d'octobre 1761, entraîne le transfert du bureau des Consuls aux Affaires étrangères et de celui des Fonds à la Guerre, mesure visiblement destinée à simplifier le travail d'un ministre très occupé, et qui ne dure pas : les Consuls reviennent à la Marine en 1766 et les Fonds en 1771. Aussi dénombre-t-on 7 premiers commis à la Marine en 1762, 13 à la Guerre, 7 aux Affaires étrangères et 32 aux Finances<sup>326</sup>. Le Roi ne s'occupe pas encore du choix des premiers commis<sup>327</sup> ; nombre d'entre eux ont fait carrière dans les bureaux et y ont acquis une autorité et un pouvoir qui ont pu manquer aux ministres, lorsque l'instabilité ministérielle a commencé de sévir. Dans la Marine, on a fait remonter cette époque à la disgrâce de Maurepas, mais il nous paraît plus juste de la dater de la chute de Machault, qui suit l'attentat de Damiens du 5 janvier 1757. C'est vers cette époque que le mot de *bureaucratie* est forgé, afin de caractériser et de flétrir le pouvoir usurpé par ces commis. Il est certain que les bureaux de la Marine se sont peu à peu remplis de commis n'ayant pas l'expérience du travail des ports et que plusieurs d'entre eux se sont taillés de petits empires, le cas de La Porte, le premier commis des Colonies, étant le plus notable, sinon le plus connu ; il sera évoqué, avec les réserves d'usage, au chapitre 6.

Afin de présenter d'un façon générale et concise la question du budget de la Marine, nous aurons principalement recours à un mémoire fort connu lorsqu'il a été composé et qui a été attribué à l'époque (en 1745) au ministre Maurepas lui-même. Ce document comprend aussi un projet de budget ordinaire qui est repris ensuite par le ministre Berryer (chapitre 8).

Jérôme de Pontchartrain déplore en 1715 que le fonds de 14 millions (11 pour la Marine et 3 pour les Galères) réglé pour le temps de paix en 1697 ait été abaissé à 11 millions sous l'influence du contrôleur général Chamillart (1652-1721)<sup>328</sup>. Ce fonds est augmenté jusqu'à 18 millions en 1701, puis abaissé à 14 millions après 1707<sup>327</sup>. Le mémoire dit de Maurepas précise qu'en temps de paix le budget ordinaire

<sup>326</sup> Michel Antoine, « L'entourage des ministres aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans *Origines et histoire des cabinets des ministres en France*, Genève, 1975, p. 17 à 21.

<sup>327</sup> Michel Antoine, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, 1970, p. 310.

<sup>328</sup> Mémoire (incomplet) de Jérôme de Pontchartrain, [1715], G127, f° 4 à 9.



comprenait les dépenses d'armement et qu'en temps de guerre, un supplément était réglé pour le surplus d'armements et autres dépenses nécessaires<sup>329</sup>. Ainsi de 1698 à 1700 le fonds s'est élevé à 14 millions (les 14 millions de Pontchartrain), à 22 millions en moyenne de 1701 à 1712 et enfin à 17 millions de 1713 à 1715. Ces montants comprennent donc le budget ordinaire et extraordinaire de la Marine et des Galères, alors que Pontchartrain ne parle que des crédits ordinaires.

Il faut encore connaître la quantité de fonds effectivement remis aux commis des trésoriers et la qualité de ces fonds. A la fin de 1704, les trésoriers généraux de la Marine écrivent à Chamillart que « le dérangement où se trouve présentement le service de la Marine vient des excédents de dépenses qui ont été faits depuis 1702. Au-delà des 18 millions que Monseigneur fait payer tous les ans au Trésor royal pour les vaisseaux, ces excédents montent à 8 millions : de toute façon, les fonds seront inférieurs aux dépenses et ne seront pas payés [versés par les Finances] assez régulièrement pour faire face aux dépenses. »<sup>330</sup> Et, à la fin de 1705, sur les 18 millions de livres prévues, il n'a été versé que 10 700 000 l en billets de monnaie<sup>331</sup> ! La situation ne fait que s'aggraver jusqu'à la banqueroute de l'État<sup>332</sup>. Vers la fin de 1711, Pontchartrain écrit à Desmarets (1648-1721), neveu de Colbert et successeur de Chamillart, pour mendier : « Je vous ai informé plusieurs fois de l'extrême misère à laquelle est réduite la marine du Roi, mais le mal est venu à un tel excès que, pour ne me pas rendre responsable des désordres qui en peuvent arriver, je suis encore obligé de vous les représenter afin que vous me donniez les moyens d'y [pourvoir]. Outre la douleur que j'ai de voir les officiers à l'aumône, les ouvriers mourir de faim, j'ai un véritable chagrin de vous apprendre que la *Couronne*, vaisseau à trois ponts, a coulé à fond dans le port de Toulon et que les autres gros vaisseaux sont à la veille d'avoir le même sort, faute d'être radoubés et armés [...] ; en donnant de temps en temps quelques secours d'argent, vous m'aidez à sauver les restes d'un corps qui a rendu des services essentiels et qui pourrait faire beaucoup de mal aux ennemis, si on voulait le rétablir. »<sup>333</sup>

La Marine est bien en ruine ; il reste 66 vaisseaux et 13 frégates à flot au 1<sup>er</sup> juin 1716, et le nombre des unités se stabilise à 45 vaisseaux et 12 frégates jusqu'en 1743 (**tableau annexe n° 1**). En 1716 le budget a été réduit à 8 millions, dont 4 pour la Marine, 1,5 pour les Galères et 2,5 pour les Colonies, et le gouvernement a commis l'erreur de considérer désormais les dépenses des armements comme dépenses extraordinaires<sup>334</sup>. Avec les quatre millions, écrit l'auteur du mémoire de 1745, on ne pouvait entretenir qu'une partie de la flotte, et les quelques constructions neuves de cette époque n'ont pu se faire que grâce à des fonds spéciaux obtenus à grand-peine. C'est ainsi qu'en armant en 1744 tout ce qui pouvait l'être, la marine française a donné à l'ennemi l'occasion de faire pour 150 millions de prises. On aurait pu rétablir la marine sur l'ancien pied (les 120 vaisseaux), prétend l'auteur, si les contrôleurs généraux des

<sup>329</sup> *Réflexions sur le commerce et sur la Marine*, par M. le comte de Maurepas, [1745], G127, f° 64 à 109 (duplicata) et f° 12 à 63 (copie postérieure), pour ce développement.

<sup>330</sup> Mémoire du 20 décembre 1704 cité par H. Legohérel, *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, 1965, p. 185 et 188.

<sup>331</sup> H. Legohérel, *op. cit.*, p. 188.

<sup>332</sup> *Ibid.*, p. 188-189.

<sup>333</sup> *Ibid.*, p. 200.

<sup>334</sup> [Réf. 328], pour ce développement.

Finances ne l'avaient empêché, d'abord en conservant l'ancienne répartition des dépenses et en affectant même ailleurs qu'à la Marine le surcroît de ressources fiscales dû au développement du commerce maritime depuis 1715, puis en laissant prendre à la Compagnie des Indes, dont ils se sont approprié l'administration, une extension qu'elle ne doit pas avoir. Ils se sont imaginés, en effet, que les forces navales dont elle s'est dotée sous leur direction suffiraient à sa propre défense en temps de paix et concourraient à la défense de l'État en temps de guerre. Autrement dit les Finances ont bâti une marine concurrente.

L'armement de 1740, le premier d'importance depuis la guerre de 1701, a coûté 8 millions, pour 6 millions de fonds extraordinaires ; d'où il vient que *la Marine a recommencé de s'endetter*. Aux apparences de guerre en 1743, le ministre a demandé 20 millions de fonds extraordinaires pour 1744 et autant pour 1745, en vue de relever la Marine et de pourvoir aux armements ainsi qu'au paiement des dettes : la moitié de ces sommes a été accordée. Il a fallu armer toute la flotte d'un coup, parce que la guerre a été subitement déclarée à l'Angleterre et sans que les marchands en aient été prévenus, d'où une infinité de proies offertes à l'ennemi. L'attribution des dix millions au lieu de vingt a entraîné la suspension d'une partie des armements commencés, l'augmentation de la dette de la Marine, une quantité de prises de guerre, ainsi que la capitulation de Louisbourg au Canada, et cela en dépit de quelques succès contre la marine britannique. « C'est particulièrement par mer qu'on doit [faire la guerre] à une puissance maritime », remarque l'auteur du mémoire ; si l'État ne la fait pas, il risque de perdre son commerce et donc ses revenus. Or, ceux-ci avaient beaucoup augmenté pendant la paix, et la Marine, qui seule les soutient et les augmente, avait été diminuée !

L'auteur propose de régler pour l'avenir les dépenses de la Marine en fonction des ressources de l'État et des forces navales des pays voisins. En comptant sur des alliances, que l'intérêt au moins susciterait, *l'établissement naval de la France pourrait être fixé à 60 vaisseaux de ligne, mais tous en bon état et dont une portion suffisante serait armée chaque année*, afin d'équilibrer les 125 vaisseaux de 50 à 100 canons que l'Angleterre se vante de posséder. C'est un objet de dépense de 20 millions tous les ans — moins que les 14 millions affectés à la Marine après la paix de Ryswick (1697), compte tenu de l'inflation dont ce contemporain est conscient —, plus 20 millions pour chacune des deux années qui suivront la paix. Avec ce crédit extraordinaire, on construira et on équipera 30 à 35 vaisseaux de ligne, qui s'ajouteront à ceux qui seront dignes d'être conservés, pour porter l'effectif à 60 ; on remettra la matériel d'armement au complet ; on enverra de l'artillerie et des armes aux colonies ; on exécutera divers travaux nécessaires dans les arsenaux. Les 20 millions de dépenses ordinaires se décomposent en trois objets principaux. Les Colonies, les Galères, les soldes et appointements de tous les personnels entretenus et non entretenus de la Marine, le service intérieur des ports coûtent dix millions. Les constructions, radoubs et entretien des bâtiments flottants sont comptés pour six millions. Les armements du temps de paix, pour quatre millions, soit 20 %.

Ces armements, qui sont si nécessaires pour montrer la présence de l'État partout où les sujets du Roi s'adonnent au commerce maritime *et pour former les officiers de marine*, souligne l'auteur, coûteront 4 millions pour 15 vaisseaux et 6 frégates, soit le quart des vaisseaux et un peu plus du quart des frégates, pendant six mois

de campagne<sup>335</sup>. Ces dépenses d'armement, qui sont sans commune mesure avec celles qui ont été constatées en France, doivent constituer une partie du fonds ordinaire ; la pratique contraire est pleine d'inconvénients, d'abord parce que les contrôleurs généraux des Finances tendent à croire ou à faire croire qu'une dépense extraordinaire est superflue, ensuite parce que les armements demandent une préparation et des dépenses échelonnées dans le temps, si bien que, lorsque le fonds extraordinaire n'est pas versé, on s'expose à augmenter les dettes de la Marine ou à laisser perdre tous les objets périssables. Cette façon de procéder est donc une source d'économie mal entendue, et les États maritimes ménagent un fonds certain et réglé pour leurs armements de guerre. En cas de guerre, il suffirait de 7 ou 8 millions de plus pour armer toute la flotte pendant les premières années, le tout payable mois par mois comme pendant la guerre de 1701.

L'auteur souligne qu'il est anormal que les dépenses de la Guerre soient indéterminées et néanmoins payées quoi qu'il arrive, alors que la Marine est tenue de respecter les fonds fixés sous peine de s'endetter. Pendant le début des hostilités l'on construirait vingt vaisseaux supplémentaires grâce aux réserves de bois constituées avec les crédits ordinaires, au prix d'un supplément de main-d'œuvre [c'est le système de Colbert]. Quatre-vingts vaisseaux suffisent à la victoire, assure l'auteur, car les Anglais sont obligés de tenir une partie des leurs dans la Manche, afin de parer le risque d'invasion. La supériorité individuelle des vaisseaux français, qu'il tient pour un fait avéré, provient d'équipages et d'états-majors plus nombreux, si bien que 4 vaisseaux français peuvent en attaquer 5, ou 6 peuvent se défendre contre 8. Cette note optimiste n'est pas placée à la fin du mémoire ; c'est au contraire dans la crainte que tous les vaisseaux ne puissent être armés en 1746 faute de crédits, que Maurepas ou son porte-plume imagine qu'il n'aura plus qu'à convaincre les armateurs d'en louer quelques-uns « pour occuper par ce moyen une partie des vaisseaux ennemis et troubler leur commerce autant qu'il est possible », c'est-à-dire utiliser à nouveau le moyen de fortune de la guerre de Succession d'Espagne.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1756, la Marine a près de 15 millions de dettes<sup>336</sup>, et il convient de s'interroger sur le respect du budget par les ordonnateurs, et non pas seulement sur les ressources du Trésor. Les ordonnateurs des ports doivent respecter la nomenclature budgétaire et attendre que le ministre leur envoie les extraits des états de distribution mensuels de fonds : en effet le commis du trésorier vérifie que la dépense correspond à un crédit ouvert<sup>337</sup>. En temps de guerre, il est difficile ou impossible de respecter ces règles, comme le ministre l'admet lui-même : l'ordonnateur doit alors parer au plus pressé<sup>338</sup>. Dans son compte rendu au Roi de l'état des Finances présenté en mai 1774, l'abbé Terray (1715-1778) attire l'attention sur la surveillance des ordonnateurs, afin d'éviter que le déficit ne se reconstitue<sup>339</sup>. Choiseul plaide l'irresponsabilité des ministres en matière financière et s'en plaint de la façon suivante. « [...] il est impossible que les secrétaires d'État soient responsables car ils ne peuvent

<sup>335</sup> L'auteur compte 250 000 l pour l'armement d'un 74 canons pendant six mois, 180 000 pour un 64 canons, 150 000 pour un 56 canons et de 80 à 120 000 l pour les frégates.

<sup>336</sup> Didier Neuville, *op. cit.*, p. 617.

<sup>337</sup> Cf. notamment la lettre de Maurepas à l'intendant de Rochefort du 16 août 1734, A<sup>2</sup>-27, p. 49-50.

<sup>338</sup> Lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 11 février 1742, A<sup>2</sup>-27, p. 473 à 475.

<sup>339</sup> Charles-Joseph Mathon de La Cour, *Collection de comptes rendus, pièces authentiques, états et tableaux concernant les finances de la France depuis 1758 jusqu'en 1787*, Lausanne, 1788 [S.H.M. 1G8], p. 115 à 124.

ordonner [engager] aucune dépense, quelque légère qu'elle puisse être, sur les fonds assignés pour leurs départements, sans un ordre de V.M. L'ordonnance, en conséquence du bon du Roi [le bon est l'autorisation d'engagement], est encore signée par le Roi même. Les ordonnances passent du trésorier à la Chambre des comptes, laquelle n'arrête les comptes du trésorier que d'après lesdites ordonnances, et l'ordonnateur est l'instrument passif dirigé par la volonté de V.M. [...] de sorte que lorsqu'on déclame ou l'on fait déclamer dans le public contre les dépenses d'un département, l'on ne s'aperçoit pas que ce n'est pas l'administrateur que l'on attaque, mais V.M. même, puisque l'administrateur ne peut rien sans une volonté écrite deux fois de la main de V.M. »<sup>340</sup>... Les ordonnateurs secondaires des départements ministériels sont dans une meilleure position, puisqu'ils ont délégation du Roi pour une fraction du budget, à la différence des ministres qui ne deviennent ordonnateurs principaux à la place du Roi qu'en 1791.

---

<sup>340</sup> *Compte que j'ai rendu au Roi de mon administration depuis 1757 jusqu'au 16 mars 1770*, dans *Mémoires du duc de Choiseul*, éd. de 1987, p. 205-206. Le mémoire de Choiseul est une réponse à un mémoire sur le département de la Guerre soufflé par le prince de Condé (1736-1818), un des opposants politiques du ministre.

## Conclusion du titre premier

Juger l'œuvre de Colbert à la Marine n'est pas chose aisée et, d'après ce que nous savons de ses projets, il serait injuste de ne considérer que l'œuvre réalisée. On doit admirer cette marine si rapidement et si considérablement augmentée, et les résultats obtenus avec des moyens financiers limités, puisque c'est la marine de Colbert qui a rapporté à la France plusieurs de ses rares victoires sur mer. Mais il faut admettre que composer une œuvre de circonstance est une chose, et que bâtir un édifice considérable sur les bonnes bases en est une autre. Le ministre était très fort dans la spéculation ; pouvait-il mieux faire avec le maître qu'il servait et avec les concurrents et ennemis qu'il s'était attirés ? L'ordonnance de 1689, qui reprend et développe les règlements rendus de son vivant, a été critiquée dès sa publication, tant dans la partie militaire que dans la partie civile ou sédentaire, et nous allons nous appuyer sur les meilleurs mémoires généraux de ce temps (ou, à défaut, plus tardifs) que nous ayons trouvés pour asseoir les conclusions que nous voulons tirer de la première partie de cette étude.

En 1694 le ministre Pontchartrain adresse une sorte de questionnaire aux chefs du service de la Marine dans les ports, ou au moins à ceux de Rochefort. Voyons ce que ces derniers répondent aux questions qui se rapportent au *corps militaire*. L'un s'inquiète surtout du recrutement des officiers, l'autre de la discipline militaire qui doit leur être imposée.

L'intendant Michel Bégon (1638-1710) écrit prudemment que le Roi s'est appliqué à « rendre [les officiers militaires] parfaits dans leur *profession* » par le moyen d'une éducation spéciale et de récompenses accordées au mérite<sup>1</sup>. Les critiques qui suivent cette déclaration liminaire servent à montrer que le but n'est pas atteint, et cela parce que les moyens n'ont pas été utilisés convenablement. Bégon signale d'abord le mauvais emploi des officiers. Il y a à présent trop de capitaines de vaisseau, c'est-à-dire de capitaines en second, officiers inutiles, souvent de jeunes hommes sans expérience qui ne sont propres qu'« à donner du chagrin à un bon et ancien lieutenant », ce qui est une façon oblique de critiquer l'avancement par l'intrigue. Du reste les officiers subalternes, « quoique augmentés de moitié depuis six ans », ne sont pas assez nombreux pour commander les manœuvres et les batteries. Les compagnies franches occupent plus

---

<sup>1</sup> *Mémoire sur l'utilité d'une marine, fait à Rochefort le 5 février 1694*, [par M. Bégon], G121, f° 81 à 94, pour ce développement.

de trois cents officiers et davantage « qui n'ont autre chose à faire [à terre] qu'à prendre soin de leur compagnie ». « On est convaincu que, depuis cet établissement, les officiers des compagnies s'y sont tellement attachés qu'ils ont négligé tout le reste et sont devenus d'assez méchants officiers de mer. » Bégon ne compte pas sur eux pour les manœuvres à la mer !

Il voit un autre défaut dans l'emploi des officiers de marine et de galère, c'est qu'ils n'entendent rien à la guerre de terre, selon le reproche justifié qu'on leur fait en France. D'un autre côté les troupes de terre non amarénées servent moins bien lors des descentes. Il propose naturellement de former les compagnies franches des deux corps de la Marine et de la Guerre en régiments et d'augmenter l'effectif total de 14 000 à 30 000 hommes, qui seraient chargés de la garnison des places maritimes et employés à la guerre de terre lorsqu'il n'y aurait pas d'ouvrage à la mer. C'est une façon indirecte de préconiser la création d'un corps spécial d'officiers, qui n'a jamais pu voir le jour en France, à la différence de l'Angleterre.

Bégon critique ensuite le recrutement exclusivement nobiliaire du corps par les gardes de la Marine. « Le désir [qu'on a eu] de perfectionner et d'anoblir le corps de la Marine, c'est qu'on n'y reçoit plus que des gentilshommes, ce qui prive la Marine de plusieurs bons sujets qui, dans les occasions importantes, seraient d'un grand secours. » Comme le service à la mer est dur, « il faut, pour bien remplir tous ses devoirs, y être né, être fort, vigoureux, accoutumé à la fatigue. Les gens de qualité sont élevés délicatement et cherchent à la mer des douceurs et des commodités qu'ils ont peine à y trouver. Ils se dispensent autant qu'ils peuvent de tout ce qui est rude et difficile et voudraient bien ne goûter que les fruits de leur emploi, sans en souffrir les peines. » C'est, écrit Bégon, l'article qu'il importe peut-être le plus de réformer : on a très bien fait de recevoir des gens de qualité, car ils ont ordinairement « plus de cœur, plus d'honneur, plus d'éducation et même plus d'esprit que les gens de fortune » ; mais on est allé trop loin et l'« on trouverait encore des gens qui s'élèveront autant [que Ruyter et Duquesne], si toutes les avenues n'étaient pas fermées pour les gens de fortune ».

L'auteur cherche d'autres moyens de susciter la *concurrence* pour les places. D'abord en admettant à nouveau dans le corps de la Marine des officiers distingués de l'armée de Terre qui voudraient y servir, sans les assimiler aux gardes, qui sont « de jeunes enfants sans expérience ». Les officiers de marine sont encore ignorants et ne se soucient guère d'apprendre. Les écoles des ports sont faites pour y remédier, mais depuis 1689 les officiers, ayant presque toujours été à la mer (c'est la guerre), se sont peu appliqués, et les ignorants ont été avancés comme les autres ; les écoles ont été négligées et plus encore l'émulation. Un moyen circonstanciel se présente : employer en qualité d'enseignes cent ingénieurs servant en surnombre dans les places terrestres et prévenir officiers de marine et gardes que, s'ils ne s'appliquent pas comme eux, on choisira encore ailleurs des sujets pour remplir les vacances, parmi les pilotes notamment, comme moyen de retenir au service de bons sujets. Bégon observe que les promotions annuelles encouragent les brigues, et qu'il serait donc plus judicieux de remplir les places au fur et à mesure des vacances. Il pense enfin aux places de retraite pour les officiers de marine. Ceux de l'Armée ont le service des places. Les officiers de marine « n'ont rien pour partage que la pauvreté et la misère », c'est-à-dire la demi-solde « sans honneur ni dignité », si bien que le Roi les maintient au service « jusqu'à une extrême caducité » afin de l'éviter. En employant les troupes de la Marine au service de terre, les

officiers de marine auraient accès à ces places de retraite ; l'intendant n'en voit naturellement pas dans le service sédentaire de la Marine, dans les Classes surtout.

On ne dira donc pas que le gouvernement ignorait les conséquences déjà visibles du système de recrutement et de promotion inauguré en 1669 et repris en 1683 du vivant de Colbert, conséquences qui allaient considérablement s'aggraver au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le commandant de la Marine à Rochefort, le marquis de Nesmond (v.1640-1702), n'en parle pas<sup>2</sup>. Selon lui la Marine « sera bien composée lorsque la subordination sera établie dans le corps de la Marine et lorsque l'on fera entendre aux officiers subalternes qu'ils ne seront point avancés que sur le rapport que feront les commandants des vaisseaux. Leur application au service et la subordination y sont absolument nécessaires. » Il appartient aux officiers généraux d'apprécier le degré d'obéissance de leurs subordonnés, et « l'on croit qu'il ne faudrait pas permettre que les particuliers se rendissent dénonciateurs ». Ces particuliers, qu'il ne désigne pas, sont les capitaines marchands et aussi les commissaires d'escadre. Nesmond ajoute qu'il faut « continuer les écoles pour les officiers touchant la construction et le pilotage, entretenir celles des bombardiers et canonniers ». Il fait néanmoins porter l'accent sur la subordination et la discipline, qui font défaut à la Marine : il indique ainsi l'autre vice constitutif du corps de la Marine, hérité de l'ancien corps.

À la question de savoir « ce qu'il convient de faire pour porter un chacun à s'instruire et augmenter le nombre de bons officiers et à mettre une grande émulation et le point d'honneur dans la Marine », le marquis de Nesmond répond sans ambages : « quand on s'attachera à connaître en détail par soi-même ou par le rapport d'un officier de probité le mérite de chaque officier, son habileté, sa bonne volonté et son application, quand on avancera les officiers qui s'appliqueront à leur métier, qu'on récompensera ceux qui se distingueront par des actions où il paraîtra de la bonne conduite, de la valeur et du raisonnement et qu'on éloignera des emplois ceux qui négligeront le service. » L'indiscipline dans la Marine ne tient donc pas, selon ce discours que l'on retrouve dans bien des mémoires postérieurs, à l'organisation du corps, ou plutôt à son inorganisation, mais à une notation et à un avancement qui échappent aux chefs naturels et ne récompensent pas le mérite démontré. Nesmond recommande aussi la multiplication des navigations côtières en temps de paix, afin de former les officiers et, peut-on croire, de « travailler à la rigidité de la discipline », comme si cette discipline ne pouvait s'établir que par et pendant les campagnes.

Dans un corps militaire quelconque la discipline est le premier but à atteindre, la qualification professionnelle le second. Or, le corps militaire de la Marine n'est pas militaire, il est organisé comme si la marine militaire était celle d'un armateur, qui fait varier au gré de ses besoins et des disponibilités en personnel les états-majors et les équipages des bâtiments à expédier. L'obligation de résidence dans le port, l'incorporation d'une partie des officiers de marine dans des compagnies d'infanterie sont des faux-semblants, et même des moyens dangereux qui diminuent l'autorité, la subordination et la responsabilité, lorsque l'activité à la mer devient insuffisante et que l'autorité royale faiblit.

La formation d'un corps d'officiers entièrement noble à partir de jeunes gens recrutés sans examen ni concours et soumis à une instruction dans le port qui n'est

---

<sup>2</sup> *De l'utilité d'une marine*, [1694], par Nesmond, G121, f<sup>o</sup> 73 à 80, pour ce développement.

ni adaptée au métier ni assez suivie, comportait un inconvénient majeur, celui d'attirer dans la Marine une noblesse de voisinage, médiocrement intéressée par le métier et qui s'occuperait davantage de son avancement et de ses prétentions nobiliaires que du service de l'État. Et c'est ce qui est arrivé. Colbert pouvait chercher à assimiler la Marine à l'Artillerie ou au Génie, les armes « savantes » de l'Armée, et y faire admettre des roturiers. Tout ce que nous avons lu tend à montrer qu'il a penché au contraire pour l'assimilation à l'Infanterie ou aux Mousquetaires dont le lustre était bien supérieur : le corps des officiers de marine devait être noble, et l'État en subir les conséquences, bonnes et mauvaises.

Les officiers du « grand corps » ont sûrement compris que la législation était surtout faite pour les contenir et ils ont pu le ressentir avec douleur. Comme l'écrit le commandant Gougeard, « la préoccupation unique de Colbert, lorsqu'à partir de 1669 il édicta cette remarquable série d'ordonnances destinées à préciser les devoirs des officiers, celle de son fils, le marquis de Seignelay, lorsqu'en 1689 il coordonna l'œuvre de son prédécesseur et en réunit les éléments épars pour en former le véritable code de la Marine, était de protéger contre toutes les défaillances possibles l'honneur des armes du Roi. »<sup>3</sup> Dans le port le ministre a érigé dans le même but une digue contre leurs prétentions : c'est le corps des officiers de plume. Des officiers remuants, notamment plusieurs commandants de la Marine, se sont rebiffés contre eux et, si les manifestations d'opposition sont encore sporadiques, on peut dire qu'un mouvement de fond a commencé d'agiter la Marine avant le départ de Maurepas en 1749 et qu'il s'est traduit par du désordre et de l'insubordination.

En cette année 1749, les effets de la longue léthargie de la Marine font encore sentir leurs effets. Laffilard témoigne ainsi de la désaffection d'une partie du corps militaire pour le service<sup>4</sup>. « Les longues absences et les longues présences des officiers dans les ports sont également nuisibles au service du Roi et même répréhensibles : les longues présences dans les ports, parce que ce n'est pas suivre leur condition et état qui est d'aller à la mer et qu'on pourrait croire que, s'ils n'ont pas demandé à servir depuis 1743, soit dans l'armement général qui a été fait alors à Toulon, soit dans les sièges des Flandres où quantité ont servi, soit dans les armements considérables qui se sont faits à Brest, Rochefort et Port-Louis, [c'est] qu'il a été craint de s'exposer ; et, à l'égard de ceux qui ont fait de longues absences, c'est un préjugé incontestable de leur éloignement pour le service du Roi, à moins qu'ils n'aient [eu] des motifs bien essentiels ; cependant le service du Roi est toujours à préférer aux intérêts particuliers. Il y a eu plusieurs officiers qui ont servi pendant [de] longues années soit la Compagnie des Indes, soit les particuliers sans avoir embarqué sur les vaisseaux de S.M., et l'on peut dire à leur sujet que les grâces du Roi sont plus légitimement dues à ceux qui ont servi S.M. qu'à ceux qui n'ont servi que des compagnies, parce que leurs campagnes leur ont été plus avantageuses que celles qu'ils auraient pu faire pour le Roi. » Le commis aurait pu parler des avantages de ces campagnes pour le service du Roi : elles permettent en effet à ceux qui les font de pratiquer leur métier et elles évitent au Roi de rémunérer davantage d'officiers inutiles. Laffilard se montre raisonnablement optimiste

<sup>3</sup> Auguste Gougeard, *La marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert d'après des documents inédits*, 1877, p. 137.

<sup>4</sup> *Mémoire [au ministre] des observations qu'on peut faire sur la table alphabétique remise à Monseigneur contenant les services des officiers militaires de la Marine*, par Laffilard, octobre 1749, B<sup>8</sup>-18, pour ce développement. La table constitue l'article C<sup>1</sup>-165.



pour l'avenir. La Marine s'est selon lui maintenue sur un bon pied jusqu'en 1698, puis elle n'a fait que décliner à cause de la priorité absolue donnée aux dépenses de la Guerre. Le Roi a compris après la guerre de 1744 de quelle utilité la Marine de Colbert lui aurait été, et Laffillard lui prête l'intention de la rétablir sur l'ancien pied, celui des cent vingt vaisseaux.

L'auteur de cet autre mémoire à Rouillé paraît être un officier général revenant d'une mission d'inspection ; il laisse percer des reproches plus ou moins appuyés qui visent la Plume et donne à entendre que le laisser-aller serait moindre si elle était surveillée par le militaire<sup>5</sup>. Si l'on veut, par exemple, que les inventaires des bords soient exacts, il faut, écrit-il, que les capitaines-commandants y veillent ou que le ministre envoie des officiers « sûrs et intelligents ». Et il est indispensable d'ordonner la visite des bois avant leur emploi : une fourniture de bois de Lorraine, quoique rebutée, a servi en conséquence d'ordres supérieurs, et l'officier lui attribue la perte du *Bourbon* en 1741, un « vaisseau neuf qui n'avait pas touché le fond », et la prise du *Mars* qui, faisant eau de toutes parts, n'a pu se défendre<sup>6</sup>. Les pièces de bois sont souvent gâtées ou réduites en copeaux par suite du défaut de surveillance des ouvriers. Ce même défaut de surveillance est à l'origine de l'incendie qui a pris au magasin général de Brest et d'autres accidents « qui ont ruiné la Marine dans ces derniers temps ». Les armements et désarmements se font de même avec peu de soin.

Aussi bien le militaire « n'a qu'un cri depuis longtemps pour demander l'exécution des anciennes ordonnances, surtout celles de 1681 jusqu'à 1701, année de la mort de M. de Tourville [...]. Toute la Plume s'oppose, dit-on, à les voir renouvelées et mises en vigueur. Que doit-on penser de cette opposition ? Que la Plume craint les sages règlements qu'elles renferment et a *usurpé* les fonctions du militaire. » Parmi les exemples d'usurpations, qui vont aller *crescendo* le temps passant, l'auteur du mémoire signale que l'écrivain principal de Marseille nomme et envoie au port les charpentiers et calfats de la ville pour exécuter les travaux de radoub, alors que cette fonction revient, selon « l'usage de tout temps », au capitaine de port (un militaire) et au maître-charpentier. Depuis que la discipline des Galères est passée à la Plume, les bas-officiers demandent à les quitter à cause des mauvais traitements auxquels elle les soumet. On pourra écouter ses représentations, ajoute l'officier, mais en remarquant qu'elle est augmentée d'un tiers depuis le ministère de Seignelay et qu'il ne s'est pourtant formé « qu'un très petit nombre de sujets un peu capables ».

Cet auteur est bien conscient du manque d'activité des officiers de marine dans un corps qui s'est rouillé. De bons officiers ont été oubliés lors des avancements ; ce sont « gens nécessaires à conserver dans la Marine pour donner le ton à la jeunesse, pleine de zèle et d'émulation mais qui, n'ayant que peu navigué, n'a pu acquérir que très peu d'expérience ». Le service à la mer et à terre s'est relâché, « soit pour la subordination et l'exactitude du quart à la mer, soit pour la garde ». L'on ne tirera pas non plus les services que l'on est en droit d'attendre des gardes « si on continue à les conduire trop mollement et à les gâter en leur donnant trop aisément la table des capitaines ». Leurs écoles « sont négligées, les examens réduits à presque rien ou entièrement abolis, nulle distinction à espérer pour ceux qui s'appliquaient ci-devant, à

<sup>5</sup> *Mémoire sur la Marine*, [1749], G121, f° 189 à 198, pour ce développement.

<sup>6</sup> Le *Bourbon* a sombré le 18 avril 1741 ; seuls 6 officiers, 6 gardes et 22 matelots en ont réchappé, cf. lettre de Maurepas à Bigot de La Mothe du 28 mai 1741, A<sup>2</sup>-27, p. 438-439.

moins qu'ils n'eussent quelque protection à la Cour, tandis que des sujets faibles, dissipés et sans talent ont été avancés par le crédit de leur famille ». Cette note sombre, de la part d'un officier que l'on peut considérer comme un modéré, nous paraît aussi juste que celle du mémoire de Nesmond, un demi-siècle plus tôt.

Il est encore difficile de juger Colbert pour *le service militaire des gens de mer* institué par lui, qu'il s'agisse du recrutement ou de l'organisation à bord et à terre. Toutes les marines emploient des matelots pour la manœuvre et le canon et des soldats pour la mousqueterie. Le système des Classes adopté en 1668 était impraticable et, tel qu'il s'est enraciné dans la Marine, le service militaire n'est qu'une corvée imposée à une partie de la population du Royaume, que l'État considère comme une ressource rare, mais qu'il n'a su ni ménager ni utiliser convenablement, au point qu'il a fallu reconstruire l'édifice plus d'une fois après les guerres de la France. Une administration nouvelle, envahissante et déjà despotique s'est mise en place. Une réglementation de plus en plus précise et contraignante tend à subordonner la marine marchande à la marine de guerre, la première devant former les équipages de la seconde (mais non ses officiers) et se soumettre aux exigences de son service. La justice du système des Classes n'est qu'une apparence : les marins français sont assujettis à une autorité fort susceptible d'abuser de son pouvoir et de se laisser gagner par la tentation ; le service militaire du marin français tient à la fois de l'obligation personnelle et légale et du contrat, mais d'un contrat dont l'autre partie, impécunieuse, imprévoyante et parfois malhonnête ne respecte pas les termes. Le gouvernement français n'a pas imaginé de soumettre ainsi la paysannerie à l'armée de Terre ; on ne saurait en effet comparer les levées ou les milices avec tirage au sort et *service une fois fait* avec cette nouvelle forme de la servitude que sont les classes de la Marine.

Le plan réalisé n'a produit qu'une marine d'armateur, mais d'un armateur qui dispose de la force publique pour contraindre au besoin les gens de mer à servir sur ses vaisseaux et à ses conditions. Il s'agit, nous semble-t-il, d'une solution de facilité : une étude approfondie des finances de la Marine, si elle est encore possible, permettra de connaître l'intelligence manifestée dans la répartition des fonds alloués pendant le ministère de Colbert, qui est celui de la fondation définitive de l'édifice maritime français. Nous doutons néanmoins qu'un aussi grand nombre de vaisseaux ait jamais été nécessaire, et plus utile que des noyaux d'équipages permanents, dévoués au service et subordonnés en permanence aux mêmes officiers de marine. Au contraire, nous entendons déjà le duc de Choiseul proclamer que les moyens de Louis XIV étaient presque toujours au-dessus des forces de l'État (c'est-à-dire de ses finances), et que sa marine a été détruite de son vivant, sans qu'il ait pu achever le Louvre<sup>7</sup>.

C'est qu'en effet Colbert a imaginé un autre plan pour la marine navigante, *en rapprochant son organisation de celle de l'Armée*. Seulement le ministre cherche à adapter le modèle du régiment d'infanterie ou de la compagnie de mousquetaires, sans faire assez attention au fait que le vaisseau est l'unité constitutive de toute marine et qu'en organisant tout le personnel navigant de la façon naturelle, il résolvait le problème de la subordination des officiers par l'établissement d'une hiérarchie permanente au lieu de ces liens temporaires et variables selon les campagnes qui ont entretenu l'indiscipline et l'insubordination dans le corps de la Marine. Terron lui souffle une partie de la

<sup>7</sup> Mémoire de Choiseul de 1774 ou 1775 transcrit par René Estienne dans sa thèse de l'École des chartes, vol. 2, p. 454 à 504 ; texte modifié, G124, f° 48 à 92. Ce mémoire est analysé au chapitre 10.

solution en 1669 : diviser le corps des officiers de marine en soixante portions égales, soit autant qu'il doit y avoir alors de capitaines de vaisseau ; chacun de ceux-ci est placé à la tête d'une compagnie de cinquante soldats et d'un état-major qui embarquent tous sur le vaisseau qui lui est confié pour une campagne ; tous ont un cantonnement et forment troupe d'infanterie entre les campagnes. Colbert étend son propre système de régiments à l'artillerie et il donne un début de réalisation au plan de Terron dans lequel il remplace les soldats par les matelots : un état-major fixe pendant plusieurs années pour chaque vaisseau (complété pour la campagne d'officiers de marine versés dans l'infanterie ou l'artillerie de la Marine), un équipage également fixe placé sous ses ordres (en fait autant d'équipages qu'il y a de classes annuelles de marins), servent sur le vaisseau désigné et sont payés et occupés dans le port entre les campagnes ou cantonnés hors des ports. La Marine disposerait ainsi d'un fonds de cinq mille fantassins et canonniers engagés et organisés à la manière de l'Infanterie, et d'équipages annuels formés de gens de mer des Classes affectés à un vaisseau ou au moins à un état-major. *Tel est le plan de marine militaire de Colbert.* Tel est le plan que des réformateurs vont reprendre et réétudier sans le savoir au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Pour des raisons qui restent à élucider, ce plan est vite abandonné : Colbert n'envisage plus qu'un nombre d'équipages fixes et un nombre d'états-majors fixes calculés pour les armements du temps de paix, puis il impose la résidence aux officiers dans les ports (1671). A ce moment Louvois a réussi à faire échouer le plan des régiments mais, si Colbert avait mieux combiné et davantage étudié son plan, il aurait pu le faire prévaloir en organisant les soldats comme les matelots, en noyaux d'équipages affectés à un vaisseau déterminé. Au lieu de cela, Colbert est conduit à conserver sa forme à la Marine, une marine dont le Roi est l'armateur : l'unité n'est pas le vaisseau mais l'armement, on appelle les officiers et les hommes comme on fait sortir le matériel d'armement du magasin. Les officiers n'ont de liens de subordination que pendant les campagnes, et il faut les occuper dans les ports, puisqu'ils ont été astreints à la résidence. Dans cette organisation la résidence est une hérésie car les officiers s'ennuient en temps de paix et sont tentés de faire du mauvais esprit. L'activité maritime étant grande et les officiers peu nombreux sous Colbert, le danger est moindre, quoiqu'il ait été senti ; après l'abandon de la guerre d'escadre en 1706, l'obligation de résidence produit de mauvais effets, et il aurait fallu imiter l'Angleterre et l'abolir.

L'opposition des partisans des canonniers des Classes et des canonniers engagés, déjà sensible en 1752 dans le corps des officiers de marine, préfigure l'opposition entre les tenants de Colbert, en ce qui concerne les Classes, de loin les plus nombreux dans le corps, et les tenants de l'organisation militaire, lesquels suivent également et sans le savoir Colbert, *l'autre Colbert*. Les premiers ont réussi à accréditer l'idée selon laquelle les gens de mer ne sauraient supporter l'organisation militaire en souscrivant un engagement ; en fait ils n'en veulent pas pour eux-mêmes, et c'est probablement par leur faute que l'organisation militaire n'a pu s'établir définitivement dans la marine à voile.

En 1877 encore, le commandant Gougeard estime que la formation d'équipages ou de noyaux d'équipage permanents, encadrés par des états-majors eux-mêmes permanents, est aussi irréalisable que du temps de Colbert<sup>8</sup>. Seule, selon lui, la spécialité, introduite en 1856, « permet de constituer des équipages d'une valeur à peu près

<sup>8</sup> Auguste Gougeard, *op. cit.*, p. 54-55 et 137, pour ce développement.

égale, composés d'éléments marins et militaires fondus à l'avance et déjà pourvus d'une instruction à peu près complète. Il ne leur reste plus à acquérir, à partir du jour de l'armement, que l'habitude de vivre et travailler ensemble. » L'ancien officier s'en tient donc aux dépôts des équipages. Il reconnaît pourtant que l'attachement réciproque des officiers et des hommes est un trait caractéristique de la vie du marin. L'on mesure ainsi, par le témoignage d'un marin souvent clairvoyant et qui n'est pas englué dans la routine, à quel point une idée aussi simple a eu du mal à s'imposer.

La marine militaire tout entière a d'abord été un service public concédé à des amiraux-juges. Richelieu, puis Colbert en ont fait un service de l'État. Pour autant ils n'ont pas confondu le service militaire et *le service économique*, et ils ont donné à ce dernier l'autonomie nécessaire à son action. Colbert assimile le service d'un intendant de la Marine à celui d'un intendant de généralité, et le premier est, pour cette raison, un officier civil ; d'une manière plus générale, il divise le service de la Marine en un service militaire et un service civil, de même que l'administration intérieure du Royaume est confiée à des intendants de généralité et aussi à des gouverneurs de province. Cette division est pour lui un principe politique : ainsi le veut la constitution monarchique. L'argument, repris par Montesquieu, n'est pas sans valeur, mais la loi française confie au seul corps de l'Artillerie des arsenaux et manufactures qui ressemblent à ceux de la Marine ; certains officiers vont en tirer argument contre l'administration civile dans la Marine.

Le commandant Gougeard a compris que la division était nécessaire pour assurer la *responsabilité du ministre* vis-à-vis du Roi : « ce désir de faire cesser des désordres dont il était témoin depuis dix ans [...] donna à Colbert la force nécessaire pour entreprendre une lutte dont il ne dissimulait pas les difficultés. Cette autorité qui manquait à Colbert, il la recherchera dans la puissance de l'ordre administratif. Aux caprices et aux volontés tyranniques des gentilshommes, il opposera la force de résistance d'une machine dont il avait créé lui-même tous les rouages [...]. Pour réussir dans cette tâche en apparence irréalisable, Colbert sera obligé de créer cet antagonisme dangereux entre les militaires et les administrateurs. Les effets désastreux de cette organisation ne se révéleront que plus tard, alors que le pouvoir passera entre les mains de successeurs faibles ou incapables, mais il faut bien reconnaître qu'il aura laissé aux ministres qui viendront après lui un redoutable héritage. »<sup>9</sup> Gougeard a admis que l'ordonnance de 1631, reposant sur le même principe de division, assure le fonctionnement du service et que les antagonismes qu'elle contient en germe n'ont pas eu le temps de se développer, grâce à l'autorité incontestée des chefs militaires<sup>10</sup>. Alors que les « causes de faiblesse et de désordre, déjà très préjudiciables au service, prirent un caractère de gravité exceptionnel lorsque *l'esprit de corps*, qui n'excluait pas malheureusement parmi les officiers de vaisseau les haines profondes et les refus d'obéissance les moins excusables, mais que favorisait son recrutement spécial et privilégié, commença à se développer aussi dans la classe des administrateurs. »<sup>10</sup> L'auteur fait remonter ce moment décisif à la guerre de Sept ans<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Auguste Gougeard, *op. cit.*, p. 383.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 327-328.

<sup>11</sup> Auguste Gougeard, *Les arsenaux de la Marine. Organisation administrative. Organisation économique, industrielle, militaire*, 2 vol., 1882 ; 2<sup>e</sup> vol., p. 16.

Pour Gougeard et pour nombre d'officiers avant lui, le *dualisme administratif* résulte d'abord de la division du service de la Marine et il se rapporte aux deux corps principaux ; si le service entier était confié aux militaires, ce dualisme, qui n'a produit que « de fort médiocres résultats »<sup>10</sup>, disparaîtrait. Il parle ailleurs de l'autre forme du dualisme, celle qui règne dans l'arsenal même sous l'intendant (et sous le préfet maritime en 1882), et dont nous avons donné une description. *Ce qui unit les deux formes du dualisme, c'est l'existence du corps de la Plume*. Avec les mots de son temps, Gougeard distingue bien deux groupes dans le port de 1689. « D'une part l'usine, pourvue de tous ses organes, s'administrant elle-même, pourvoyant à ses besoins en personnel et en matériel, sous les ordres d'un chef unique, à la fois administrateur et homme technique. D'autre part le groupe flotte et troupes de la Marine, sous les ordres d'un chef indépendant. Enfin il était pourvu de la manière la plus complète aux nécessités du contrôle sous les trois formes qu'il revêt. »<sup>12</sup> C'est à cette division-ci qu'il voudrait parvenir, sans corps « administratif » et sans doter le « groupe flotte » d'un petit arsenal à côté du grand<sup>13</sup>. Finalement Gougeard reproche à Colbert de n'avoir pas placé au-dessus du commandant et de l'intendant un homme qui les domine de son autorité et règle leurs rapports nécessaires en évitant les querelles d'attributions qu'aucune ordonnance ne peut entièrement éviter<sup>14</sup>.

Le service sédentaire a été confié à un corps administratif civil et à des officiers, civils ou militaires, de l'ordre technique, sans partage d'attributions avec le corps des officiers de marine, à la réserve près que les officiers d'artillerie, devenus une branche du corps des officiers de marine restent subordonnés à l'intendant pour la partie sédentaire de leur service. On peut avancer que le vrai principe qui sous-tend cette forme du dualisme, comme l'autre, un principe qui se devine déjà dans le règlement de 1674 et que l'on voit mieux dans l'ordonnance de 1689, n'est autre que la *méfiance*. Deux auteurs, des ingénieurs du Génie maritime, nouveau nom des constructeurs, l'ont bien exprimé.

Le premier, Jean-Jacques Denaix (1776-1827), considère le service sédentaire. « Les fausses mesures, les formes tortueuses, les inconséquences sans nombre qu'on remarque dans le régime des arsenaux, dérivent toutes d'un faux principe qui n'a encore que trop de partisans. *On a voulu séparer la faculté d'agir de celle de rendre compte*, et l'on a eu d'un côté les ingénieurs pour ordonner les travaux, d'un autre, les commissaires pour tenir compte des dépenses et en appliquer les produits. Ce principe dont les conséquences sont si funestes à tout système d'ordre et de comptabilité a été, pendant longtemps, le seul guide des administrateurs, et je vous laisse à penser combien devaient être exacts les comptes qu'ils rendaient relativement à des travaux qu'ils ne dirigeaient point. »<sup>15</sup>

Quoique Denaix évoque le système de 1776-1786, ce qu'il écrit vaut aussi pour celui de 1689, étant entendu qu'alors la Plume ou au moins l'ordonnateur ne faisait pas que rendre des comptes. L'organisation de 1689, écrit Pierre Degay (1758-1819),

<sup>12</sup> *Ibid.*, 1<sup>er</sup> vol., p. 12-13. Certes, écrit-il, le contrôle administratif ne devrait jamais reproduire les écritures de l'administration, mais agir de manière inopinée, par épreuves ou par vérifications complètes (2<sup>e</sup> vol., p. 89).

<sup>13</sup> *Ibid.*, 2<sup>e</sup> vol., p. 94-95.

<sup>14</sup> *Ibid.*, 2<sup>e</sup> vol., p. 13 et 14.

<sup>15</sup> Jean-Jacques Denaix, *Entretiens sur l'organisation actuelle de la Marine et sur un projet d'organisation nouvelle*, paru anonymement en 1810, II-52 p.

place les travaux des ports sous la dépendance des officiers de plume, essentiellement incompetents dans la partie d'art<sup>16</sup>. Elle est le régime de la terre d'un grand seigneur, « dont l'intendant a sous sa dépendance tous les gens de métier nécessaires à l'entretien du château et des domaines ». Degay croit que Colbert aurait pu éviter ce premier vice d'organisation, s'il avait existé alors des hommes d'art capables de diriger seuls les travaux. Dans la partie militaire du service de la Marine, l'ordonnance constitue deux corporations rivales qui s'espionnent et s'épient ; « elle les appelle dans un concours continu, *comme si elle se défiait des lumières et des probités de chacune*, et les jette dans une telle contention perpétuelle qu'il ne peut en résulter qu'une vaine observation de formes, sans que leur objet puisse être rempli, et un conflit éternel de petites et viles passions qui depuis lors n'ont cessé d'être un sujet de scandale et de désordre ruineux. »

Le commis Blouin pense comme Gougeard que la division de l'autorité était pour Colbert le seul moyen de gouverner la Marine, mais il fait de cette division une nécessité universelle, et des invasions du militaire dans le service sédentaire une calamité. « Persuadé qu'il ne serait maître de ses opérations, qu'il ne maintiendrait l'ordre et l'économie qu'autant qu'il tiendrait le militaire dans des bornes sévères, sentant d'ailleurs qu'il était le chef des administrateurs et non des militaires, qui ne connaissent que les ordres et le commandement du monarque, que son pouvoir, comme administrateur, ne serait maintenu dans son intégrité qu'autant que la plénitude des fonctions de ses principaux agents serait exactement maintenue, on le voit opposer partout de fortes barrières aux entreprises des militaires et les écarter constamment de tout objet d'administration. »<sup>17</sup>

Blouin prétend que Seignelay, s'éloignant des principes de son père, a permis que les officiers militaires « inspectassent l'administration comme ils en étaient inspectés ». L'inspection des militaires par la Plume, bien visible dans l'ordonnance de 1689, se rapporte surtout à la délivrance du matériel d'armement, à sa consommation pendant la campagne et aux équipages. Selon le commis, cette ordonnance porte en elle « un mélange de fonctions qui est devenu le germe [et] la cause inévitable des discussions entre l'un et l'autre corps et des invasions du militaire sur le civil. Ceux qui ne connaissent ni les passions des hommes, ni l'esprit des guerriers, ni les vrais principes du gouvernement ont cru voir alors dans ce mélange de fonctions un concert et une harmonie capables d'éclairer et de maintenir avec plus de solidité l'un et l'autre service. »

Ce passage et le mémoire entier nous avaient laissé perplexe, puis conduit à étudier la réglementation de Colbert afin de savoir si Blouin disait la vérité sur ce point capital de l'altération de la pensée de Colbert par son fils. Nous avons conclu par la négative. Certes la lecture de l'ordonnance de 1689 ne donne guère l'impression d'un concert entre les deux autorités, si elle laisse dans l'ombre bien des points importants de leurs relations. Peut-être, comme l'écrit le commis, les règlements et les décisions particulières rendus après 1689 ont-ils « embrouillé et obscurci la matière », « embarrassé les fonctions, les droits, les prétentions à force de les réunir et de les amal-

<sup>16</sup> Pierre Degay, *De la marine française*, paru anonymement en 1799 (brumaire an VIII) à Nantes, 75 p, pour ce paragraphe.

<sup>17</sup> Cinquième mémoire destiné au ministre Bourgeois de Boynes et daté d'avril 1772, *Inconvénients de l'autorité militaire dans l'administration*, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, f° 210 à 223, pour ce développement.

gamer »<sup>18</sup> ; ceux que nous avons lus et qui avaient été rassemblés de manière systématique à la Cour ne nous ont pas paru si obscurs ni si embrouillés. La comparaison, qui a fait l'objet d'un travail séparé<sup>19</sup>, montre que Blouin se laisse emporter par l'esprit de parti comme presque tous les agents supérieurs de la Marine de son temps. Cette inspection réciproque qui n'existe pas au degré indiqué et qu'il condamne parce que « ce mélange n'aboutit qu'à mettre de la contradiction et de la confusion dans les opérations et dans les individus, à donner insensiblement l'autorité au plus fort, à dépouiller le ministère d'une partie de la sienne et à diminuer le bon ordre et l'économie, en progression de la diminution du crédit et de l'autorité des administrateurs »<sup>20</sup>, il la trouve naturelle dans les ports. En effet, l'administration d'un port se divisant en travaux d'une part et en comptabilité et finances de l'autre, ce ne sont pas les commissaires qui dirigent les travaux, mais les officiers de port et les ingénieurs ; « ils s'inspectent et s'éclairent réciproquement, et *il y a par là sûreté suffisante* pour le service, en même temps qu'il y a émulation pour tout le monde. »<sup>21</sup>

Blouin avait composé en 1759 un mémoire plus équilibré et plus juste sur les relations entre les deux corps dans le service militaire<sup>22</sup>. Il est, dit-il, dans l'ordre des choses et conforme aux vues de Colbert que les deux corps ne sympathisent pas, puisque le devoir assigné aux officiers civils est « d'empêcher les déprédations et de ménager les intérêts du Roi que les militaires ont le désir naturel et continu de contrarier en multipliant les consommations ». C'est le point principal : *le législateur se méfie du militaire* et se sert de la Plume pour lutter contre les demandes exagérées lors des armements et les gaspillages ou détournements pendant les campagnes ou au retour. Le commandant et l'intendant sont des autorités dont l'opposition est admise dans ce cas, et leur action est bien dualiste. Ainsi « toutes les dispositions de [l'ordonnance de 1689] tendent au contraire à mettre les officiers de plume dans une opposition continue aux officiers de vaisseau et à former, dans toute la partie de l'administration, une barrière contre les prétentions et les demandes du militaire ; on voit dans tout le tissu de cette ordonnance une attention particulière à donner de la force et de la vigueur aux officiers d'administration et à leur faire suivre le militaire partout pour veiller à l'économie et à la conservation des effets du Roi. Les dépêches de M. de Colbert et de ses successeurs sont pleines de cet esprit et d'exhortations aux intendants et ordonnateurs sur la rigidité de l'exécution de ce qui leur est prescrit, sur l'avidité du militaire et sur la nécessité d'être continuellement en garde contre leurs déprédations et les négligences. »

<sup>18</sup> *De la constitution de la Marine*, juillet 1763, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 66 à 85.

<sup>19</sup> Bernard Lutun, *La Marine de Colbert. Études d'organisation*, 2003.

<sup>20</sup> [Réf. 17].

<sup>21</sup> *Remontrances au ministre contre les ordonnances projetées*, 6, 7, 8 août 1776, G123, f° 213 à 217.

<sup>22</sup> *De la constitution de la Plume*, brouillon autographe de Blouin, octobre 1759, G133, pièce n° 13, pour ce développement. Le commis résume ainsi la situation de la Plume. À mesure que l'ordonnance de 1689 a été « altérée par des décisions ou ordonnances particulières que les différentes révolutions de la Marine ont amenées, on a moins su à quoi s'en tenir sur une infinité d'articles. Les disputes se sont multipliées, elles sont restées indécises ou ont été mal jugées, le militaire a gagné peu à peu du terrain sur l'homme de plume et est parvenu enfin jusqu'à vouloir l'écraser. » Depuis la chute de Maurepas surtout, les militaires ont cherché à profiter de l'instabilité ministérielle pour secouer le joug. D'abord en ridiculisant les fonctions de la Plume et leurs titulaires auprès des hommes en place et de l'opinion publique ; la Plume a réagi, il y eut dispute générale entre les deux corps, des libelles ont paru et « on ne s'est plus sérieusement occupé que de querelles et de haines ». Le titre II de ce travail est une évocation de cette dispute générale.

La note rédigée par Blouin pour Choiseul au mois de novembre 1761 rend bien le « concours de fonctions » entre les deux chefs des ports pour la garde, pour l'entrée et la sortie des bâtiments, pour la construction et l'armement des vaisseaux, pour l'avitaillement des navires et la comptabilité des dépenses des escadres<sup>23</sup>. « Les officiers militaires entrent dans les conseils de construction, assistent aux réceptions de marchandises, suivent l'armement des vaisseaux dont le commandement doit leur être confié, signent les inventaires des effets, les rôles d'équipage et les états de consommations à la mer, le tout avec les gens de plume. D'un autre côté les intendants et ordonnateurs entrent dans tous les conseils qui se tiennent pour les actions militaires et doivent rendre compte (lorsqu'ils sont embarqués, ou les commissaires à leur défaut) des campagnes, des mouvements des escadres et des combats. Mais tout ce concours de fonctions qui rend d'un côté les officiers militaires inspecteurs des choses dont ils doivent user et, de l'autre, les officiers de plume observateurs de la conduite des militaires, ne détruit pas le fond de la constitution, qui tend toujours à conserver à chacun ce qui lui est essentiellement propre ; enfin, à donner le rang et la primatie aux intendants et ordonnateurs dans tout ce qui est d'administration et aux officiers de guerre dans tout ce qui est militaire. [...]. Reste à savoir si cette constitution, qui renferme deux puissances qui se balancent et s'éclairent l'une et l'autre et qui tend en même temps à réunir ces deux puissances, soit pour l'administration, soit pour l'action [militaire], est bonne ou mauvaise ou bien si elle ne pêche que dans la manière dont elle est rédigée, ou enfin s'il ne serait pas mieux d'établir dans la Marine une seule autorité prépondérante sur le tout. » Notons ici que les positions ne sont pas souvent symétriques, le concours de fonctions ne porte pas souvent sur les mêmes objets, ou l'une des autorités est active, l'autre passive. Il s'agit plus, quand elle existe, d'une inspection réciproque que du véritable dualisme administratif, si celui-ci est défini comme le concours obligé de deux pouvoirs actifs et indépendants l'un de l'autre dans la même action administrative.

Le comte de Kersaint (1742-1793), alors capitaine de vaisseau et admirateur de la marine anglaise, pense lui aussi que Colbert a créé deux corps en mêlant leur service de manière à les mettre en concurrence<sup>24</sup>. Pourquoi a-t-il établi dans les ports des commandants et des états-majors qui étaient fondés à exercer un pouvoir dans l'arsenal ? Pourquoi envoyer à la mer un commissaire à la suite des escadres et un écrivain du même corps sur les vaisseaux ? De là vient, selon l'officier, que « les fonctions des deux corps, très distinctes par leur nature, se trouvèrent mêlées. De là cette rivalité perpétuelle qui a tant nui à nos affaires. » Comme d'autres et comme le veut une longue pratique en Angleterre, il imagine que des places d'administration pourraient être confiées à des militaires retirés du service actif. Il reproche avec injustice à Colbert d'avoir cru qu'il n'était pas possible de leur confier d'affaire de fonds et de comptabilité. Nous avons vu que Colbert avait introduit plusieurs officiers de marine dans la Plume et avec succès, et c'est la faute de ses successeurs si l'autorité royale n'a pas persévéré dans cette voie.

---

<sup>23</sup> Jean-Baptiste Blouin, *Réflexions sur le projet qu'on a d'écrire dans les ports pour charger spécialement des commandants de toutes les opérations concernant les constructions, refontes, radoubs, armements des vaisseaux et mouvements des ports*, novembre 1761, Ms 234, vol. 1, f° 36 à 39, pour ce développement.

<sup>24</sup> *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, [1784], 306AP24, pièce n° 24, ni datée ni signée, pour ce développement.



Les ministres ont commis une autre faute en allant chercher des intendants de marine dans la magistrature, et cela dès l'époque de Colbert, alors que la compétence technique est de plus en plus présentée comme une nécessité pour un intendant de marine. Ce faisant ils ont introduit des incapables dans le service et humilié un corps déjà affaibli et qui n'avait plus guère, comme expectative, que le grade de commissaire général et la fonction de doublure de tels chefs de service<sup>25</sup>.

Bien avant 1756 les intendants sont en difficulté dans les ports. Nous analyserons dans le prochain chapitre le grand mémoire que Lenormant de Mézy (1702-1791) a rédigé après son passage à l'intendance de Rochefort. L'instruction qui a été rédigée lors de sa nomination en 1750 a en revanche sa place ici<sup>26</sup>. Son auteur admet que les règlements et ordonnances rendus après 1689 n'ont pas empêché la multiplication des désordres et des abus dans le service du port, principalement à cause de l'insubordination sous l'intendant, et celle-ci doit être réprimée. Il ne dit pas que le relâchement peut être en partie imputé au prédécesseur de Lenormant, Ricouart, un homme trop âgé et souvent absent.

Pour rétablir la subordination, dit l'instruction, l'intendant doit conserver au contrôleur, aux commissaires, au capitaine de port, au premier constructeur et au premier ingénieur la part d'autorité sur leurs propres subordonnés qui leur est nécessaire et ne s'adresser qu'à eux pour les détails ou ouvrages dont ils sont chargés. Les officiers de port, les commissaires, le contrôleur, les constructeurs ne sont pas subordonnés les uns aux autres, mais à l'intendant, et ils doivent coopérer dans l'intérêt du service et non « soutenir de prétendues prérogatives très souvent équivoques ou même mal fondées ». L'auteur cite l'exemple du capitaine de port et du premier constructeur. Le premier a inspection sur le travail du charpentier, de même que le second surveille le travail du calfat dirigé par le capitaine de port. C'est donc un exemple d'inspection réciproque. Les commissaires et le contrôleur exercent, eux aussi, une surveillance sur l'un et sur l'autre, comme sur les ouvriers. Ici l'inspection est à sens unique, l'ordonnance ne donnant pas au technicien le droit de surveiller la Plume. Tous sont seulement « autorisés [...] à donner leur avis sur l'ouvrage qu'ils jugent que l'on fait mal, et, lorsque leurs avis ne sont pas écoutés par ceux à qui ils les donnent, c'est à l'intendant qu'ils en doivent rendre compte ». Si celui-ci ne peut concilier les points de vue, il en rend compte au ministre, « soit qu'il s'agisse de faire passer de certains sujets en d'autres ports, soit qu'il soit nécessaire d'en punir quelqu'un, même de le casser. »

Les termes de l'instruction, lorsqu'il s'agit des relations avec le commandant, sont neutres : il est dit que l'intendant a intérêt à se le concilier ainsi que les officiers de marine attachés à poste fixe dans le port. Cependant Lenormant doit obtenir le retour à la règle en ce qui concerne la distribution des agrès et des munitions aux bâtiments en armement. Il se fait représenter les anciens inventaires d'armement et, s'il y a des changements à faire, en confère avec le commandant, afin d'établir une règle uniforme et d'éviter le retour des abus qui ont dû être commis lorsque les armements étaient pressés. Il examine les états des consommations et rend compte au ministre des dépassements qui lui paraissent excessifs ; il ne doit pas tolérer que des effets ou

<sup>25</sup> *Réflexions sur la conduite des travaux dans les ports et arsenaux du Roi*, anonyme, [v. 1771], A.N. 306AP20, pièce n° 12(1).

<sup>26</sup> *Mémoire du Roi pour servir d'instruction au s. Lenormant de Mézy, intendant de la Marine [à Rochefort]*, avril 1750, Ms 195, pour ce développement.

ustensiles soient passés en consommation pour faire l'avantage d'un officier ou d'un officier-marinier. L'intendant doit dénoncer au ministre les officiers pacotilleurs et favoriser l'instruction des officiers de marine dans le port.

Un mémoire pouvant dater de 1757, dont nous sommes servi au chapitre 5 et qui peut avoir été rédigé sous forme d'une instruction à un nouvel intendant, montre que le pouvoir des intendants est concurrencé<sup>27</sup>. Tenir les écritures en ordre et à jour, surveiller les travaux, là surtout où se commettent le plus d'abus, recenser progressivement les effets en magasin et chercher l'origine des erreurs, cela ne suffit pas. L'intendant doit connaître les officiers de port, commissaires, écrivains, maîtres d'ouvrages par lui-même et par des tiers impartiaux. Il doit les réunir tous les jours à heure fixe pour se faire rendre compte des travaux réalisés et remédier aux difficultés par des ordres donnés pour le lendemain. Il « doit toujours se montrer ferme pour les intérêts du Roi, c'est à lui de prêcher d'exemple et à ne pas tomber dans le moindre relâchement car, étant observé par tous, ses actions et même ses paroles tirent à conséquence. [...]. Avec les officiers d'épée qui ne lui sont point subordonnés, il faut en cela qu'il se mette, s'il se peut, au-dessus des faiblesses de l'homme ; il se tiendra dans la réserve et évitera de se répandre avec trop de familiarité et de confiance, [car] ils en abuseraient infailliblement, il serait à tout moment importuné et ne serait plus le maître de refuser aucune de leurs demandes [dans les armements], quelque déraisonnables qu'elles fussent. » L'intendant doit, par son attitude envers eux, procurer à ses subordonnés plus de considération qu'ils n'en ont souvent, et cela dans l'intérêt du service du Roi. Le défaut de considération « aigrir les esprits, enfante le dégoût ; ils n'osent avertir d'aucun abus et verraient faire le mal sans rien dire, pour éviter de se faire des ennemis et préfèrent pour lors l'amitié des officiers d'épée aux intérêts du Roi ». L'intendant doit maintenir la subordination et ne tolérer aucun empiètement sur les fonctions et droits des officiers sous ses ordres. Il est seul contre tous, « on ne cherche qu'à l'affaiblir, l'entamer dans ses fonctions dans lesquelles on ne saurait trop l'autoriser ».

L'équilibre des pouvoirs dans l'arsenal, ou plutôt une prépondérance limitée des commissaires, se lit dans l'ordonnance de 1689. Avec le temps, la partie technique prend de l'importance, parce que les techniciens y ont fait des progrès et qu'ils ont obtenu en contrepartie une meilleure position dans le port, notamment les constructeurs et les officiers d'artillerie. Les officiers de plume se trouvent placés devant le même problème que les officiers de marine. Ces derniers se sont néanmoins imposés à la longue aux pilotes par la connaissance d'un minimum de technique dans leur métier ou à défaut par leur appartenance à la noblesse. Les officiers de plume, par suite d'un recrutement défectueux, sont restés plus ou moins cantonnés dans la partie administrative au sens strict du travail des ports, aux écritures si l'on veut, et leur comportement a pu leur attirer l'hostilité des officiers de marine, les torts étant partagés. On imagine alors que les officiers de plume ou leurs substituts auraient pu être subordonnés aux artistes, et le dualisme administratif aurait disparu alors du service sédentaire. Un commissaire l'a proposé pour l'artillerie en 1748 (chapitre 3) et il n'a fait en cela que s'inspirer de l'artillerie de France. La transformation est donc possible.

Il convient enfin de dire un mot de la forme de la loi elle-même. Un seul officier, alors contrôleur au port de Brest, en parle d'après nos recherches et dans un

<sup>27</sup> *Mémoire pour servir à la conduite d'un port et arsenal de marine*, s.d., G133, pièce cotée 1, pour ce paragraphe.

mémoire tardif, puisqu'il date de 1790<sup>28</sup>. Puissant de Molimont (1740-1830) considère qu'aucune ordonnance de la Marine ne porte le caractère ni n'offre l'authenticité d'une loi. Dans ces ordonnances, les bases « élémentaires et immuables » sont mélangées avec des articles accessoires et sujets à changement avec le temps. Elles ne s'appliquent pas à l'administration centrale, et celle-ci se réserve le droit de les interpréter et de les modifier. Puissant en déduit qu'elles n'ont jamais pu être appliquées entièrement ni durablement. D'autre part elles n'ont pas été rédigées ni examinées par des hommes « ayant parfaite connaissance de la chose », et nombre d'entre elles ont favorisé des intérêts particuliers et non l'intérêt public.

Puissant ne distingue pas, dans l'ordonnance de 1689, « ces nuances qui doivent caractériser la supériorité et déterminer les degrés de la subordination, de la charge et de la responsabilité. On y retrouve des erreurs fréquentes de principes, par l'indifférence portée dans l'acception et dans l'application des mots les plus essentiels : car les expressions il aura inspection, il fera, il dirigera, il tiendra la main, etc., sont appliquées indistinctement au commissaire, au capitaine de port, à l'écrivain, au maître, ce qui, d'un côté, a laissé à chaque individu supérieur ou subalterne la faculté de réduire ses fonctions et d'étendre ses pouvoirs, et de l'autre a souvent confondu la direction et la surveillance de l'administrateur avec l'action exclusivement confiée aux agents chargés d'opérer<sup>29</sup>. Cette confusion, jointe à plusieurs dispositions dont l'exécution est impraticable dans les grands ports, et à l'omission de plusieurs détails essentiels, ne pouvait manquer de rendre illusoire la *responsabilité* des uns et des autres. » Des ministres réformateurs vont pourtant chercher à établir cette responsabilité par divers moyens, et c'est l'un des aspects essentiels des réformes que nous aurons à exposer.

---

<sup>28</sup> *État actuel de l'administration économique de la Marine, par M. de Molimont, contrôleur de la Marine au département de Brest*, Brest, 1790 ; brochure 14R120 du S.H.M., pour ce développement.

<sup>29</sup> L'action serait ainsi exclusivement technique, et l'administration une direction ou une surveillance selon le cas. Nous comprenons l'action administrative comme un tout : la construction d'un vaisseau par l'État en fait partie comme la notation des ouvriers ou la comptabilité. La distinction qu'observe Puissant est celle des agents techniques et des agents administratifs, elle est conforme au système de Colbert transcrit dans l'ordonnance de 1689 et définit le dualisme administratif tel que nous l'entendons.



## **TITRE II**

### **DES IDÉES DE RÉFORME (1756-1762)**



Les développements du titre premier ont permis de constater que l'organisation mise en place par Colbert et par Seignelay avait subi de notables altérations, et plus par l'effet d'un relâchement général et prolongé que par la modification de la loi. Cependant nous n'avons pas perçu de remise en cause générale avant 1756. Le feu couvait sous la braise, mais cette année semble marquer le début d'une querelle ouverte qui prend des proportions d'autant plus inquiétantes qu'elle devient publique et qu'une nouvelle guerre sur mer a commencé.

La contestation vient des ports, elle est le fait d'officiers militaires ; les graves difficultés dues à la guerre amènent les milieux de la marine marchande à faire entendre également leur voix. Les développements correspondants rempliront les deux premiers chapitres du présent titre. Nous commencerons par l'analyse du mémoire de Lenormant de Mézy, l'ancien intendant de Rochefort, afin d'évoquer cette guerre désastreuse dont les militaires ne parlent pas, et pour cause. Nous résumerons à la suite les *Considérations sur la constitution de la marine militaire de France*, libelle publié anonymement en 1756 et dont l'auteur prône la suppression de la Plume et l'adoption d'une constitution militaire pour les arsenaux. Cet ouvrage a entraîné la mobilisation de l'Épée. Dès 1758 un officier de vaisseau laisse apercevoir dans son propre mémoire de réforme le système adopté en 1776 pour les arsenaux, ainsi qu'une formation militaire pour la flotte qui fait penser aux idées ou au rêve de Colbert. Le parti pris étant devenu général et fort dans la Marine, ou au moins fort apparent, il nous a paru utile de rapporter quelques-unes des réflexions d'un officier de port en 1762 : elles sont intéressantes en elles-mêmes et dénotent une parenté de pensée avec celle d'un homme considérable à l'époque suivante, le chevalier de Borda (1733-1799).

Par ces quatre tableaux formant le chapitre 6, nous voudrions donner une idée des voies de la réforme telle que les ports l'ont conçue, et telle qu'elle a dû parvenir à la Cour. La guerre de Sept ans a déclenché un mouvement d'opinion d'une ampleur inconnue jusque-là en France dans le monde maritime et commerçant, et nous avons tâché de reconnaître également les principales voix qui ont atteint les ministres de la Marine et leurs collaborateurs. Il n'est pas facile de les distinguer, et la description que nous en donnons au chapitre 7 est sûrement incomplète. Dans ce domaine il est des écrits qui frappent l'opinion et la mettent en mouvement, et nous en avons retenu trois à titre principal, l'éloge de Duguay-Trouin primé par l'Académie française en 1761, et les deux célèbres brochures de 1756, la *Noblesse commerçante* et la *Noblesse militaire*, parues indépendamment de la guerre et qui relancent la question de la place de la noblesse dans l'État. Les brochures sont susceptibles d'atteindre tous les milieux éclairés, mais, dès lors qu'il est question de la Marine, il faut prêter attention au milieu de la marine marchande, qui parle d'expérience ou selon une certaine expérience. Nous avons donc analysé divers mémoires de cette origine en fonction des soucis que les propositions de réforme traduisent, et en cherchant à distinguer le bien public de certains intérêts et préjugés enracinés dans ce milieu.

Alors que la guerre est perdue, le ministre Berryer, aidé du premier commis Truguet, prépare un plan général en 1761 que nous examinerons au chapitre 8, ainsi que les premières mesures prises par son successeur le duc de Choiseul (1719-1785), en réservant pour le titre III l'étude des différents plans de réforme générale que ce dernier ministre a adoptés successivement.





Something is rotten in the state of Denmark.

*Hamlet*, I, 4.

## 6

### Un vent de fronde dans les ports

#### 6.1. Le mémoire de Lenormant de Mézy (1762)

Après une belle carrière d'administrateur dans les colonies d'Amérique, Lenormant de Mézy obtient l'intendance de Rochefort en 1749, un emploi qu'il quitte en 1755 pour une semi-retraite à Versailles. Adjoint du marquis de Massiac pendant son court et infructueux ministère en 1758, Lenormant est un homme retiré lorsqu'il compose le mémoire dont nous allons rendre compte. Il y a du parti pris dans cet écrit, mais l'auteur est bien informé. L'instruction que nous avons rapportée dans la conclusion du titre premier visait essentiellement le désordre régnant dans l'arsenal de Rochefort, désordre auquel le nouvel intendant devait mettre fin<sup>1</sup>. Lenormant montre le degré que ce désordre a atteint dans les deux parties du service de la Marine.

La dissertation commence, comme tant d'autres, par une défense de la Marine et l'évocation des malheurs qui arrivent lorsqu'on la néglige<sup>2</sup>. Les causes et les suites du dérangement de la marine de France sont multiples, écrit Lenormant. Les premières tiennent aux circonstances, au caractère du Français et à la force de ses préjugés. La décadence date de la guerre de Succession d'Espagne ; pendant qu'on laissait le service se relâcher et qu'on sevrant la Marine de crédits, trois palliatifs dangereux ont été essayés : la course, les armements en société avec le Roi, l'instauration de la vénalité des charges dans la Plume. La course a fourni quelques sujets de choix à la marine royale, mais par exception, car le corsaire cherche à gagner de l'argent et donne dans une licence qu'on ne peut empêcher, si bien que la course y a introduit, « sous de fausses apparences de bien, cet esprit de cupidité, de désordre et d'insubordination si nuisible et si dangereux ». Les armements en course entre le Roi et des particuliers ont épuisé les magasins des ports de guerre et dérangé le service sédentaire ;

---

<sup>1</sup> *Mémoire du Roi pour servir d'instruction au s. Lenormant de Mézy, intendant de la Marine [à Rochefort]*, avril 1750, Ms 195.

<sup>2</sup> *Mémoire sur la Marine*, manuscrit SH16 du S.H.M., pour ce développement. M. Perrichet a reconnu l'auteur, cf. *Autour d'un intendant de Rochefort : Sébastien-François-Ange Lenormant de Mézi*, dans les *Cahiers de l'université francophone d'été, Saintonge-Québec*, Jonzac, 1985, p. 79 à 84. Le mémoire est difficile à dater en raison de plusieurs anachronismes : il a pu être remanié jusqu'en 1762.

ils ont, comme les autres armements en course, monopolisé les meilleurs marins des Classes, lesquels y ont reçu de meilleurs gages et l'autorisation de commettre des rapines « pour couvrir d'ailleurs les injustices qu'on leur fait » ; la discipline des Classes s'en est beaucoup ressentie. La vente d'offices dans la Plume a écarté du service de bons sujets qui n'avaient pas les moyens de payer la finance de leur place et a introduit de mauvais sujets, incompetents ou négligents, qui ont occasionné des embarras et porté atteinte à « la considération nécessaire à leur corps pour opérer ». Après la mort de Louis XIV, les soins du Conseil de marine et de Maurepas n'ont pu empêcher la décadence de s'accroître sous l'effet de la disette des fonds, de l'oubli du service à la mer et du défaut de travaux dans les ports. Ainsi s'est formée dans l'opinion publique une conception dangereuse, qui tend à négliger l'importance de la Marine au profit de l'armée de Terre, une conception d'ailleurs favorisée par les courtisans qui, lorsqu'ils parlent service militaire, n'envisagent que cette dernière, et par l'éloignement des ports de la capitale, dont la nation entière suit les goûts et les préjugés. Trente années de paix et de prospérité ont aussi permis aux Français d'oublier les principes du commerce maritime en ne retenant que ses fruits.

La Marine a été constituée en deux corps aux fonctions distinctes, « qui peuvent et doivent s'inspecter mutuellement dans les cas de contravention, comme ils doivent s'aider dans les occasions où leur concours devient utile et nécessaire ». Pour recruter dans ces deux corps *nécessaires*, il faut faire choix de sujets ayant « un caractère, des dispositions et des talents différents, quoique certaines connaissances doivent leur être communes ». Les uns ne doivent être propres qu'à la navigation et au combat, les autres, qu'à la manutention des ports, et celle-ci exige avant tout « une probité à toute épreuve » à laquelle doit s'attacher leur *honneur*, ce sentiment *tout pareil* à celui des officiers militaires dans son principe, mais qui s'applique à d'autres objets. Dans un peuple aussi léger que le peuple français, on ne doit pas s'attendre à trouver les deux genres de talents dans un même individu, et, quand cela serait, la continuité nécessaire du service des ports en écarte les officiers militaires, qui doivent s'absenter pour le service de mer. La prudence a dicté le moyen de prévenir les abus d'autorité des officiers militaires sur leurs bords, se traduisant par le gaspillage et les détournements : c'est l'institution de l'écrivain de vaisseau, qui tient registre des effets du bord, y compris les vivres de l'équipage, en suit les consommations, veille à leur conservation et en rend compte au désarmement, sans être subordonné au capitaine. La prudence a encore suggéré de créer des intendants et des commissaires pour les armées navales. Elle interdit de confier aux militaires la direction des opérations du port, elle permet seulement de solliciter leur avis lorsqu'il est utile au bien du service, et non de faire juges ceux qui sont parties.

Lenormant juge favorablement l'institution des gardes de la Marine, mais regrette que l'autorité ait négligé leur éducation et qu'elle se soit de plus relâchée sur la discipline : « on leur a fait connaître trop tôt et avec trop peu de précautions qu'ils étaient destinés à commander, on les a accoutumés à ne considérer qu'eux-mêmes sans faire attention aux égards dus aux autres états, ce qui les a portés à mépriser ceux qui n'étaient pas de leur corps ». On leur a accordé la table du capitaine, on leur a fait faire à bord le service d'officier avant qu'ils en aient acquis la capacité, et « on leur a accordé de plus et indistinctement à tous le rang d'officier dans les ports ». *Il ne faut donc pas douter « qu'il n'en ait résulté un grand mal pour la subordination et ce qu'on appelle esprit de corps ».*

Les officiers militaires ont été atteints, comme le reste de la nation, par la cupidité ; mais leur autorité à la mer leur a fourni une arme, *la pacotille*. Les officiers intègres et attachés au bien de l'État sont nombreux, mais cet attachement même les a éloignés des intrigues des bureaux, si bien qu'on les y a peu consultés, on les a plutôt craints que respectés, à la différence des autres. Ceux-ci ont d'abord obtenu le commandement des flûtes et autres bâtiments de transport pour les colonies, au détriment des capitaines de flûte, des maîtres d'équipage et des pilotes qu'il est plus facile de contenir. C'est ainsi qu'ils ont pu embarquer leurs effets plutôt que ceux du Roi, quitte à augmenter le coût du ravitaillement des colonies par des armements supplémentaires, voire même à les en priver. Certains officiers se sont entendus avec des commis du munitionnaire ou leur ont forcé la main pour dénaturer les vivres des équipages ; d'ailleurs la surcharge du navire à cause de la pacotille a réduit la quantité d'eau douce embarquée, « ce qui est une des causes principales des maladies dans les vaisseaux ».

Les capitaines pacotilleurs ont dû ménager leurs officiers en les exemptant des fonctions pénibles et surtout *en leur donnant bonne chère*, et ceci encore au détriment de l'équipage, dont une partie des logements était occupée par des bestiaux, autres sources de maladies d'ailleurs. Au retour l'on s'inquiétait plus de la table que de l'exécution de la mission. La pourriture a gagné de proche en proche les subalternes, qui se sont faits les complices des capitaines, lorsqu'ils n'ont pas mis en quarantaine, y compris à leur propre table, ceux que l'intégrité distinguait. Enfin l'abus a prescrit : la pacotille est devenue un droit, ceux qui s'y refusent sont regardés de travers, et elle s'est étendue aux vaisseaux de guerre chargés de protéger le commerce. Lenormant n'exagère en rien la réalité, mais il ne dit pas quelles affaires la pacotille a fait manquer, notamment pendant la guerre de 1744. *Les officiers de plume, de par la nature de leurs fonctions, ont été des gêneurs* et pas seulement des témoins gênants. A la mer les officiers de marine ont mortifié les écrivains et tenté de les asservir, ou de n'en faire embarquer que de complaisants. À terre ils ont dépouillé les officiers de plume d'une partie de leur autorité et ont divisé ou discrédité celle qu'ils ne pouvaient acquérir ; ils ont intrigué contre eux à la Cour. Par contagion les officiers de port, les officiers d'artillerie, les ingénieurs et les constructeurs ont tendu à se soustraire à l'autorité de l'intendant et à l'inspection et au concours des officiers de plume préposés aux détails correspondants.

L'ancien intendant estime encore que les bureaux de la Cour ont contribué à augmenter le désordre des ports, parce qu'on a cessé de puiser les commis parmi ceux qui avaient l'expérience du service des ports ou des colonies pour placer des sujets « sans pratique dans la Marine et dont l'intrigue tenait lieu de services et de connaissances ». Il prône donc le recrutement des commis dans la Plume, ce que le militaire commence à dénoncer avec véhémence ; il ne propose d'ailleurs pas de nommer des hommes étrangers aux querelles de la Marine, mais des officiers de marine, sinon comme commis, du moins comme conseillers du ministre. Nos écrivains ne parlent pas des officiers généraux, qui sont des conseillers naturels pour les questions militaires et qui, n'étant plus astreints à la résidence dans les ports depuis 1745, peuvent s'établir à Versailles ou à Paris, ce dont ils ne se privent pas du reste. Selon Lenormant, les nouveaux commis ont divisé un peu plus les esprits dans les ports et aux colonies, ont entretenu partout l'insubordination et rebuté ou écarté ceux qui ne se pliaient pas à leurs vues. Les anciennes ordonnances, dont les prescriptions sont si sages, n'ont plus été observées ni interprétées correctement, et on a donné des ordres contradictoires. C'est

ici que Lenormant lance les plus graves accusations contre l'ancien premier commis des Colonies, Arnaud de La Porte père (?-1770), chef du bureau de 1747 à 1758, époque de sa disgrâce. La nature et la portée des imputations justifieraient un nouvel examen des causes de la guerre de Sept ans, dont l'auteur attribue la responsabilité à la France<sup>3</sup>.

La Porte a détruit l'ordonnance des bureaux. *Ils s'inspectaient* mutuellement par la division du travail courant, auquel plusieurs devaient coopérer, et ils avertissaient le ministre de leurs retards par le rapport de leur premier commis. La Porte s'est arrangé pour que des trésoriers généraux ne soient chargés que des Colonies — il a profité de la dissolution du corps des Galères en 1748, qui laissait leurs trésoriers sans ouvrage —. Cette affectation lui a permis d'attirer les armements et les achats pour les colonies, puis les avancements des officiers civils et militaires des colonies et de leurs troupes, la nomination des officiers au commandement des vaisseaux destinés aux colonies et même des officiers qui, en France — c'est-à-dire surtout à Rochefort — doivent concourir au service colonial. Il s'est taillé cet empire aux dépens du ministre et de la régularité du service dans les ports. Les autres premiers commis ont également cessé de rendre compte au ministre par écrit, « ce qui dans bien des cas peut être de la plus dangereuse conséquence ». Pour réparer les pertes de la guerre de 1744, on a augmenté les fonds, mais l'activité des ports n'a pas fait disparaître les abus, et surtout « les dispositions pour les colonies ont été si mal faites que, malgré tout ce qu'il en a coûté, elles n'ont servi qu'à en accélérer la perte ».

En 1749 on a indiqué à Rouillé le nom d'un chef d'escadre comme celui d'un homme de grand secours<sup>4</sup>. Le ministre l'appelle à la Cour, mais ce nouveau gribouille, n'ayant aucun principe d'administration, n'a causé que des embarras par les avis qu'il a donnés. Son action a particulièrement nui à l'artillerie de la Marine, service auquel, lit-on, il avait demandé à être affecté pour avancer plutôt que pour s'instruire. Ses projets ont échauffé les esprits et occasionné des disputes portant sur l'organisation de ce service, sur les proportions des canons et surtout sur les prérogatives et les fonctions des officiers d'artillerie, disputes qui ont duré plus de quatre ans. On lui doit des ordonnances impraticables qui ont remplacé les anciennes lois, naturellement sages, et la mise au rebut d'armes qui ont fait défaut en 1755. Lenormant croit devoir dire qu'il n'ignore ni la méthode consistant à couler les canons pleins avant de les usiner, ni ses avantages, ni le nom de son inventeur. Les officiers d'artillerie ont altéré l'organisation des écoles des bombardiers et des apprentis-canonnières pour assimiler leurs élèves aux troupes d'infanterie, sous le rapport de la police et de la discipline, alors qu'il faut

<sup>3</sup> Voltaire (1694-1778) donne la même explication que Lenormant dans son *Précis du siècle de Louis XV* paru en 1768 : « L'État perdit, dans le cours de cette funeste guerre, la plus florissante jeunesse, plus de la moitié de l'argent comptant qui circulait dans le Royaume, sa marine, son commerce, son crédit. On a cru qu'il eût été très aisé de prévenir tant de malheurs en s'accommodant avec les Anglais pour un petit terrain litigieux vers le Canada ; mais quelques ambitieux, pour se faire valoir et se rendre nécessaires, précipitèrent la France dans cette guerre fatale. Il en avait été de même en 1741. L'amour-propre de deux ou trois personnes suffit pour désoler toute l'Europe. » *Œuvres complètes*, édition Louis Morland, t. 15, 1876, p. 336-337 et 374-375. Ces personnes seraient, si l'on suit Lenormant, La Porte, La Galissonnière et Silhouette.

<sup>4</sup> Lenormant semble viser mal à propos (cf. chapitre 3) Louis Martini d'Orves, nommé commissaire général de l'artillerie du 20 septembre 1735 sans avoir servi au préalable dans l'artillerie. D'Orves est fait chef d'escadre et commandant de la Marine à Toulon le 1<sup>er</sup> janvier 1745 ; il est promu lieutenant général le 15 mai 1751. Lenormant a pu le voir à l'œuvre à Versailles : il n'a lui-même rejoint Rochefort que le 22 mai 1750, cf. M. Perrichet, *op. cit.*, p. 83.

principalement des ouvriers et des gens au fait de la manœuvre de l'artillerie à terre, et des canonniers qui soient matelots ou qui l'aient été pour le service à la mer.

La Porte fait éloigner le général importun des bureaux et y attire à sa place le marquis de La Galissonnière (1693-1756), ancien gouverneur général du Canada de retour d'Amérique après avoir bien servi selon les vues du premier commis des Colonies ; cet épisode se passe au début de 1750<sup>5</sup>. La Porte se l'attache de plus en plus et attire également un maître des requêtes, « d'un esprit aussi dangereux que captieux et seul capable de tout bouleverser (ainsi que la suite ne l'a que trop prouvé) », d'ailleurs incompetent en marine et inconscient du « dangereux rapport qu'il y avait entre les nations sauvages et nous dans le continent de l'Amérique septentrionale » : il s'agit d'Étienne Silhouette (1709-1767). Le traité d'Utrecht n'avait pas réglé le problème des limites de l'Acadie cédée à l'Angleterre, et cette indécision avait donné lieu à des tracasseries au Canada ; le ministère n'a compris l'utilité de vider la question qu'à la faveur de la guerre de 1744. La Porte fait nommer ses deux obligés commissaires français aux limites. Ceux-ci ont fait prévaloir l'esprit de chicane là où un accommodement était souhaitable et facile à trouver. Lenormant invoque les quatre volumes in-quarto dus à la plume du maître des requêtes, les forts qu'on a fait construire dans les territoires litigieux, les parlementaires anglais qu'on a arrêtés et les patrouilles militaires détachées pendant les conférences parisiennes.

Les Anglais, connaissant la mauvaise administration de la marine française, l'état de la flotte et des colonies, « réveillés par les inquiétudes que nous ne cessions de leur donner, ont saisi de leur côté l'occasion que nous leur avons fournie et, sous le prétexte de garantir leurs possessions dans l'Amérique septentrionale que nous menacions, ils ont fait des armements pour y porter non seulement des secours, mais encore pour y agir offensivement à leur tour ». Ainsi, en juin 1755, ils ont pris deux vaisseaux, l'*Alcide* et le *Lys*, sur les trois qui s'étaient détachés de l'escadre portant un nouveau corps de troupes et des munitions au Canada. La France n'y a vu qu'une infraction au traité de paix : l'Angleterre a considéré l'opération comme une suite des actes hostiles perpétrés par la France depuis plusieurs années au Canada<sup>6</sup>. Aucune précaution n'avait été prise pour protéger les nombreux bâtiments marchands : les Anglais en ont fait autant de proies et soustrait non seulement les cargaisons, mais encore et surtout *la meilleure partie des gens de mer, et cette perte a été irréparable*. Pendant ce temps la France laissait sortir librement les bâtiments anglais de ses ports et a même renvoyé une frégate [le *Blandford*] prise par le comte du Guay, que les Anglais eux-mêmes considéraient comme de bonne prise [parce que faite en temps de guerre]. Elle a continué de se reposer sur le défaut de déclaration de guerre et de faire des représentations à la suite de la capture de bâtiments, pendant que les Anglais multipliaient les actes d'hostilité et les préparatifs de l'invasion des colonies françaises. Enfin

---

<sup>5</sup> La Porte obtient à son profit la place de chef du Dépôt des cartes, plans et journaux, le 1<sup>er</sup> janvier 1750, en écartant le chef d'escadre qui en était chargé, sous prétexte qu'un officier général ne pouvait occuper la place, ce qui n'empêche pas la promotion du nouveau venu quelques jours plus tard (le 7 février) : telle est la version des faits de Lenormant. La place était tenue depuis 1734 par Antoine d'Albert, marquis du Chêne (1688-1751), chef d'escadre du 1<sup>er</sup> octobre 1747.

<sup>6</sup> C'est précisément ce qu'indique le texte de la déclaration de guerre à la France datant du 13 mai 1756 (A<sup>1</sup>-88).

l'Angleterre lui déclare la guerre le 13 mai 1756, et elle lui répond le 9 juin<sup>7</sup> : les pertes étaient telles à cette époque que l'issue était connue d'avance.

Le ministère de la Marine ne songe plus dès lors qu'à porter la guerre au Canada et s'engage dans des opérations aussi ruineuses que contraires à la sûreté du pays et à ses véritables intérêts. Les colonies anglaises sont bien mieux disposées que le Canada français, parce qu'on y accède toute l'année par mer et non pendant les six mois que le Saint-Laurent n'est pas pris par les glaces. En outre l'on est à New York en quinze jours, alors qu'il faut trois mois pour se rendre à Québec : Londres fait passer ses ordres et le reste à cette allure, on y sait donc toujours les événements avant Versailles. Combattre au Canada, c'est d'ailleurs livrer une guerre européenne dans le désert, se mesurer sur les Lacs et donc y construire des bâtiments, deux choses impossibles dans les circonstances de 1756. Enfin les colonies anglaises étaient beaucoup plus peuplées et beaucoup mieux mises en valeur, tandis que les Français paraissaient s'ingénier à détruire leurs colons en excitant ceux de l'Angleterre à s'armer. Le manque de canons de marine et de matelots a empêché d'armer les escadres susceptibles de protéger un corps expéditionnaire suffisant ; une partie de ces troupes est tombée en chemin au pouvoir de l'ennemi, lequel a rendu les communications maritimes difficiles et, à la fin, impossibles. Les troupes de terre expédiées au Canada ont d'ailleurs reçu un traitement trop avantageux par rapport à celui des troupes des colonies, elles y ont introduit une façon de faire la guerre inadaptée aux localités, différente de celle qui y avait cours et contraire au génie de ces troupes, des habitants et des sauvages « qui y faisaient autrefois notre principale force ». On a au surplus commis la faute d'occuper les colons aux charrois de l'artillerie plutôt qu'à leurs charrues, si bien que les Français ont manqué de vivres. L'administration du Canada avait permis à certains administrateurs et affidés d'édifier des fortunes scandaleuses [allusion à l'affaire Bigot et Varin]. Les Français n'ont su y faire que le commerce des pelleteries, et la principale traite, celle de la Compagnie du castor, n'a pas rapporté de gros bénéfices. Ce qui a permis à des agents de l'État infidèles de s'enrichir, ce sont « les achats, les consommations pour le compte du Roi et les dépenses des postes auxquelles on a donné une extension sans bornes, la facilité qu'on a laissée en même temps dans la colonie de tirer des lettres de change sur les caisses du Roi en France, sans aucune limitation ni destination [...]. Dieu veuille qu'on développe un jour suffisamment tous ces mystères d'iniquité ! »<sup>8</sup>

La Compagnie des Indes n'a pas mieux géré ses affaires, elle a négligé le commerce par les comptoirs français, et l'État l'a jetée dans des dépenses qui l'ont ruinée et des opérations de guerre contre les nababs qui ont réveillé l'inquiétude et excité la jalousie de l'ennemi, puis sont devenues impraticables par suite de la faiblesse de la Marine. « Le Royaume s'est trouvé ainsi engagé dans la guerre contre les Anglais aux deux extrémités de la Terre. » Pour faire diversion, la Cour a décidé de prendre Minorque [à l'Angleterre depuis la paix d'Utrecht], et, la chance aidant, elle y est arrivée [le débarquement a eu lieu le 24 mai 1756 ; Port-Mahon capitule le 29 juin] ; d'ailleurs les Anglais ont fusillé l'amiral Byng pour l'exemple. Mais cette invasion a produit une mauvaise impression sur les cours d'Europe, parce qu'« elle a servi de voile à la politique des Anglais pour couvrir la dangereuse supériorité qu'ils prenaient sur mer ».

<sup>7</sup> Ordonnance du 9 juin 1756, A<sup>1</sup>-88.

<sup>8</sup> L'intendant François Bigot (1703-1778) a été arrêté en novembre 1761 ; la sentence est du 10 décembre 1763.

Ce succès a aussi caché à la cour de France la faiblesse de sa marine. La seconde escadre partie de Brest [le 3 mai 1755, général : Macnemara] est restée mouillée à Québec jusqu'à l'automne plutôt que de chercher le combat avec les croiseurs anglais, et elle est rentrée en France non sans quelques pertes, dont le vaisseau l'*Espérance*. L'année suivante on a envoyé une autre escadre à l'île Royale [escadre Beaussier, transportant des fonds et des troupes] ; elle est de même restée à Louisbourg où elle a gêné la vie des colons, « alors que la véritable destination des escadres est de se tenir à la mer, de protéger les côtes, d'en écarter l'ennemi, de le chercher et de le combattre ». Les Anglais ont réussi par le peu d'opposition qu'ils ont rencontré sur mer. L'escadre de Toulon [partie fin décembre 1757, général : La Clue-Sabran] a goûté les délices de Carthagène, a manqué sa jonction avec trois vaisseaux envoyés en renfort ; le *Foudroyant* et l'*Orphée* ont été pris, et l'escadre est rentrée ensuite à Toulon. Une nouvelle escadre [partie de Toulon le 2 août 1759, général La Clue-Sabran ; 12 vaisseaux, 3 frégates] a réussi à passer le détroit de Gibraltar, mais elle s'est divisée et les sept vaisseaux les plus forts, ayant diminué de voile, ont été rejoints par l'escadre anglaise mouillée à Gibraltar [escadre Boscawen, 16 vaisseaux, 10 frégates, 2 bombardes], à laquelle une frégate avait annoncé le départ des Français de Toulon. « Un de nos vaisseaux se battit bien [le *Centaure*, cap. Sabran-Grammont], deux ou trois autres se défendirent quelque temps, les autres ne firent rien ; on prétend qu'un signal qu'on fit ou qu'on laissa mal à propos subsister en fut la cause. » Résultat : cinq vaisseaux pris ou brûlés sur la côte du Portugal [c'est la bataille dite de Lagos, 18-19 août 1759].

Les Anglais ont débarqué à l'île Royale [dans la nuit du 4 au 5 juin 1758], au même endroit qu'en 1745. Une escadre française se trouvait dans l'île, mais moitié à Louisbourg, moitié à Port-Dauphin, à 20 lieues de là et par là tout à fait inutile<sup>9</sup>. La division de Port-Dauphin est d'ailleurs passée à Québec pendant le second siège de Louisbourg. Les Français n'ont offert aucune résistance par terre, affirme Lenormant. Les Anglais ont investi Louisbourg et pris la flotte qui s'y était réfugiée<sup>10</sup> avant de prendre la place : ils ont brûlé les vaisseaux, sauf le *Bienfaisant*. Ils dispersent les habitants des deux colonies de l'île Royale et de l'île Saint-Jean dont la plupart ont péri de misère, après avoir chassé les Français des postes qu'ils occupaient près de l'Acadie [c'est le « Grand Dérangement »].

En 1759 la France, tout occupée au projet de débarquement en Angleterre, ne paraît plus soucieuse de défendre le Canada par de nouveaux secours. Québec pris, on se replie sur Montréal ; les Anglais attaquent et prennent cette ville en 1760 après s'y être préparés. Le projet d'invasion de l'Angleterre était une *présomption*. On a construit des bateaux plats et des prames portant une grosse artillerie sans réfléchir que des bâtiments ainsi conçus ne pourraient pas même naviguer. « Il est inconcevable à quel point notre aveuglement a été à cet égard ; il en a coûté encore des sommes immenses pour ce projet chimérique et pour la construction de ces bâtiments, et on y a employé avec la plus grande indiscrétion la meilleure partie de nos bois, perte irréparable pour la

<sup>9</sup> La division de Port-Dauphin, sous les ordres de du Chaffault (1708-1794), comprenait 4 vaisseaux, 2 frégates et un vaisseau de la Compagnie des Indes. Du Chaffault a fait débarquer les troupes qu'il portait et qui se sont rendues à Louisbourg ; puis il est parti pour Québec, avant de rentrer en France. La division de Louisbourg, sous les ordres de des Gouttes, comprenait 6 vaisseaux et 2 frégates ; le *Bizarre* n'y était plus lorsque la passe a été obstruée.

<sup>10</sup> Les Français ont coulé trois frégates dans la passe, ce qui a empêché du Chaffault d'entrer. Louisbourg capitule le 17 juillet 1758.

Marine. » Mais cette chimère a tourné à la catastrophe au large de la baie du Morbihan, principal lieu de rassemblement de la flottille et du corps expéditionnaire. Les Anglais bloquent le golfe une fois que ces bâtiments et divers transports y ont été acheminés. L'escadre de Brest [général : Conflans], prévue pour la protection du convoi, reçoit l'ordre de le débloquent : elle comprend 21 vaisseaux, 2 frégates et 2 corvettes. Cette armada, explique l'auteur, pêchait par la tête et aussi par les équipages, parce qu'on avait dû embarquer beaucoup de novices pour combler les vides ; elle était au surplus chargée d'officiers et de troupes de terre qui, par leur seule présence, ont nui à l'armée navale dans laquelle ils n'avaient pas leur place, dès lors que le combat était inévitable. De plus la mésintelligence et la jalousie ont régné entre les deux corps ; « jamais une escadre n'est sortie de nos ports avec tant de monde ni tant d'appareil, et [...] cependant jamais escadre dans le fond n'a été en un sens plus mal disposée ».

L'escadre de Hawke (1705-1781) laisse sortir la flotte de Brest et la poursuit lorsqu'elle approche de Belle-Île ; les Français prennent chasse et forcent de voile vers le Morbihan, mais *ils sont quand même forcés de se battre*. Tout le récit de Lenormant tend à montrer la lâcheté et la couardise des officiers de marine français pendant cette guerre. L'escadre anglaise attaque d'abord l'arrière-garde française dont le commandant [Saint-André du Verger] se bat bien, mais il est tué avec son frère qui était son second, la plus grande partie de ses officiers et de son équipage ; son vaisseau [le *Formidable*] est contraint de se rendre, ainsi qu'un autre vaisseau de l'arrière-garde [ici Lenormant se trompe] ; deux autres coulent bas par accident [le *Thésée*, capitaine Kersaint père et le *Superbe*, capitaine de Montalais], un troisième, réfugié à Nantes, subit le même sort [le *Juste*, capitaine de Saint-Allouarn]. Le reste de l'escadre se divise en deux parties, dont l'une, forte de huit vaisseaux se réfugie à Rochefort après avoir fui à la faveur de la nuit<sup>11</sup>. L'autre partie est poursuivie et se réfugie dans la Vilaine : sept vaisseaux entrent dans une rivière réputée impraticable, le vaisseau-amiral [celui de Conflans, le *Soleil-Royal*] et un autre [le *Héros*] doivent faire côte vers Le Croisic et sont ensuite brûlés par les Français. Des vaisseaux entrés dans la Vilaine, un se perd [l'*Inflexible*, capitaine de Caumont] et six restent inutiles longtemps<sup>12</sup>. Les vaisseaux réfugiés à Rochefort n'ont pas davantage servi car, s'ils sont entrés dans la Charente, ils ne pouvaient en ressortir par suite de l'occupation des rades de Rochefort et de l'île d'Aix. Les communications entre Bordeaux ou Nantes et Rochefort étaient impossibles ; l'île d'Aix, non défendue, avait été prise et ses fortifications détruites.

La catastrophe du 20 novembre 1759, connue sous le nom de bataille des Cardinaux, ne rend pas les Français plus raisonnables : ils s'obstinent à monter un projet d'invasion. Un corsaire nommé Thurot (1727-1760) est chargé d'une descente en Irlande. Il part pendant l'hiver avec quatre bâtiments et des troupes, il aborde, s'empare d'un petit poste, se rembarque et se fait prendre par les Anglais. On peut certes

<sup>11</sup> Il s'agit du *Tonnant*, capitaine de Beaufremont ; de l'*Orient*, capitaine Guébriant de Budes ; de l'*Intrépide*, capitaine de Chasteloger ; du *Magnifique*, capitaine Bigot de Morogues ; du *Northumberland*, capitaine de Bélingant ; du *Dauphin-Royal*, capitaine d'Urbie ; du *Solitaire*, capitaine de Langle et du *Bizarre*, capitaine de Rohan. On remarque le nom de Bigot de Morogues parmi les fuyards.

<sup>12</sup> Le *Glorieux*, capitaine Villars de La Brosse ; le *Robuste*, capitaine de Vienne ; le *Dragon*, capitaine Levassor de Latouche ; l'*Éveillé*, capitaine de La Prévalaye ; le *Brillant*, capitaine de Bois-château ; le *Sphinx*, capitaine de Coutance-Lasselle. Il y a encore deux frégates, la *Vestale* et l'*Aigrette*, et deux corvettes, la *Calypso* et le *Prince-Noir*. La bataille des Cardinaux a opposé 21 vaisseaux français à 23 vaisseaux britanniques. Comme on l'a vu, les Français ont perdu six vaisseaux (sans compter l'*Inflexible*), dont un seul de vive force ; les Anglais en ont perdu deux.



débarquer en Grande-Bretagne, les Anglais ayant pris le parti de ne pas fortifier leurs côtes, mais celui de la défense mobile, « avec bien plus de fondement ». Ces entreprises ne servent qu'à réveiller l'attention de ce peuple sur les conditions de sa sécurité, et seront à la fin tout à fait impossibles. Les Anglais bloquant ce qu'il restait de marine française à Brest, dans la Vilaine, à Rochefort et à Gibraltar, ils ont pris facilement le Canada et même La Guadeloupe, le Sénégal, les possessions de l'Inde, Belle-Île, La Martinique et ses dépendances. Enfin, l'Espagne s'étant déclarée pour la France, ils ont pris La Havane ainsi que l'escadre qui y était au mouillage, avec les vaisseaux de commerce et leurs richesses.

Dans toute cette guerre, Lenormant ne distingue aucune action offensive de la part de la marine française, ni même aucune résistance proportionnée aux efforts que les Anglais auraient pu et dû faire. Ceux-ci ont mouillé sur les côtes de France comme s'ils étaient chez eux, et les Français n'ont pas eu recours aux expédients que le droit de la guerre permet en pareil cas. « Ce qui a encore beaucoup contribué au peu de résistance de la part de nos escadres et à cette espèce de léthargie est le défaut de recherche sur la conduite de ceux qui ont été dans le cas de répréhension, et la manière dont les ordres et les instructions ont été donnés. Il était de règle autrefois d'examiner, lors du retour des escadres et des vaisseaux dans le port, la conduite de ceux qui les avaient commandés et qui y avaient servi : indépendamment des éclaircissements qu'on pouvait prendre d'ailleurs à cet égard et qui n'étaient point négligés, on reconnaissait par les journaux de navigation qu'on était obligé de tenir à la mer et de rapporter fidèlement au retour, si la destination donnée à telle escadre ou à tel vaisseau avait été bien remplie et s'il n'y avait aucun reproche à faire sur la manœuvre, sur la navigation ou sur la manière dont le service s'était fait. » Cela retenait tout le monde dans le devoir, dit l'auteur, et en même temps ces journaux étaient instructifs à tous égards ; mais cette pratique a été de même négligée, et, si l'on remet des journaux de navigation, ce n'est que pour la forme, et ils ne sont pas examinés. *La règle voulait encore que les capitaines et officiers des vaisseaux pris par l'ennemi ou perdus fussent traduits en conseil de guerre* : « rien n'était plus sage ni plus conforme à la justice et au bien du service, car la conduite de ces capitaines et de ces officiers se trouvait par ce moyen examinée par ceux qui étaient le plus capables d'en juger, de s'apercevoir des fautes dans lesquelles on était tombé, ainsi que des efforts qu'on aurait pu faire suivant l'état et les circonstances où l'on s'était trouvé. » La Cour s'est réservé le droit exclusif de connaître de ces affaires ; son incompetence et les pressions auxquelles elle est soumise *ont fait abandonner la règle*, pour le plus grand préjudice de la sûreté du service et de la subordination. D'un autre côté *les instructions données par la Cour aux commandants à la mer n'ont été pour la plupart ni assez claires, ni assez positives* ; les clauses telles que celles-ci : « ne rien hasarder », « ne point s'engager mal à propos », « éviter ce qui pourrait compromettre le pavillon », ont servi, dans le climat d'intrigue qui régnait et vu l'état de la Marine, à couvrir « ceux qui ne se sont pas bien conduits ou qui n'ont pas fait ce qu'ils auraient pu faire ».

Les fatigues inutiles infligées aux équipages (notamment par la multiplication des séjours sur rade), le manque de soins et les retards dans le paiement de la solde ont dégoûté les marins français. Sous l'expression de manque de soins, Lenormant comprend : 1° la malpropreté des bords due au surpeuplement et à la présence de bêtes à cornes destinées à la nourriture des officiers ; 2° le retranchement de l'eau, qui est une autre conséquence de la présence de ces bestiaux, d'autant plus mal venu que l'équipage

ne mange que des aliments salés ou qui altèrent beaucoup, et celui des rafraîchissements, qui empêche de soigner les malades afin d'augmenter la table du capitaine ; 3° le défaut d'habits de rechange, qui expose l'homme de quart à dormir dans ses habits mouillés et dans un entrepont généralement étouffant. En somme la marine française est le royaume du désordre, de l'inhumanité et de l'injustice. Certains équipages ont dû attendre quatre ou cinq ans leur dû, il en est qui n'ont rien reçu ou qui n'ont pu toucher leurs parts de prises, des familles ont été laissées sans secours.

Lenormant de Mézy conclut ainsi son tableau de la Marine au sortir de la guerre de Sept ans. C'est aux causes qu'il a invoquées et à l'espèce d'anarchie qui s'est installée que la France doit la destruction de sa marine militaire et la perte de ses colonies, *et non aux prétendus défauts de sa constitution maritime*. Maintenant que les Anglais ont chassé les Français d'Amérique du Nord, de la côte d'Afrique et des Indes, c'est au tour des Espagnols et des Portugais d'avoir à craindre la perte de leurs colonies. Tous ces résultats ont été obtenus, non par la richesse des îles Britanniques, qui est bien moindre que celle de la France, ni par les troupes de terre, puisque les Anglais n'ont pas déployé plus de 20 000 hommes, ni grâce à la chance, mais par le bon état de la marine anglaise, par la discipline qu'on a su y imposer et les bonnes dispositions qu'on lui a fait prendre. Le principe de la prospérité de l'Angleterre pendant cette guerre est l'attention portée à sa marine ; la frivolité des Français et l'inquiétude des Anglais ont développé cette attention, si bien que ces derniers se renforçaient sur mer à mesure que les Français s'affaiblissaient.

Mais tout n'est pas perdu, et l'auteur passe ensuite à l'examen détaillé des moyens de rétablissement qu'il propose. L'exemple des Anciens, et même celui de la marine marchande, fréquent sous la plume d'auteurs étrangers à la Marine, sont sans utilité selon lui, l'objet et la conduite des deux marines étant différents. Lenormant préconise naturellement la remise en vigueur de l'ordonnance de 1689, dans sa lettre comme dans son esprit. Par exemple les proportions des vaisseaux qui y figurent ne sont plus suivies, sous prétexte de changements utiles, si bien qu'il n'y a plus deux vaisseaux identiques. Cette variété s'étend au service des ports, aux dépens de la régularité du service. L'intendant doit avoir parcouru avec succès les emplois du détail des ports et navigué, être assez instruit et lettré pour rendre compte de ses opérations au ministre et être par-dessus tout probe, désintéressé et à l'abri des tracasseries des officiers militaires. *Les commissaires de la Marine, insiste l'auteur, doivent posséder les connaissances techniques nécessaires à l'exercice de leurs fonctions*. Comment, en effet veiller à ce qu'un constructeur suive le plan si on ne sait pas le lire, ou veiller à l'économie des bois, si l'on ne sait comment ils se travaillent ? Comment, d'une manière générale, en imposer à des gens dont on ne parle pas la langue et dont la langue est précisément celle du métier ? On n'est qu'un étranger dans l'arsenal si on l'ignore, et *l'ignorance trop générale de la Plume dans la partie technique est exploitée par l'adversaire*. Cependant Lenormant ne parle pas assez de la formation de la Plume. Il nous dit que, comme les commissaires se recrutent parmi les écrivains, on ne devrait prendre ceux-ci que dans des familles honnêtes, des jeunes gens sachant bien écrire et ayant des principes de géométrie, de mécanique, de géographie et de navigation, ainsi que de bonnes mœurs. Il existe un grade intermédiaire, celui d'écrivain principal, mais on devrait changer cette dénomination « par égard pour l'opinion », autrement dit, l'opinion qu'on en a n'est pas bonne. Lenormant assure que le temps et l'expérience font les bons commissaires : ces agents intermédiaires s'y forment ou doivent s'y former. D'autre part, s'il croit utile de

séparer ceux qui n'ont que des écritures à faire, les commis, des écrivains brevetés appelés aussi à agir et à coopérer, c'est que cette distinction n'est pas assez marquée.

Les capitaines et officiers doivent assister au carénage et à l'équipement de leur vaisseau, ainsi qu'à la visite et à l'embarquement des vivres, afin de s'assurer par eux-mêmes de l'état du bâtiment sur lequel ils doivent embarquer : il ne faut pas les en dispenser. Le maître d'équipage du bord exécute l'arrimage sous les ordres du capitaine. Dès qu'il prend possession de son vaisseau, celui-ci doit passer en revue son équipage et affecter les hommes aux différents postes, tant pour la manœuvre que pour le combat. Lenormant condamne les augmentations d'effectifs auxquelles on a procédé, tant des officiers que des hommes car, outre les risques dus à la promiscuité, la force réelle des bâtiments s'en trouve diminuée : 1° parce que l'effectif est hors de proportion avec le besoin réel du service à la mer ; 2° parce que le capitaine est conduit à attacher davantage d'attention à sa table qu'à son service ; 3° parce que celui des officiers devient insuffisant, ce qui leur donne de l'humeur et nuit à la subordination. Il regrette que les Français ne paraissent pas capables de mettre la table du capitaine sur le pied de la marine anglaise ; qu'au moins on réduise la dépense au nécessaire, tant pour soulager la bourse du capitaine que pour ménager la santé de l'équipage ; que l'on en exclue ces gardes que la loi n'admet pas à la table, mais soumet aux manœuvres selon leurs forces et leurs connaissances. Il faudrait que l'homme d'équipage dispose de deux tenues de rechange complètes, chemises et hardes à proportion. On tiendrait la main à ce que les officiers et les pilotes renseignent leurs journaux de navigation, à la fois pour le compte rendu qu'ils doivent fournir et pour les progrès de la navigation. Le quart à la mer a souffert bien du relâchement, ainsi que les fonctions de détail et autres : l'officier doit être occupé à la mer, pour s'instruire et pour obéir.

*On a pour ainsi dire perdu de vue les évolutions navales* : le défaut de pratique, la négligence et l'insubordination y ont contribué. « Les uns ont eu honte de s'instruire, les autres s'offensaient lorsqu'ils étaient repris sur quelque faute à cet égard, et ceux qui commandaient sont en même temps devenus moins capables, ou ont craint de se faire des ennemis. » L'infériorité constatée des Français provient de la position désavantageuse de leurs escadres face à l'ennemi. Le service de la mer est dur, il ne peut se concilier avec la mollesse, il réclame de ceux qui opèrent l'exactitude, l'attention et la promptitude dans l'exécution. Il faudrait, chaque fois que possible, faire évoluer plusieurs vaisseaux ensemble et armer le plus souvent possible de petites escadres uniquement pour faire des évolutions. Cette idée intéressante est mise à exécution en 1764, puis en 1772 (titres III et IV du présent travail). Au retour on examinerait les évolutions et on récompenserait le mérite « avec justice » et punirait les fautes « sans complaisance ».

Il convient certes d'exciter les sentiments d'honneur, mais ce n'est qu'en servant bien l'État que les officiers « doivent manifester ces sentiments, et, *pour bien servir l'État, il faut aimer son métier, s'y appliquer, respecter la règle et s'y soumettre en tout sans répugnance, surtout obéir avec exactitude et obéir longtemps avant de commander* ». L'auteur sait que les impressions les plus fortes sont celles du début, d'où il suit qu'il faut produire sur les gardes celles qui conviennent. Les distinctions et prérogatives déplacées qu'on leur a accordées n'ont servi qu'à entretenir « cette humeur d'indépendance, ce mépris de l'ordre et cette antipathie contre les officiers de plume et ceux qui sont chargés de suivre l'administration ». Il serait d'ailleurs très dangereux d'exclure les roturiers venant du commerce des grades intermédiaires et de ceux d'aide

et d'enseigne de port, où l'on peut les soumettre aux épreuves qui permettront de savoir s'ils pourront percer : « *la saine politique* et la justice veulent qu'on recherche avec soin tous les sujets qui peuvent être utiles, qu'on excite en eux le développement de leurs talents et qu'on récompense également avec distinction les actions intéressantes pour le service, lors même qu'il s'agit de sujets d'une classe inférieure ». Lenormant de Mézy, dont le bisaïeul a donné la noblesse transmissible à son fils<sup>13</sup>, n'a pas, vis-à-vis du service militaire, le redoutable préjugé du corps de la Marine et il pense comme son prédécesseur Bégon ; cependant il ne propose pas d'ouvrir le recrutement des gardes, mais seulement de protéger celui des officiers qui n'ont pas été gardes.

Le service militaire doit se régler sur la loi et non sur le caprice ; les ordres doivent être précis, afin qu'on les exécute sans rien changer à sa guise. Pour les missions suffisamment importantes, le ministre devrait appeler le général qui en serait chargé : il profiterait de ses lumières et l'intéresserait à la réussite de sa mission, y compris par une promesse pécuniaire, qu'il serait alors essentiel de tenir en cas de succès. Ce général aurait voix au chapitre pour le choix de ses lieutenants : on a vu, écrit Lenormant, les inconvénients résultant de la jalousie ou des inimitiés personnelles dans une armée navale. L'ordonnance de 1689 a déterminé les fonctions à la mer, la conduite des officiers dans toutes les occasions et l'ordre qu'ils doivent tenir entre eux, elle prescrit les dispositions à faire et les précautions à prendre pour la sûreté de la navigation et dans les combats ; elle oblige les commandants à défendre leur bâtiment jusqu'à la dernière extrémité. Le paiement exact de ce qui est dû aux officiers et aux équipages n'intéresse pas seulement la justice, mais leur existence ; les avancements, distinctions, pensions, gratifications, demi-soldes sur les Invalides sont, dans les cas mérités, choses sacrées.

En somme Lenormant de Mézy évoque des défauts bien réels et capitaux de la marine française, que nous diviserons en trois classes. Ceux qui sont de notoriété publique, parce qu'ils se rapportent à l'extérieur du corps de la Marine : la pacotille, l'attitude générale des gardes de la Marine et les excès de table. Ceux qui sont connus au dehors avec des déformations ou des lacunes : la conduite honteuse du corps pendant la guerre de Sept ans, l'impunité des officiers coupables, le désordre dans l'administration des ports. Ceux enfin qui, pour être connus, supposent une fréquentation régulière du milieu de la Marine et qui sont des causes dont les défauts précédents sont les effets : le relâchement général du service, l'inaction et les entreprises de l'Épée sur les attributions de la Plume, notamment dans le service de l'artillerie. L'auteur du mémoire laisse entendre qu'entre les deux corps le feu couve depuis longtemps, mais il ne dit pas que les hostilités sont ouvertes depuis plusieurs années déjà.

La défaite des Cardinaux n'est pas encore consommée lorsque Blouin compose un mémoire sur la Plume, le premier mémoire de réforme que nous ayons pu lui attribuer, et qui complète celui de Lenormant, la conformité d'avis entre les deux auteurs étant frappante<sup>14</sup>. Le commis définit ainsi la Plume : « L'administration de la Marine exige un corps de sujets autorisés par des commissions et des brevets du Roi pour faire exécuter dans les ports les ordres que le ministre donne au nom de S.M. pour l'édification, la préparation et l'entretien des forces navales ». La diversité et la

<sup>13</sup> Marc Perrichet, *op. cit.*, p. 79.

<sup>14</sup> *De la constitution de la Plume*, brouillon autographe de Blouin, octobre 1759, G133, pièce cotée 13, pour ce développement.

multiplicité des détails de cette administration ont naturellement conduit à instituer plusieurs classes de sujets subordonnées les unes aux autres, par lesquelles on acquiert progressivement les connaissances, l'expérience et l'autorité : les places d'écrivain, de commissaire et de commissaire général sont les degrés qui conduisent aux places d'intendant, qui commandent à toutes. « Telle est la constitution de la Plume cimentée par l'ordonnance de 1689 », elle est dans la nature des choses et ne peut être changée « sans altérer l'ordre de l'administration établi par M. de Colbert dans les ports et sans [changer] la forme que cette administration a vis-à-vis de la Chambre des comptes. »

*L'auteur ne s'y arrête donc pas* et, « regardant la constitution comme invariable, [il] s'attachera à examiner les accessoires qui y ont été introduits pour savoir ceux qu'on peut conserver et ceux qui doivent être rejetés ». Un officier militaire donne pourtant deux définitions successives des fonctions de la Plume, et Blouin ne s'inquiète pas qu'on puisse sans trop de difficulté, et en déformant au besoin le sens des ordonnances, substituer la seconde à la première : « L'achat, la distribution, l'entretien, la garde, la confection des agrès, appareils, effets et approvisionnements de toute sorte et de tout genre nécessaires à une marine, tant pour la mer que pour la guerre et toute opération relative sont autant de fonctions des officiers de plume. Le chef de ces officiers, sous le titre d'intendant de justice, police et finances de la Marine dans un arsenal, y réunit à lui tous les objets quelconques du métier. Des commissaires généraux, ordonnateurs et ordinaires, des écrivains principaux et ordinaires y sont affectés sous son autorité aux divers détails et tous composent ce qu'on appelle le corps de la Plume [...] *La tenue des états de revue, des rôles d'ouvriers et de leurs journées, des registres de dépenses, recettes, livraisons et consommations, etc. leur étant attribuée tant à la mer qu'à terre*, ils embarquent dans les vaisseaux pour y remplir ces fonctions sous leur titre naturel et, par extension, sous celui d'intendant d'armée. »<sup>15</sup> Les écrivains et les commissaires eux-mêmes sont-ils autre chose que des teneurs de livres, selon la phrase que nous avons soulignée et qui est certes une simplification abusive de leurs fonctions, qui va faire peu à peu l'unanimité ou presque dans les rangs du parti militaire ? Voilà le faible de l'institution une nouvelle fois mis en évidence.

L'ordonnance de 1689 ne mentionne pas les écrivains principaux, mais, comme nous l'avons signalé au chapitre 5, ils existaient déjà sous certains commissaires en qualité de chefs de détail, chargés de distribuer le travail et d'en prendre leur part, de répondre à la place du commissaire en son absence<sup>14</sup>. Les écrivains principaux sont nécessaires de ce point de vue, et aussi pour former des sujets aux emplois supérieurs, car le rang d'ancienneté ne garantit pas la supériorité du talent. L'abus dans cette partie a consisté à multiplier les places d'écrivain principal, à leur laisser abandonner les fonctions d'écrivain et s'arroger celles de second commissaire : on y a vu avec apparence de raison des sujets inutiles. Blouin propose de supprimer le titre et de faire donner un ordre du Roi aux écrivains ordinaires jugés les plus capables de diriger les

<sup>15</sup> Fragments d'un mémoire autographe, paginé (recto) 1 à 24 et 61 à 72 (ce n'est pas la fin), G125, f° 94 à 129 ; f° 97. Le texte renvoie à des notes qui ne sont pas jointes, et le système de numérotation tend à montrer qu'il ne s'agit pas d'un état définitif. Au verso de plusieurs pages figurent des annotations de la main de Latouche-Tréville (1745-1804) à des dates différentes (à partir de 1774), qui ont leur intérêt en soi. L'écriture du mémoire n'est ni celle de son père, ni celle de son oncle. Louisbourg vient de tomber, les compagnies franches existent encore, et des ministres s'occupent de détruire la Marine : nous sommes en 1758.

détails qui requièrent ces talents. La prétention de grade et à l'assimilation avec les lieutenants de vaisseau serait ainsi supprimée.

Les élèves ont été institués afin d'apprendre aux nouveaux venus les détails et la forme du service des ports, avant toute nomination dans un emploi d'écrivain. L'institution, bonne dans le principe, a été dénaturée par la multiplication des places et l'augmentation de la paie, sans obligation de résidence. « On trouva nécessaire en 1757 de supprimer des élèves qui, pour la plupart, étaient dans les collèges de Versailles et de Paris, afin de se débarrasser de cette dépense inutile et de faire taire en un moment les sollicitations qu'il y avait pour environ 200 sujets recommandés par la famille royale et les premières personnes de la Cour. » Il paraît essentiel à Blouin de rétablir les élèves sur le pied de 1716 et d'améliorer et d'étendre leur instruction. Le Conseil de marine avait en même temps introduit 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 ». Dès leur entrée au service, ils commandent aux écrivains principaux : comment peuvent-ils ordonner ce qu'ils n'ont jamais appris ? Ces places ne donnent qu'une formation superficielle à ceux qui les occupent et avilissent celles d'élève et d'écrivain : elles sont à supprimer.

Les commissaires et commis principaux des Classes sont de création plus récente. Le passage continu du service de la Marine à celui des Classes et vice-versa — les autres auteurs que nous avons lus signalent plutôt leur cloisonnement — ne s'accorde pas avec la bigarrure des titres et produit « une sorte de schisme » dans la Plume. On ne fera donc passer dans les quartiers que des écrivains ou commissaires de la Marine ayant l'expérience des bureaux des armements des grands ports. La Plume sera constituée d'intendants, de commissaires généraux et ordinaires, d'écrivains et d'élèves. Les tâches de simple exécution continueront d'être confiées à des commis non brevetés dont le nombre dépendra de l'activité du port.

La réussite des opérations dépend de la valeur des sujets ; il est donc essentiel « que ce soient des hommes sûrs, exacts, justes et fermes dans le service, qu'ils y soient protégés et soutenus, qu'ils soient suffisamment payés et qu'on leur accorde de la confiance et de la considération proportionnellement à leurs places ». « Il résulte de l'étendue et de la variété de ces mêmes fonctions que ceux qui entrent dans ce service doivent être déjà préparés par une bonne éducation et par leur intelligence particulière à saisir les principes et les rapports des différents détails, être laborieux, assidus et discrets dans leur service, décents dans leurs manières et leur conduite et constants à observer les règles et les usages établis », d'où la nécessité de les bien choisir puis former au service, de déceler très tôt les talents supérieurs et de distribuer avec justice récompenses et punitions. Depuis des années le corps de la Plume est au contraire médiocre et faible ; Blouin en attribue la cause principale aux fluctuations du ministère et des bureaux, la Marine n'étant pas la seule administration atteinte par l'abâtardissement. On a confié les premières places à des sujets ordinaires et oublié des sujets d'espérance, mais dépourvus de protections. Il ne faut pas s'en prendre aux officiers de plume, car « les hommes ne valent ordinairement que ce qu'on les fait valoir ». Il convient de commencer par réformer les sujets les plus paresseux et les moins fidèles ; au fur et à mesure qu'il se formera de nouveaux sujets, on pourra éloigner les médiocrités du service. Pour que les exemples portent, il faut aussi augmenter les appointements : « 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. » En donnant enfin davantage de voix aux intendants dans les avancements et dans l'attribution des récompenses, on rétablira la subordination et le respect.

Pour rétablir l'ordre, il y a encore lieu de protéger la Plume des entreprises des militaires et de lui donner les moyens d'en imposer. Les prétentions « ridicules » de chacun des deux corps à envahir le territoire de l'autre sont « aisées à détruire et n'ont pas fait grand tort aux intérêts du Roi, mais ce sont celles qui naissent journallement sur ces mêmes intérêts qu'il n'est pas facile d'empêcher et dans lesquelles la Plume doit être soutenue ». Tant que l'esprit et la lettre de la loi ont été observés, poursuit Blouin, l'intérêt du Roi a été ménagé et les disputes rapidement terminées. « Mais à mesure que cette loi a été altérée par des décisions ou ordonnances particulières que les différentes révolutions de la Marine ont amenées, on a moins su à quoi s'en tenir sur une infinité d'articles. Les disputes se sont multipliées, elles sont restées indécises ou ont été mal jugées, le militaire a gagné peu à peu du terrain sur l'homme de plume et est parvenu enfin jusqu'à vouloir l'écraser. » Depuis dix ans surtout [soit depuis la chute de Maurepas], les militaires ont cherché à profiter de l'instabilité ministérielle pour secouer le joug. D'abord en ridiculisant les fonctions de la Plume et leurs titulaires auprès des gens en place et dans l'opinion publique ; la Plume a réagi, il y a eu dispute générale entre les deux corps, *des libelles ont paru* et « on ne s'est plus sérieusement occupé que de querelles et de haines ».

Les ministres ont été embarrassés par l'offensive menée avec opiniâtreté par un corps noble comprenant de grands noms en vue de conquérir son indépendance. Ils ont cru devoir le ménager aux frais d'un corps languissant, sans appui, dépourvu de sujets d'un certain génie, capables d'en imposer en faisant reconnaître les principes d'administration. On s'est habitué à mépriser le second, on a donné dans le penchant dangereux des considérations particulières, on a lâché pied et, en ne croyant faire de tort qu'à la Plume, on a nui au service. Cela s'est vu lors des armements et des désarmements et surtout à la mer, où les écrivains vexés ne se sont pas opposés à la pacotille et l'ont faite eux-mêmes. Les intendants et commissaires des ports se sont prêtés aux vues dépensières des militaires, afin d'éviter les histoires. Les armements coûtent beaucoup plus cher qu'autrefois et beaucoup plus qu'ils ne devraient. Finalement le soutien de la Plume contre les prétentions de l'Épée est l'article essentiel de la réforme préconisée par le commis en 1759, celui sans lequel les autres sont vains.

## **6.2. Les Considérations sur la constitution de la marine militaire de France de 1756, ou De la destruction de la Plume**

En 1756 est mis en circulation un libelle intitulé *Considérations sur la constitution de la marine militaire de France*, qui ne peut guère provenir que d'un officier de marine ou d'un groupe d'officiers de ce corps<sup>16</sup>. L'auteur paraît se désigner

<sup>16</sup> Les *Considérations*, « Londres, 1756 », XII-186p., sont suivies des *Lettres sur un libelle intitulé : Considérations... (il n'y en a qu'une, datée du 10 mars 1756)*, p. 187 à 230, et de l'*Essai sur la nécessité et sur les moyens d'indemniser les propriétaires et les intéressés dans les navires français pris par les Anglais et retenus indûment dans les États de S.M.B., et aussi de procurer à la France un grand nombre de frégates propres pour la course et pour protéger la navigation de nos vaisseaux marchands*, p. 231 à

comme tel, ou il craint que ses idées ne le fassent cataloguer ainsi<sup>17</sup>. D'abord tiré en un nombre limité d'exemplaires et circulant sous le manteau<sup>18</sup>, cet ouvrage est suivi, dans les exemplaires qui sont venus à notre connaissance, d'une réfutation par un ou des représentants de la Plume, qui lui ont ainsi donné une publicité supplémentaire et des plus inopportunes.

La clé de ces considérations égrenées comme les numéros d'un manuel ou les articles d'une loi, est l'espèce de syllogisme n° 58, qui devient vingt ans plus tard le préambule de l'ordonnance principale du 27 septembre 1776 : « Pourquoi le militaire n'est-il pas chargé de tous ces travaux, lui qui est si intéressé à ce qu'ils soient bien faits ? Vaut-il mieux qu'il reste à terre sans aucune occupation et conserver, exprès pour ces détails, un corps presque aussi nombreux, qui ne peut y entendre rien et dont les intérêts ne peuvent qu'être opposés aux siens, et par conséquent à ceux de l'État ? Car je dois rendre cette justice au militaire qu'il est plein de zèle et de sentiments et, en général, beaucoup plus instruit qu'autrefois. » Si l'on extrait de ces phrases le syllogisme, il vient : seul un corps qui est personnellement intéressé à la perfection des travaux d'un port et qui en est capable, doit les diriger ; le corps militaire est dans ce cas, alors que celui de la Plume est dans la position contraire ; il faut donc attribuer les travaux à l'Épée et supprimer la Plume. On notera également les motifs suivants : le militaire est oisif dans le port ; il est plus instruit qu'autrefois. L'auteur avertit d'ailleurs le lecteur : « un seul corps composé de gentilshommes fait pour être à la tête de toutes les parties de la Marine, remplit toutes ces vues, et c'est ce que j'entreprends de prouver dans ce mémoire » (n° 5). Il s'agit de disposer d'une marine utile et non d'une marine coûteuse et inutile comme l'est celle de la France depuis le début du siècle. Pour cela il faut que toutes les volontés tendent au même but, que tous les membres se donnent à plein au service et qu'ils veillent sans cesse les uns sur les autres de manière à ne jamais s'écarter des règles du devoir, de la probité et de l'honneur (n° 4). Le moyen dont se sert l'auteur, c'est *l'intérêt* : « l'expérience de tous les siècles nous apprend que l'intérêt [conduit les hommes] et que cet intérêt est, pour le plus grand nombre, c'est-à-dire pour presque tous, un appétit violent pour l'argent et les dignités, qui les porte à acquérir l'un et l'autre de ces biens par toutes sortes de voies ».

La première partie des *Considérations* est une attaque générale contre la Plume dans chacun des services dont elle est chargée en tout ou en partie, émaillée

---

249. S.H.D. Marine (Vincennes) cotes 54G2, 54G11 et 35E608. Nos citations et analyses sont faites d'après l'exemplaire 54G2. L'attribution du libelle par certains au fils de Montesquieu (par l'auteur du mémoire [réf. 15], notamment) nous paraît invraisemblable.

<sup>17</sup> Dans l'épigraphe : « Il est de ces choses qui, par leur nature, ne peuvent être écrites sans qu'on les attribue à une secte, à une nation, ou à un corps plutôt qu'à tout autre. C'est un malheur, sans doute, pour la personne qui écrit, puisque ce premier soupçon entraîne avec lui celui de partialité ; mais comment faire dans ces occurrences ? Faut-il que l'auteur taise la vérité, pour prévenir ces injustes idées ?... Si un Carthaginois eût écrit l'histoire de Scipion, ne l'eût-on pas cru Romain ? »

<sup>18</sup> « Je n'ai point oublié, Monsieur, la promesse que vous me sommez d'acquitter. J'aurais moins tardé d'y satisfaire, si j'avais eu plus tôt la brochure qu'on vous annonça la veille de votre départ [...]. Un livre annoncé sous un titre si avantageux promettait beaucoup sans doute ; le public, empressé de profiter des leçons de ce nouveau Théophraste, attendait une foule d'exemplaires. Il n'en a paru qu'un petit nombre, on les a reçus clandestinement, lus en secret, prêtés sous la promesse de n'en rien dire et resserrés au point que personne ne peut presque plus les voir. Les bonnes choses ne craignent pas la publicité : le soin qu'on a pris de cacher cette brochure, depuis qu'elle a été mise au jour, suffirait pour vous donner une juste idée de sa valeur. » *Lettres sur un libelle...*, p. 187-188.



d'attaques personnelles dont certaines sont calomnieuses<sup>19</sup>. Le trait le plus caractéristique en est le suivant. Qu'est-ce que le corps de la Plume ? « Quelques gentilshommes, de bons bourgeois et [des] fils d'artisans. » On l'a créé dans les débuts « pour faire aller ensemble toutes les parties de la Marine [...] ; il a dû y avoir union entre ces deux corps, c'est-à-dire subordination de l'un à l'autre, autrement ces deux têtes, continuellement en opposition, formeraient du corps de la Marine un monstre dont tous les membres languiraient et qui se détruirait enfin lui-même ». Le corps de la Plume a toujours cherché à ramener à lui l'autorité et s'est servi à cet effet de « l'obligation où l'on a presque toujours cru être de prendre les commis des bureaux [parmi ses membres] ». Ainsi que le remarque le contradicteur, l'auteur des *Considérations* s'en prend plus encore aux bureaux et à l'union supposée des deux formes de la Plume qu'à la seule plume des ports et des Classes. La dédicace à Machault, qui est plus qu'une insolence, le montre bien. Le mot de *bureaucratie*, qui n'apparaît pas dans le libelle, a été forgé à cette époque. Les commis, dit le libelliste, intercèdent en faveur des officiers de plume ; ils « ne sont occupés que du soin de les faire regarder comme nécessaires », soit pour contenir le militaire, soit « comme une tête sans laquelle rien ne se ferait de bien ». Ils ont fait l'ordonnance de 1689 en ayant « l'adresse de répandre partout un nuage qui rend le sens louche et indécis de tous les articles qui [mettent la Plume] en regard avec l'Épée » ; puis ils l'ont fait interpréter en faveur de la Plume. L'auteur prétend, contre toute évidence une fois de plus, qu'en dépit des obscurités de cette loi, Louis XIV a eu pour dessein de « donner toute l'autorité au militaire, qui l'a en effet conservée longtemps » ! (n° 29).

*Signe du mépris qu'il lui voue, il n'emploie jamais le titre d'officier à propos de la Plume, et c'est peut-être un mot d'ordre.* Le contradicteur relève le fait, naturellement, car c'est attaquer la loi : « il semble lui entendre dire que ces ordonnances ont été données sans la participation des rois, et les décisions particulières extorquées aux ministres à leur insu. Peut-être même s'en prendra-t-il à la Majesté royale elle-même et l'accusera-t-il d'outrepasser son pouvoir, en qualifiant d'officiers des personnes qui ont le malheur de lui déplaire. » Selon le libelliste, l'essence du corps militaire, ce sont les sentiments d'honneur et de probité, la science dans le métier et l'intérêt de l'État (n° 85) ; celle de la Plume, le défaut de principes, l'ignorance dans le métier et l'intérêt personnel (n° 86). La préférence donnée aux fils d'officiers de plume qui sont nobles pour l'accès à l'état de garde par rapport à ceux qui ne sont pas enfants du corps (sous-entendu quoique nobles) lui paraît insupportable, et, comme les officiers de plume sont de surcroît mieux payés et mieux considérés à Versailles, il veut croire que la noblesse va laisser l'Épée à la roture pour se saisir de la Plume. Et de conclure : « Montesquieu, vous ne confondriez pas ainsi les rangs dans une monarchie. »

Une seule imputation sera rapportée ici en détail, parce qu'elle est devenue en quelque sorte la première réclamation des officiers de marine, et que l'autorité a fini par y faire droit contre l'esprit et la lettre de l'ordonnance, leur accordant ainsi leur première victoire : il s'agit de la subordination de l'écrivain de vaisseau au commandant (n° 66 à 71 des *Considérations*). Selon notre auteur, les écrivains prétendent qu'ils ne sont pas subordonnés aux commandants à la mer : « ce mot *avertir*<sup>20</sup>, qui est maintenant

<sup>19</sup> Notamment vis-à-vis des intendants Hurson et Lenormant. Ce dernier se défend dans le mémoire que nous venons d'analyser.

<sup>20</sup> Le mot est utilisé dans l'ordonnance de 1689, l. I, t. 11, art. 18, à propos des sorties à terre de l'écrivain « pour les affaires indispensables concernant le service ».

leur grand cheval de bataille, désigne selon eux indépendance ». Pourtant la situation particulière des écrivains à la mer a été rappelée en 1706, et avertir le commandant n'a jamais été synonyme de demander sa permission. Une contestation s'est élevée en 1754 entre le capitaine de la galère la *Hardie* et l'écrivain du bord : le ministre, constatant que le commandant de la Marine cherche, par diverses citations, à appuyer la prétention du capitaine, lui répond qu'elles sont plus propres à détourner le sens de l'ordonnance qu'à en assurer l'esprit et l'exécution<sup>21</sup>. Une autre affaire donne lieu à semblable réponse de la part de la Cour<sup>22</sup>. Mais les officiers de marine ont pu se donner le mot, si bien qu'en 1755 Machault doit envoyer une lettre circonstanciée, afin de rappeler que « si l'ordonnance, en ce qui concerne le fait d'aller à terre, a porté une différence entre les officiers de vaisseau et les écrivains, c'est que les fonctions de ceux-ci ne dépendent point de l'autorité des commandants des vaisseaux pour le service qu'ils ont à remplir »<sup>23</sup>. Le ministre indique par ailleurs que les commissaires et écrivains embarqués ne doivent pas remplir leurs fonctions avec une affectation d'indépendance qui serait très déplacée et qui les exposerait à de sévères sanctions.

Deux commandants de chébec ayant adopté l'attitude que la ministre vient de blâmer, ils sont démis de leur commandement : l'un d'eux est le chevalier de Fabry (1715-1794), un officier remuant<sup>24</sup>. Machault note que certains commandants ne s'attachent qu'à faire sentir leur autorité aux écrivains, « comme s'ils n'avaient d'autre soin à prendre que de veiller à ce que ceux-ci remplissent exactement leurs fonctions »<sup>24</sup>. Un émule de l'auteur des *Considérations* écrit que les plus hardis des écrivains s'attirent le plus de considération car c'est un moyen de se donner une part d'autorité sur l'équipage aux dépens du capitaine, alors que la loi ne leur donne autorité sur personne ; le premier attaquant n'a pas prévu les mortifications qu'il préparait à ses camarades : « il est plus que temps d'arrêter le désordre de leur conduite et les complots qu'ils forment dans les assemblées qu'ils tiennent entre eux pour se fortifier dans la résolution de manquer à ce qu'ils doivent aux capitaines et pour en imaginer de nouveaux moyens. »<sup>25</sup> De fait, le successeur de Machault, Peirenc de Moras (1718-1771) fait rendre par Louis XV une décision dans le sens voulu par l'Épée le 18 juin 1757 : les écrivains doivent désormais demander la permission du commandant avant de se rendre à terre pour les affaires du service<sup>26</sup>.

Le libelliste préconise la suppression de la Plume. Il juge la réforme utile et facile, parce que toute la France s'intéresse à la Marine en 1756, que les fonds sont importants, que les soldats et matelots sont bons et qu'elle ne fera aucune sensation dans le corps politique de l'État, la Marine étant un organe séparé que le secrétaire d'État

<sup>21</sup> Lettre de Machault au commandeur de Glandevès du 4 décembre 1754, évoquée dans G48, p. 217-218.

<sup>22</sup> *Décision par rapport aux écrivains rendue à l'occasion du s. Avise, écrivain sur la Thétis commandée par M. Fouquet, en 1754*, Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des ordonnances, p. 569.

<sup>23</sup> *Copie de la lettre du garde des Sceaux à M. Hocquart, intendant de la Marine à Brest, du 24 mars 1755*, idem, p. 569 à 571.

<sup>24</sup> Lettre du ministre à Levasseur de Villeblanche du 20 mai 1755, évoquée dans G48, p. 219.

<sup>25</sup> *Fragments d'un mémoire sur la constitution de la marine militaire de France*, recopiés dans le recueil Ms 122, p. 193 à 225.

<sup>26</sup> La décision est reproduite dans Ms 421, 1<sup>er</sup> vol. des ordonnances, p. 591-592. Le ministre ne désavoue pas son prédécesseur, en précisant que la permission à demander au capitaine pour aller à terre s'applique pour l'avenir.

peut modeler à son gré<sup>27</sup>. Le plan d'administration de la marine à terre comprend une hiérarchie militaire unique, une inspection et un conseil, une formule qui va devenir classique chez les réformateurs militaires<sup>28</sup>.

Dans chacun des trois grands ports, un lieutenant général, commandant de la Marine, est assisté de quatre capitaines de vaisseau, chefs de bureau et du commandant des gardes de la Marine. Ces chefs de bureau sont : le major, le capitaine de port et du génie, qui dirige tous les travaux sauf ceux de l'artillerie, le capitaine d'artillerie et le capitaine aux Classes, aux vivres et aux chiourmes. Dans les petits ports, certains détails sont regroupés. Cette administration est surveillée en permanence par une inspection plus étendue que ne l'est le contrôle de la Marine, et dont l'auteur parle en premier lieu. L'inspecteur, un chef d'escadre, surveille toutes les parties du service, sans pouvoir d'action, sauf pendant les trois jours de l'inspection annuelle, qui suspend l'autorité des chefs hiérarchiques. Il a le devoir d'instruire le commandant de ce qu'il jugera nécessaire au service et la Cour de ce qui se passera, « étant aussi responsable de tous les événements que le commandant ». Le commandant doit instruire l'inspecteur des ordres et avis qu'il reçoit, sauf ceux qu'il croirait devoir tenir secrets, avec compte rendu à la Cour dans ce cas. L'inspecteur visite les bureaux et magasins tous les mois, les chantiers et ateliers toutes les semaines ; il dispose dans ces circonstances du droit « d'avertir, de reprendre et de menacer les officiers qu'il trouvera en faute, d'en instruire la Cour ». Deux lieutenants et quatre enseignes lui sont adjoints pour les deux contre-appels dans les chantiers et ateliers, la surveillance de la garde et de l'arsenal en général, et la visite bimestrielle des bâtiments à flot. Chaque jour les chefs de bureau instruisent l'inspecteur ainsi que le commandant du travail de la journée, notamment des consommations et recettes de matières et du nombre d'ouvriers employés, et l'inspecteur en tient registre. Ils sont les ordonnateurs du port, mais leurs « billets » doivent être signés aussi par leur second, vérifiés par l'inspecteur et approuvés par le commandant avant leur transmission au commis du trésorier général de la Marine. Cette façon de faire est censée prévenir la connivence et éviter l'abus d'autorité d'un seul homme ; l'ordonnancement des dépenses est du reste placé sous l'inspection collective du conseil. On voit aussi les chefs de bureau rendre compte de leurs opérations à la Cour en même temps qu'au commandant et à l'inspecteur, surveiller que les inspections et visites sont faites dans le temps prescrit et selon les ordonnances, et rendre compte à la Cour lorsque l'inspecteur s'en écarte, sous peine de cassation. On lit encore que « chaque chef est responsable de ce qui peut arriver dans son district », mais non devant son propre chef exclusivement ! *L'auteur du libelle insiste à plusieurs reprises sur la nécessaire responsabilité des chefs, mais ses moyens ne sont pas propres à l'établir ; au moins a-t-il le mérite d'en parler sans y mêler ce dualisme que l'on trouve presque toujours ensuite.*

Les chantiers et ateliers de chaque grand port forment les six « ateliers » du port, le sixième étant celui des armements et désarmements, et tous sont placés sous les ordres du capitaine de port et du génie. Chaque « atelier » emploie deux lieutenants et quatre enseignes, qui servent en alternance. Le chef d'atelier de service est au bureau pour les recettes et les délivrances, les deux enseignes restent dans l'atelier « pour diriger les ouvriers, les empêcher de voler et de perdre leur temps », pour les connaître

<sup>27</sup> *Considérations*, p. X et 127.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 130 à 186, pour ce développement.

et les faire payer ou avancer selon leur mérite. Ils ne peuvent rien délivrer que sur un ordre du capitaine de port et du génie donné au vu des consommations de la journée ; cet ordre est porté à l'atelier pour servir de décharge lors du recensement. Tous les soirs, lorsque recettes et délivrances sont terminées, un officier porte au capitaine les états de délivrance et de consommation des matières de la journée et des journées d'ouvriers, chacun d'eux portant la signature du chef d'atelier. Les officiers de l'atelier doivent s'appliquer à connaître la qualité et la quantité de matières à mettre en œuvre pour chaque ouvrage, ainsi que la manière de les y employer et le temps à y passer ; ils font les appels, et chaque enseigne a de plus la garde de deux vaisseaux désarmés et de leur magasin particulier. Cette dernière fonction les force à les visiter lorsqu'ils ne sont pas de service à l'atelier et à faire un compte rendu au chef d'atelier et au capitaine de port.

Les places de lieutenant et d'enseigne dans les six ateliers sont données pour deux ans et renouvelées par moitié chaque année. Lors des armements, les enseignes se tiennent dans les magasins particuliers pour les délivrances ordonnées par le capitaine de port et du génie. En fait ils seront souvent compris dans des armements, si bien que les officiers attachés à la majorité et à l'inspection prendront alors leur place dans les ateliers. Le souci de surveiller les ouvriers se remarque à nouveau : on suggère de leur imposer le port d'une plaque distinctive avec numéro sur leur bonnet ; la garde du port et de l'arsenal, naturellement militaire, s'étend des issues à tout l'arsenal, avec patrouilles armées. Le capitaine de port et du génie est secondé lui-même par deux lieutenants et quatre enseignes servant alternativement dans chaque « atelier » ; l'un parcourt chantiers et ateliers pour s'assurer que tout est en règle, les deux autres l'aident dans le travail de bureau. L'un des ateliers correspond aux constructions et radoubs et donc *aux constructeurs, qui sont à remplacer dans la suite par des officiers militaires, selon les espérances de l'auteur*. Ces constructeurs établissent le plan du bâtiment ordonné et spécifié par la Cour. Deux capitaines membres du conseil l'examinent avec le capitaine de port et du génie, c'est-à-dire le calculent pour voir si le bâtiment aura les qualités requises et le comparent avec ceux de vaisseaux qui ont été jugés réussis. Sur leur rapport le conseil approuve ou rejette le plan ; s'il l'approuve, le capitaine de port et du génie doit veiller à ce qu'il soit fidèlement suivi. On donnerait les travaux à forfait et non à la journée, mais à des ouvriers de l'arsenal plutôt qu'à un entrepreneur « qui, le plus souvent, n'est qu'une sangsue ».

Le conseil de marine dans le port ne comprend pas moins de 31 membres, sans compter les officiers généraux séjournant au département : le commandant, l'inspecteur, les quatre chefs de bureau, les douze chefs d'atelier, le commandant des gardes de la Marine et douze capitaines de vaisseau désignés par la Cour. Il s'assemble le dimanche matin chez le commandant, et on y admet quelques spectateurs militaires. Les fonctions de cet organe sont passablement embrouillées et impraticables sous la forme proposée. La séance commence par un discours de l'inspecteur sur « tout ce qu'il aura trouvé de répréhensible dans la semaine et ce qu'il jugera à propos de faire ». Les chefs de bureau et d'atelier, le commandant des gardes font ensuite chacun le leur : ils rapportent ce qui s'est passé chez eux, la manière dont l'inspecteur a fait ses visites, les consommations et recettes, l'état des vaisseaux et des magasins, le montant ordonné par objets, les objets sortis de l'arsenal. Le commandant et l'inspecteur vérifient ces rapports qui vont faire partie du paquet envoyé à la Cour. On examine ensuite la conduite des capitaines de retour de la mer et la façon dont ils ont rempli leur mission, pourvu que celle-ci ne soit pas secrète. On examine encore la consommation d'agres et

de vivres, ainsi que les devis des vaisseaux et les rapports politiques ou autres. Tous ces documents, signés et apostillés, font aussi partie du paquet. La conduite de tous les officiers embarqués est également étudiée. Les marchés sont passés devant le conseil et signés de tous ses membres. Les réceptions de travaux de l'arsenal, suivant leur montant, font l'objet d'une délibération du conseil (les officiers de l'atelier qui les a exécutés n'ayant alors pas de voix) ou d'un examen par un comité restreint comprenant les aides du capitaine de port et du génie qui ne sont pas de service, ainsi que les officiers de l'atelier producteur dans la même position, c'est-à-dire de juges qui sont le plus souvent parties. Ce conseil hebdomadaire s'ajoute aux conseils assemblés pour la circonstance, tels les conseils de guerre et les conseils de construction.

L'auteur assure que son plan d'administration, liant toutes les parties, fait concourir toutes les autorités au même but. L'autorité exécutive appartient supérieure-ment à un homme et un homme qu'anime l'intérêt de l'État : « ainsi point de lenteurs, point d'obstacles dans les résolutions comme dans leur exécution ». Une autorité surveillée par l'inspecteur, par le conseil et, indirectement, par le ministre. Le commandant « craindrait le jour où l'inspecteur, ayant plein pouvoir, ramènerait violemment à l'ordre tout ce qui n'y serait pas ; ce serait une terrible leçon ». L'inspecteur peut-il s'endormir ? Il est tenu pour responsable au même titre que le commandant ; ses manquements quant aux visites doivent être signalés à la Cour. Les chefs de bureau sont surveillés par l'un et par l'autre, ils rendent toutes les semaines « au ministre et, pour ainsi dire, à tout le corps [représenté par le conseil] de leur conduite, en l'instruisant de tout ce qui se serait passé dans leur district, et cela en présence du commandant et de l'inspecteur qui, ayant été instruits jour par jour de toutes choses, contrôleraient ce qu'ils pourraient avancer de faux, et il en serait de même de tous les officiers. En sorte que chaque membre, depuis le chef jusqu'au dernier [officier] serait, pour ainsi dire, continuellement en présence de tout le corps. » Rien ni personne ne pourrait sortir de l'arsenal sans motif valable, « parce que les arsenaux seront toute la journée remplis de surveillants, du capitaine de vaisseau de garde, des aides-majors et des aides-inspecteurs, et d'ailleurs pas la plus petite chose ne pourrait sortir des arsenaux sans un billet signé du commandant, de l'inspecteur, du capitaine de port et du chef de l'atelier que la chose regarde ».

La réfutation imprimée et annexée aux *Considérations* comprend l'exposé des deux raisons d'être de la Plume. L'auteur des *Considérations* est d'abord un ignorant, qui n'a aucune idée juste de la manutention d'un arsenal et qui néglige toutes les difficultés du service<sup>29</sup>. Il s'imagine que des « jeunes gens de 15 à 16 ans, tous gentilshommes (*car c'est le principal article*), se formeront dans les écoles au service général de la Marine ; ils étudieront ce beau livre ; dès qu'ils l'auront appris, ils pourront devenir enseignes, lieutenants, capitaines, officiers généraux ; dès le premier grade, ils seront en état d'administrer toutes les parties du service d'un arsenal, pourvu qu'ils aient sous leurs ordres des sergents, des caporaux et des soldats prêts à se mouvoir et toujours armés (*car c'est aussi un article essentiel*). Ces ordonnances, qui ont si sagement divisé et réparti les fonctions d'un service compliqué, sont des rhapsodies : un homme de condition a toujours l'esprit assez étendu pour embrasser toutes les parties [...] Si la grande partie d'un corps qui n'a à apprendre que la manœuvre, la navigation et la tactique, l'étudie peu, ou ne l'étudie que lorsque la honte de ne rien

<sup>29</sup> *Lettres sur un libelle...*, op. cit., pour ce développement.

savoir l'y oblige, c'est-à-dire lorsque l'âge des instructions est passé, encore moins doit-on attendre de lui qu'il se perfectionne dans ces parties du service de la Marine qui sont la science du militaire, s'il est obligé d'apprendre mille détails et mille opérations étrangères à ces principaux devoirs. » En revanche l'officier militaire peut et doit s'instruire dans l'arsenal. S'il ne veut pas apprendre d'un officier de plume, qu'il interroge les maîtres : « la différence d'état le mettra plus à l'aise ; il sera assuré d'une réponse respectueuse et ne craindra pas de rivalité ».

L'auteur de la réfutation, qui tient pour l'hypothèse d'un libelle produit par l'Angleterre, ajoute qu'un Français n'ignore pas que son roi ne confie toute son autorité à aucun de ses sujets : dans tous les services elle est partagée entre un commandant et un intendant, un premier président et un procureur général ; si les intendants sont utiles ailleurs que dans le service de la Marine (*raison politique de leur existence*), ils y sont nécessaires, ainsi que leurs substituts, par suite de sa complexité (*raison pratique*). L'ennemi a persuadé le militaire, pour l'affaiblir, que la Plume avait usurpé une partie de ses fonctions et il tâche de lui inspirer l'envie de l'exclure ; son plan de constitution, quoique absurde, est fait pour diviser les esprits et semer la discorde. C'est pour cette raison que l'auteur de la réfutation l'attribue à un Anglais, et c'est pour cette même raison que nous sommes sûr qu'il est d'un Français, et d'un Français qui a cherché à faire des émules dans le corps de l'Épée, ce en quoi il a parfaitement réussi.

Nous disposons d'abord de deux fragments d'un mémoire écrit en 1758 par un officier militaire qui adopte la forme didactique parce que, selon lui, tout le monde parle de marine en France et jamais en connaissance de cause<sup>30</sup>. Il reproche aux officiers de plume leur recrutement, « la plupart dans des états qui les rendent propres aux fonctions de chiffreurs, n'admettent qu'une éducation peu soignée [...suffisante] cependant pour les détails que la saine raison pourrait leur confier. » *Il propose de diviser les fonctions de la Plume et de retrancher leur partie active, dite travaux militaires, et ne leur laisser que la partie « passive »* : « [...] rejetons l'objet de rôles, de comptes, d'écritures, en le séparant de la partie active pour laquelle les gens de plume ne sont pas seulement incompetents, mais inhabiles et pernicieux. » A ceux qui l'accuseraient de sacrilège, l'auteur répond que Colbert ne connaissait ni les constructeurs, ni les compagnies franches, ni surtout « le développement et l'accroissement de l'art ».

Le progrès est en effet utilisé pour bâtir ou transmettre *une fable* qui va imprégner les esprits militaires : la voici. « Au lieu d'écrivains réglant à la honte du sens commun et de la raison les travaux militaires dans les ports royaux, déterminant les moyens de guerre, décidant du sort de la Marine au gré de leur impétuosité, de leur cupidité et de leurs passions, nous les rendons aux fonctions qui leur sont propres et nous les remettons au nombre marqué par ce ministre [il s'agit de Colbert]. » L'ignorance des officiers de marine en matière de navigation — l'auteur compte pour zéro les officiers du grand maître et affirme que le nouveau corps se composait initialement d'anciens officiers des troupes de terre, et notamment de la maison du Roi — *l'a conduit à diviser les fonctions du métier militaire*. En forçant un peu le discours, on pourrait dire qu'on a divisé le métier noble en donnant une partie des fonctions à gens ignobles. La réunion des fonctions est jugée utile au progrès de l'art de la navigation, les connaissances maritimes formant « une infinité de rameaux qui se réunissent et se replient les uns vers les autres ». Tout le monde sait, dit l'officier

<sup>30</sup> [Réf. 15], pour ce développement.

militaire, « que les expériences et observations des officiers ont beaucoup contribué à lui [la construction] faire faire des progrès, et les ouvrages d'Euler et de Bouguer auraient donné plus de fruits s'il avait appartenu à une expérience de guerre et de mer éclairée par les vrais principes de la manœuvre de porter son flambeau sur ces parties. » L'auteur a compris que l'argument des intérêts coupables de la Plume, ou de l'intérêt positif du corps militaire entendu par l'auteur des *Considérations*, était un peu court : il l'utilise, mais en le complétant par une considération qui prend de l'importance, à mesure que le corps de la Marine sort de l'ignorance dans laquelle il s'est longtemps complu. Avec sa division des fonctions de la Plume et le transfert de la part jugée noble par le corps militaire à celui-ci, nous tenons dès 1758 le principe porté par l'Épée jusqu'à sa victoire, car ce principe de division constitue, avec le dualisme administratif, l'ordonnance de 1776, de même que le n° 58 des *Considérations* en est le préambule.

### 6.3. *L'Essai d'administration de la Marine d'avril 1758, ou plan Narbonne*<sup>31</sup>

L'auteur de *L'Essai*, l'un des mémoires les plus pénétrants que nous ayons lus, est le comte de Narbonne-Pelet (1719-1775), un officier militaire ayant dix-neuf ans de services en 1758 et le grade de lieutenant de vaisseau<sup>32</sup> ; il est, dit-il, à la veille de se retirer du service de mer. Il craint les projets gigantesques de ses compatriotes : « La vivacité française est plus propre qu'une autre à les enfanter et à les saisir ; elle s'y livre toujours avec d'autant plus d'avidité qu'elle oublie avec la même aisance les malheurs dans lesquels son impétueuse imagination l'a déjà précipitée : je peux en parler savamment, comme officier de la Marine j'en ai longtemps souffert, et c'est en partie à ces cruels essais d'opérations mal concertées que notre marine doit son affreux épuisement. » Ces projets sont l'œuvre des bureaux ; on rejette d'ordinaire les échecs

<sup>31</sup> S.H.M. Ms 222(A) recopié en 1772, pour ce développement. Le manuscrit est daté du 26 avril 1758.

<sup>32</sup> *Essai d'administration de la Marine*, p. 6. Le copiste rapporte le nom qu'on lui a indiqué : de Narbonne, lieutenant de vaisseau retiré en 1760, p. 36. Le dossier au nom de cet officier (C<sup>7</sup>-224) contient deux documents permettant de l'identifier comme l'auteur de *L'Essai*. D'abord le mémoire pour le Roi, du 23 février 1759, bizarrement argumenté (mais dans d'autres dossiers on trouve des demandes de pensions motivées par un train de vie incompatible avec le nom) : « le sieur Narbonne-Pelet, lieutenant de vaisseau, étant né sans fortune et sans bien, a besoin de secours pour se soutenir au service. Il serait de la bonté du Roi d'accorder à cet officier une pension de 4 000 l sur les Invalides [à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1759, ajout de la main de Berryer], en considération de l'extrême nécessité où il se trouve, des espérances dont on l'avait flatté et des différents mémoires qu'il a donnés concernant la Marine *qui ont passé sous les yeux de S.M.* [et 4 000 l de gratification extraordinaire]. » Louis XV revêt le mémoire de son bon. Un autre document, de novembre 1774, parle de « plusieurs mémoires sur la Marine, plan d'administration et tableaux économiques que les ministres du Roi lui avaient demandés », et qui ont dans le temps « obtenu l'approbation du feu Roi et de son cabinet ». On apprend par un autre mémoire que les espérances en question consistaient en la place d'*adjoint au ministre*, que Narbonne a eue sans exercice pendant deux mois, en novembre et décembre 1758 probablement, et à la suite de Lenormant.

Narbonne-Pelet fait donc partie de ces conseillers discrets, sinon occultes dont personne n'a gardé le souvenir, et qu'il est cependant si important de connaître dans une étude générale d'organisation. Le dossier n'indique pas qu'il se soit retiré en 1760 : garde de la Marine à Toulon du 5 mai 1738, aide d'artillerie du 10 octobre 1743, enseigne de vaisseau du 1<sup>er</sup> janvier 1746, lieutenant du 11 février 1756, il compte déjà 17 campagnes en 1760, mais aucun commandement. Employé au Dépôt des cartes et plans du 1<sup>er</sup> janvier 1762, il est promu capitaine d'artillerie le 15 de ce mois, capitaine de frégate le 1<sup>er</sup> octobre 1764 et enfin capitaine de vaisseau le 18 août 1767. Titulaire de 5 commandements de 1762 à 1775, il meurt sur la *Flore* le 5 décembre 1775.

sur tout un corps, alors qu'on devrait souvent les imputer au défaut de secret, au « louche des instructions » et au mauvais choix des chefs dicté par la faveur. Le plan de réforme qu'il propose pour le service sédentaire s'apparente à celui de l'auteur des *Considérations*, mais il s'étend au service militaire, et c'est ce qui en fait tout le prix.

La marine matérielle comprendrait 80 vaisseaux et 30 frégates, et un nombre égal de vaisseaux en pièces détachées. Une fois qu'elle sera établie sur ce pied, elle coûtera 24 millions en temps de paix et 38 en temps de guerre (l'auteur prévoit 5 et 7 millions respectivement pour les Colonies). Deux considérations retiennent l'attention dans l'examen du tableau des dépenses présenté (et dont nous n'avons pas la justification). *Les armements du temps de paix*, comprenant 25 vaisseaux et 6 frégates pendant six mois, sont hors de toute proportion avec ce qui a eu lieu jusqu'alors ; de tels armements donneront de l'exercice à 13 400 matelots et à 340 officiers par an, ce qui est « une pratique essentielle et jamais observée ». Avec 10 000 matelots et ouvriers des Classes levés pour trois ans, d'autre part, l'État disposera du personnel sédentaire nécessaire, il pourra toujours l'occuper en temps de paix dans les arsenaux, et ce personnel sera là pour armer en secret les premières escadres en temps de guerre. Cette notation-ci est bien d'un officier militaire : le service sédentaire est subordonné au service militaire, mais cette sujétion vaut mieux que la dépendance inverse, défendue par d'autres militaires.

Tout le secret de Colbert pour édifier sa splendide marine, écrit Narbonne, consistait dans l'économie, c'est-à-dire l'exactitude des paiements, l'adjudication publique de tout ce qui pouvait être donné à l'entreprise, l'abandon de certaines fournitures à des négociants intéressés à la qualité et au bon marché, dans l'arrangement et l'ordre des magasins, enfin dans « *l'emploi d'un petit nombre de surveillants fidèles* [souligné] ». La dépense a rarement dépassé les 24 millions, et si, depuis lors, bien des produits ont renchéri, il n'en va de même ni des soldes et appointements, ni de la ration, ni de la poudre. Or, en 1758, un vaisseau de 60 canons construit et armé par l'État pour six mois et monté par 500 hommes d'équipage lui coûte 900 000 l tout compris ; la compagnie d'assurances de Bordeaux vient d'en faire autant pour un vaisseau de 66 canons armé par 540 hommes, et il lui en coûte seulement 640 000 l, sans lésiner sur rien : « telle est la marche d'une économie bien entendue qui, sans s'arrêter à de minutieuses recherches, sans multiplier les surveillants, sans afficher ni méfiance ni trop de sécurité, évite les déprédations et gaspillages, ne paie les choses que leur juste valeur et sait ensuite se relâcher à propos, mais avec connaissance de cause et de façon qu'on lui en sache gré ».

Le plan d'administration retenu par l'auteur est en gros celui de la marine de Danemark, « la mieux réglée de toutes celles d'Europe, de l'aveu des connaisseurs », et il peut se transposer si l'on admet, contre le préjugé français, que tout ce qui se pratique dans un petit État peut convenir à un plus grand, pourvu que son gouvernement soit de même nature, monarchique ou républicain, et que les princes les plus riches peuvent s'en remettre aux moins riches pour l'économie et la simplicité de la régie de leurs États. Les objectifs poursuivis sont catalogués comme suit : 1° arracher les Classes à l'arbitraire, à la mauvaise foi et à l'avidité de leurs sangsues ; 2° simplifier l'administration et y mettre chacun à sa place ; 3° introduire l'ordre dans la gestion des fonds et les soulager des appointements inutiles et des gratifications frauduleuses, soumettre les états de dépense à la plus scrupuleuse inspection ; 4° mettre les ouvriers des arsenaux au travail et écarter les bras inutiles ; 5° préposer aux travaux et aux recettes « les



intéressés à ce que les fournitures soient bonnes et l'ouvrage solide et bien fini » ; 6° « anéantir toute égalité et division dans les autorités jalouses et contraires, subordonner tout à une seule et elle-même à des règles immuables » ; 7° élever des sujets, exciter l'émulation, ne pas prescrire les sentiments, punir et récompenser à propos ; 8° en ce temps de guerre, économiser pour régler tout ou partie de ce qui est dû aux équipages et tâcher de regagner par là leur confiance, remettre aussi en état la marine matérielle en vue de la prochaine campagne.

Narbonne justifie la séparation, dans une monarchie, des deux branches de l'autorité publique qui forment la force et les fonds de l'État par le fait que le luxe augmente « l'avidité des particuliers en raison de leurs prétentions fausses ou fondées, et l'honneur [autorise] à soutenir l'ambition à quelque prix que ce soit ». Sans nous attarder ici sur cette proposition, nous voyons que l'officier réduit lui aussi les fonctions de la Plume aux opérations passives déjà indiquées par d'autres militaires ; il ajoute que la Plume doit aussi observer, contrôler le militaire et viser « tout ce qui peut avoir trait au vil intérêt seulement ». Le militaire doit à son tour brider et éclairer la Plume, être informé de la destination des fonds, visiter les magasins et se faire rendre compte des rebuts et des consommations, être seul chargé du choix et de l'emploi des matières, c'est-à-dire diriger les travaux. Oubliant ce qu'il a posé plus haut, Narbonne fonde son système sur « cette jalouse et nécessaire attention des deux ordres respectifs et absolument distincts ». Il propose de réunir les gens de mer en corps comme les prud'hommes de Marseille ; ils auraient des syndics élus qui se chargeraient des levées sur la demande du Roi, l'administration des Classes, particulièrement décriée ici, étant réduite au strict nécessaire et placée *sous l'inspection d'officiers militaires* qui écouterait les plaintes des matelots et leur rendraient justice.

L'état de la Plume se réduirait à un intendant, 5 commissaires et 14 écrivains dans chacun des grands ports, plus le garde-magasin. Chaque commissaire dirige l'un des *cinq bureaux* suivants : hôpital, revues et chiourmes, magasin général et contrôle, vivres, classes et armements. L'auteur, prévoyant, ne place pas de commissaire aux chantiers et ateliers et ne veut donc pas de contradiction à ce niveau dans les travaux. Il préconise l'augmentation des appointements des officiers conservés, le traitement comprenant désormais une allocation pour rémunérer des commis. Pas d'écrivain dans les batteries de côte, ni dans les ouvrages des ports, ni dans les forêts : il est plus essentiel de former les officiers militaires aux travaux. D'autre part « il y a trop de gens de plume ou trop de militaires, qu'on choisisse », or il y a plus de travail en temps de guerre qu'en temps de paix et autant de plumes.

Chacun des trois ports disposerait, comme au Danemark, d'un conseil d'amirauté militaire qui s'assemblerait trois fois par semaine : 1° pour vérifier les dépenses et les consommations par comparaison entre les reçus des maîtres d'ouvrages et officiers militaires préposés aux travaux et les ordres de livraison donnés par l'intendant au garde-magasin ; 2° pour connaître des plaintes, querelles et méfaits des gens de mer dans le port (ici l'intendant est présent, ainsi que deux hommes de loi) ; 3° pour examiner et trancher les contestations lors des recettes ; 4° pour assister aux adjudications et signer les pièces légales ; 5° pour connaître des constructions et radoubs, tenir la main à l'exécution des plans (ici le commandant de la Marine est appelé au conseil et y préside, s'il est l'ancien des deux officiers généraux membres du conseil, de même les deux premiers constructeurs du port y ont séance). « Par ce moyen, rien de ce qui intéresserait la sûreté de l'ouvrier et l'emploi de l'argent ne serait livré à

la cupidité, l'ignorance ou l'inattention d'un seul particulier »... qui n'est autre que l'intendant.

L'auteur considère que trois ports de guerre suffisent à la France et, compte tenu de l'infériorité de Rochefort, il prévoit 450 officiers à Brest, 430 à Toulon et 120 à Rochefort pour le service de la mer, celui de l'artillerie, du port et de la majorité. *On partagera le matériel de la Marine en 7 divisions de 10 vaisseaux et 3 frégates* (10 vaisseaux et 6 frégates pour la division de Rochefort), « à l'instar des troupes de terre par régiments » ; il reste 6 vaisseaux et 3 frégates à Brest, 4 vaisseaux et 3 frégates à Toulon pour former deux « escadres légères ». Chaque division comprendrait deux escadres de cinq vaisseaux. Les officiers de chaque division et les maîtres entretenus nécessaires à l'armement « seront toujours nommés et renouvelés par le ministre tous les deux ans ». Cette nomination est faite *pour chaque bâtiment constituant la division*. Ainsi les notions d'état-major permanent et d'*escadre organique* sont-elles indiquées dès 1758, ce qui conduit à s'interroger sur l'état réel de l'organisation de la marine danoise à cette époque : elles s'opposent radicalement à la conception traditionnelle, qui est celle de la marine marchande. Les officiers serviraient alternativement dans le port à soigner les vaisseaux, par moitiés, les autres étant autorisés à s'absenter du port *sans perdre leurs appointements*, à l'imitation de l'armée de Terre. La formation des bâtiments en divisions et escadres permanentes n'est pas purement affaire d'imagination, écrit Narbonne, « il y a un but, celui de *mettre une forme et un tour militaires à ce qui est fait pour l'avoir*, ensuite d'entretenir des officiers de tous grades à l'entretien et conservation de chaque vaisseau en particulier et de leur donner des patrons et des avocats qui plaident leur cause et déclarent leurs besoins ». Or, personne ne prend soin des vaisseaux dans le port ; on ne s'en occupe que lorsque le ministre les désigne pour un armement : « il en est des vaisseaux comme des maisons, ils dépérissent s'ils ne sont pas habités, il leur faut des concierges vigilants, c'est ainsi que les galères étaient établies à Marseille ».

La militarisation s'étend des officiers aux ouvriers des ports sans passer par les équipages (à l'exception des quatre maîtres entretenus par bâtiment) : Narbonne propose de former des compagnies de 50 hommes par professions, soit 90 compagnies à Brest, 72 à Toulon et 38 à Rochefort. Chaque compagnie est affectée à l'une des neuf divisions ou escadres légères ; son chef suprême est le chef de cette division ou escadre, son chef particulier, l'un de ses lieutenants de vaisseau. Dans chaque compagnie un maître et un quartier-maître conduisent les ouvriers au travail dans l'arsenal et portent leurs plaintes. L'auteur croit qu'ainsi l'on ne passera plus de charpentiers qui n'existent pas, on ne chômera plus, on utilisera de préférence ceux qui, revenant d'une campagne, ont le sang appauvri et font au retour dans leurs foyers des enfants scorbutiques (*sic*). Il définit avec cinquante ans d'avance, et sauf la question de l'embarquement, ce qu'ont été les ouvriers militaires du Génie maritime dans leur institution. Nous voyons aussi une autre ébauche des régiments de 1772 (chapitre 14).

Le ministre, en ordonnant telle construction neuve, lui affecte un état-major et des maîtres pour la diriger sous le contrôle du conseil d'amirauté. Quant aux radoub, il suffit d'appliquer l'ordonnance de 1689, ce qu'on ne fait pas : elle prescrit la nomination de deux capitaines de vaisseau pour les surveiller<sup>33</sup>. Ainsi le militaire dirige la partie active de l'administration des ports, mais ne dispose pas des moyens de

<sup>33</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XV, t. 2, art. 7, et l. I, t. 7, art. 6.

« déprédation » : il est surveillé par la Plume, pour le « vil intérêt » seulement. De même l'armement peut-il se préparer pendant que l'intendant procède aux levées. Le commandant affectera les matelots arrivés dans le port de sorte que les bâtiments de même force soient également bien armés. Au lieu de cela la Plume soumet le militaire à ses caprices, alors qu'« il est décent que dans toutes nos demandes, nous n'ayons à nous adresser qu'à nos chefs ». Chacun des officiers et maîtres du bord aura en compte une partie de l'équipement et de l'armement, fera les demandes de réparation puis y assistera, si une commission ou le conseil d'amirauté lui-même le juge utile. Les capitaines seront ainsi intéressés à ce que leur bâtiment soit en bon état et à ce que ses effets ne soient pas détournés. On paiera les écrivains de vaisseau par mois de campagne et on les embarquera au fur et à mesure des besoins, comme on le fait des aumôniers et des commis aux vivres ; l'intendant les fournira. On remettra en vigueur l'usage (c'est en fait une loi) selon lequel le capitaine signe l'état des consommations ; peut-être Narbonne indique-t-il que ce commandant devra en justifier la nécessité. Tout le matériel qu'il jugera hors de service sera examiné au retour de la campagne par le conseil d'amirauté ; ce que ce dernier jugera au contraire de bon service restera sous sa garde, le reste sera remplacé. La campagne sera payée aux équipages, en présence des officiers, dès que le vaisseau aura désarmé, et leur avancement sera réglé par le conseil sur le rapport des capitaines, parce qu'« il est absurde que des gens de plume qui ne sauraient connaître leurs talents décident de leur mérite ».

Les propositions de réforme au niveau central sont au nombre de trois. Comme l'on s'y serait attendu, la Plume est écartée des bureaux : les commis ne doivent avoir ni le rang, ni l'esprit des officiers de plume, « car si l'on ne veut point y mettre de militaire, il n'y faut pas non plus de gens de plume, il faut que tout soit égal ». Narbonne demande des instructions « simples et point entortillées » pour les capitaines : il est des cas où celui qui doit remplir sa mission est le seul qui l'ignore, ou il la sait après l'ennemi, et c'est en décachetant les paquets à la mer qu'il s'aperçoit que la moitié de ce qui est nécessaire pour la remplir lui manque. Narbonne propose de publier les comptes des dépenses de la Marine, celles de l'année, article par article, et dans chaque lieu où elles se feraient, en guise d'arme contre la friponnerie. L'ordonnance de 1689 interdit les balancements de dépenses ; on y a recours afin de dissimuler les petites dépenses abusives sous le nom de dépenses plus importantes. Les dépenses extraordinaires ne servent qu'à empêcher tout examen, et l'auteur, qui ne s'étend pas sur la question, croit que l'examen de ces dépenses est utile. Il estime que la Marine va coûter 60 millions en 1758, dont beaucoup en pure perte. En période de vaches maigres, le ministre de la Marine sera encore plus nécessairement choisi parmi les hommes « élevés dans son sein, nourri dans ses malheurs, consommé dans l'inique mystère de ses abus énormes », autrement dit ce sera un officier militaire. A la date de l'*Essai*, le ministre est encore Peirenc de Moras, précédemment contrôleur général des Finances. Le 1<sup>er</sup> juin 1758, Louis XV essaie pour la première fois un officier de marine dans ce poste, c'est le marquis de Massiac, 72 ans, flanqué il est vrai d'un adjoint pris dans la Plume. L'*essai* reste sans lendemain... jusqu'en 1793.

L'*Essai d'administration de la Marine* de 1758 nous avait semblé le mémoire le plus étonnant de tous ceux que nous avons lus pour ce travail ; après une

nouvelle lecture l'impression subsiste. Il n'est pas possible d'admettre la contrefaçon<sup>34</sup>. Du côté militaire, le plan proposé constitue le brouillon de celui que d'Estaing va exposer cinq ans plus tard (avec des équipages permanents, cf. chapitre 9), le brouillon aussi de celui de Boux datant de 1768 et qui va être à l'origine de l'organisation de 1772 (avec l'affectation du matériel et de compagnies à chaque division : chapitre 14). Narbonne a trouvé d'emblée la solution, même s'il peut l'avoir empruntée au royaume de Danemark. Pour ce qui est des arsenaux, il calque la Marine sur l'armée de Terre, et il n'y a pas lieu de s'en étonner, car les militaires tendent généralement à croire qu'une constitution militaire peut s'appliquer avec avantage ailleurs que dans sa sphère. Le maréchal de Castries est tombé lui-même dans cette erreur (chapitre 23). Le système proposé par Narbonne, très proche de celui de 1776 (chapitre 19), et même le plus proche de tous ceux que nous avons analysés, est repris par Bigot de Morogues (chapitres 10 et 18). Mais seul Narbonne possède l'aisance qui conduit d'emblée à l'essentiel dans ces matières, et il convainc, il sait même émouvoir. Le gaspillage de la fortune publique, le mauvais usage des hommes et des choses l'ont révolté ; c'est un honnête homme qui parle, et c'est peut-être sa voix qui a porté, lorsqu'il s'est agi d'amoindrir la Plume, et aussi de tenter d'organiser militairement le corps militaire.

#### 6.4. Les idées d'un officier de port (1762)

Des officiers militaires correspondent avec les commis des bureaux, au lieu d'écrire dans leur dos. C'est ainsi que l'enseigne de port Joseph-Jean Petit (1726-1788) a adressé à Truguet une suite de mémoires sous le titre général d'*Essai sur la Marine*, dont une partie au moins a été conservée<sup>35</sup>. Petit a connu successivement le service des bâtiments civils et celui du port de Brest ; son témoignage paraît assez équilibré, quoique très sévère, et moins empreint de parti pris que ceux des deux corps en présence. Les passages les plus intéressants concernent les constructions et les constructeurs : l'influence de l'auteur sur l'ordonnance particulière de 1765, et surtout sur le règlement de 1786 et l'ordonnance de 1787 relatifs aux constructeurs de l'État ou du commerce, est perceptible, de même que son projet de rationalisation des constructions annonce les plans-types Borda-Sané (chapitres 12 et 23). Nous pensons que Borda (1733-1799) a été son disciple pendant ses premières années dans la Marine, qui ont pour cadre le service du port de Brest.

<sup>34</sup> Les bureaux ont fait un résumé daté après coup de 1759, en signalant l'auteur alors anonyme (du moins pour eux) comme un ennemi déclaré de la Plume : *Extrait d'un essai sur la Marine, 1759 (trois cahiers : 1° état dans lequel devrait être la Marine ; 2° les abus de l'administration et le plan d'une nouvelle administration ; 3° un armement à Brest de 25 vaisseaux avec les moyens de s'en procurer les équipages)*. Cet extrait est de la fabrique des bureaux ; les détails qu'il donne sont sûrement ceux du plan Narbonne, mais la version des bureaux paraît plus complète que la nôtre (Ms 222(A) ne comprend pas de 3<sup>e</sup> partie). G121, f<sup>o</sup> 284 à 287 (il y a deux exemplaires dans le registre).

<sup>35</sup> Le registre G128 comprend une version autographe de l'*Essai sur la Marine* en dix parties ou mémoires (f<sup>o</sup> 113 à 199, manque la 9<sup>e</sup> partie relative aux affûts) et une copie calligraphiée et quelquefois fautive des six premières (f<sup>o</sup> 63 à 107) ; il y a au surplus les lettres autographes adressées à un commis qui ne peut guère être que Truguet, des 29 novembre, 5, 10 et 20 décembre 1762. À la première lettre est joint le mémoire numéroté 5 ; Petit y indique qu'il a fourni un canevas général de son *Essai* à un sieur Martin et que le destinataire est venu à Rennes et à Brest. À la seconde est joint le mémoire n<sup>o</sup> 6, à la troisième le n<sup>o</sup> 8, et à la quatrième le n<sup>o</sup> 9 qui n'est pas au registre. Dans cette dernière missive il annonce l'envoi de 25 à 30 tables, et le mémoire n<sup>o</sup> 10 est précisément l'éclaircissement de la première table.

« Je ne suis point du tout surpris qu'un corps tel que la Marine se soit corrompu au point où il est. On ne peut nier que l'homme tend au plaisir et à s'éloigner de la peine. Ainsi, dès que l'État fera le bien-être des particuliers sans que ce particulier tende au bien général, ce dernier but ne s'offrira plus pour objet au marin. Avancer ceux qui pacotillent, pallier des lâchetés et des fautes grossières dans le métier, que dis-je ? les récompenser, ne sont pas des fautes du corps : ce sont des fautes de nation ou de ministère. On a fait de la Marine ce qu'elle est. Comment la Marine pouvait-elle se maintenir dans la vigueur des ordonnances ? La puissance exécutrice est entre les mains d'un homme, parent, ami, camarade, élevé dès l'enfance avec ceux sur lesquels il la doit exercer, toujours sédentaire dans les mêmes endroits où il faut acheter les douceurs de la société par le sacrifice du bien de la patrie, ou renoncer à tous les agréments de la vie. »<sup>36</sup>

D'abord les projets français ne paraissent pas assez combinés. Seul un grand politique ou un grand commerçant peut en élaborer de bons ; seuls des hommes de métier pourront les mettre à exécution. Ceux des hommes de métier qui, dépourvus qu'ils sont de vues générales, cherchent de l'avancement et un intérêt particulier au détriment du bien général qu'ils ignorent, ne sont pas plus recommandables que ceux de particuliers mus par l'amour-propre. Le défaut des Français vient aussi de ce qu'ils ne s'attachent pas à connaître pendant la paix la force et la valeur de leurs rivaux en détail, et le rapport qu'elles ont avec l'augmentation et la diminution du commerce français. « *Les instructions que l'on donne sont presque toujours des oracles à cent significations différentes* qui font tomber par le ministère le blâme sur celui qui commande. Ou elles ne supposent pas que celui qui les donne connaisse les hommes, exigent que deux ou trois personnes d'un état différent se concilient de façon que, personne n'étant chargé directement, ils font mille sottises et se justifient en écrasant les concurrents. » Au lieu de n'écouter que les dignitaires, poursuit Petit, le ministre devrait s'appliquer à connaître les hommes et pour cela en essayer beaucoup : « tant qu'on se tiendra sur la défensive, qu'on fera fuir nos drapeaux devant ceux des ennemis, la lâcheté l'emportera, car elle sera plus ingénieuse à échapper au combat ». Et c'est bien au combat que l'on juge le guerrier : « c'est là où l'on voit celui qui, d'un œil ferme et serein, songe plus à son art qu'au danger [...] c'est là que le seul homme tendant à l'immortalité jouit d'être mortel ».

C'est aujourd'hui la politique de la noblesse que de faire admettre ses enfants au service le plus tôt possible, afin de leur faire acquérir de l'ancienneté. « Cette habitude à remplir des devoirs pénibles, à vaincre ses passions et à préférer sa patrie à lui-même qu'une bonne éducation lui eût donnée, commence par la bonne idée [que le garde] a de lui-même, à croire que son propre pays et ses concitoyens, que dis-je, l'univers entier [sont faits] pour lui et honorés du regard qu'il jette sur eux. Il va dans une salle où les maîtres sont méprisés, ceux qui les dirigent ignorants et ceux qui sont faits pour en rendre compte remplis de partialité ou dans les entraves des recommandations et des protections. Donc le sort dépend quelquefois du rapport que ces mêmes gardes rendent à leur parent des attentions et des soins que leurs supérieurs leur accordent. » On embarque les gardes par ordre d'ancienneté, et ils demandent à naviguer par crainte d'être oubliés. Le chef de détachement est en général aussi jeune et aussi inconséquent et peu éclairé qu'eux ; il ne leur montre que l'amour du jeu, de la

<sup>36</sup> Mémoire n° 1, pour ce développement.

table et l'insubordination. Petit propose que l'on embarque sur les bâtiments marchands et même sur ceux de l'étranger des gardes par trois ou par quatre, sous la conduite d'un enseigne. Dans le port on équiperait deux petits bâtiments pour l'application des principes appris en salle.

L'ordonnance de 1689 dit qu'à la mer le garde doit être exercé au pilotage, à la manœuvre, à l'artillerie : « il se tire de tous ces pas épineux en copiant des plus mauvais pilotins une route dont il ignore tous les éléments, pousse une révérence au capitaine, [la] lui remet et en reçoit un remerciement distrait, et voilà le bon pour toute la journée ». S'il ne va pas prendre son quart, on ne dit rien par égard pour la parentèle et par crainte de représailles. Or, pour qu'un sujet devienne un grand marin, il faut d'abord que la nature l'ait fait grand homme. Il est essentiel de ne pas laisser croupir un sujet dans un état pour lequel il n'est pas né : on ne lui fait aucun tort si, après avoir constaté son incapacité dans le service maritime, on le place dans un régiment, s'il s'est toujours bien comporté. Si on s'y abandonne, on s'expose à les retrouver dans les grades élevés, où ils perdent tout.

La guerre éclate : le garde est promu enseigne sans en savoir davantage, et l'amour-propre l'empêche de s'instruire, car il doit savoir par état. Si un lieutenant tombe malade ou qu'il n'y en a pas assez à bord, il prend le quart en chef et « ne peut manquer de perdre de vue son escadre, soit de nuit ou de brume, de mal manœuvrer, tomber sous le vent, s'affaler sur une côte ou se trouver au milieu des ennemis au jour. Le malheur arrive, le capitaine est furieux, il serait juste qu'il fit tomber la faute sur celui qui l'a faite, mais il ne peut s'en tirer que par l'appui des protecteurs de ce jeune enseigne, qui le perdraient s'il osait l'attaquer. » Turenne, Tourville, Duguay étaient issus du même milieu pourtant ; leurs successeurs, à qui l'État confie un dépôt précieux, règlent le destin de la Marine. Or si, dans l'armée de Terre, un colonel peut se couvrir de honte, et l'un de ses subordonnés de gloire, en mer l'ignorance et la lâcheté du capitaine entraînent l'infamie pour tous.

Petit reste attaché au choix des gardes dans la noblesse, « tant que l'honneur sera le point fondamental de la monarchie »<sup>37</sup> : l'officier se trouve d'accord avec Montesquieu<sup>38</sup>. 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 un examen 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 gentils-hommes 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 : *l'État recruterait désormais des hommes faits et qui auraient navigué au commerce*. Les salles, dans ces conditions, sont peu utiles, et, si l'on en conserve, il convient de caserner les gardes afin d'éviter la débauche et les excès de table. On y apprendrait le traité de la navigation et celui de la manœuvre de Bouguer que les gardes devraient savoir par cœur, et aussi le traité de construction du même

<sup>37</sup> Mémoire n° 7, pour ce développement.

<sup>38</sup> *De l'esprit des lois*, livre III, ch. 7 et livre IV, ch. 2.

auteur et le traité des évolutions du père Hoste, en attendant celui que Bigot de Morogues doit livrer à l'impression. C'est beaucoup demander, mais Petit paraît préférer les têtes bien pleines. Il aimerait mieux encore attacher à chacun des bataillons dont il va parler, un professeur de mathématiques, car tout le monde, officiers compris, serait entraîné à apprendre sous les yeux du capitaine. Un garde serait promu enseigne après un nouvel examen théorique, un nouvel examen pratique et six années de navigation pour le Roi ou au commerce. Les gardes feraient le service des places comme leurs officiers pendant l'intervalle des navigations, ils y acquerraient « la subordination et le service et cet esprit martial si nécessaire aux grandes entreprises ». Un officier doit, par son savoir, être capable de corriger l'estime d'un pilote, reprendre un maître : il ne doit jamais se laisser mener par eux, car il s'aliène ainsi la confiance de l'équipage, qui n'a que trop tendance à leur faire faire des sottises.

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 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 de la Marine une force offensive. Aucun capitaine ne pourra rendre son vaisseau à l'ennemi que de l'avis mis par 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 du plan du comte d'Estaing<sup>39</sup>. Chaque vaisseau serait armé en permanence par 3 lieutenants, 6 enseignes et 12 gardes, de façon à limiter à trois le nombre des quarts. A 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*. Ces trois compagnies, placées chacune sous les ordres d'un lieutenant et de deux enseignes, forment un bataillon dont le capitaine du bâtiment est 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 retrouve dans des projets postérieurs. Négligeant l'obstacle insurmontable de l'avancement dans une marine ainsi fragmentée, Petit voit surtout que 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 ».

Les changements dans les états-majors à chaque campagne et la subordination limitée au temps de l'armement ne favorisent pas le respect des devoirs. 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

<sup>39</sup> L'exposé du chevalier de 1782 (chapitre 22) est, à bien des égards, une amplification du plan de Petit, si bien que l'on ne peut pas exclure que ce dernier en soit aussi l'auteur.

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, 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 dans la marine française.

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 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.

Petit s'intéresse maintenant aux machines de guerre de la Marine et à la manière de les construire. Il existe en 1762 des vaisseaux à trois ponts de 120, 116, 100 et 90 canons, des deux-ponts de 80, 74, 60, 50 et 40 canons, des frégates de 30, 24 et 20 canons, des corvettes de 16, 10 et 6 canons, ainsi que de nombreux types de bâtiments divers<sup>40</sup>. L'officier préférerait que le rang corresponde à la force de l'artillerie plutôt qu'au nombre de canons<sup>41</sup>. Toujours est-il que l'ordonnance de 1689 prévoit 5 rangs de vaisseaux et des frégates légères, et en fait douze rangs de vaisseaux, si l'on tient compte des plans d'armement. Quelques constructeurs de talent se sont éloignés avec succès des proportions fixées par cette ordonnance ou par ses devancières, mais les ignorants en ont fait autant et ils ont manqué des vaisseaux. La variété présente un autre inconvénient : tous les marins désirent que les vaisseaux de même rang aient les mêmes dimensions principales (longueur, largeur, creux), afin que les agrès et appareils des uns puissent servir aux autres bâtiments du même rang. Petit pense d'autre part que les constructeurs ont moins de connaissances que leurs prédécesseurs, et qu'ils sont sensibles aux protections, aux caprices que l'intendant suit quand il s'agit des leurs ou des siens, et à ceux des capitaines en matière d'emménagements. Pour toutes ces raisons *la flotte est composée d'unités hétérogènes dont la marche est réglée en escadre sur celle du plus mauvais vaisseau*. Suit un long raisonnement technique dont la conclusion est la suivante : il conviendrait de limiter à quatre le nombre des rangs de vaisseaux (trois-ponts, 80, 74 et 64 canons, avec deux artilleries différentes) et à un seul celui des frégates (calibre 12, soit le plus fort à ce moment pour ce type de bâtiments).

<sup>40</sup> Mémoire n° 2.

<sup>41</sup> Mémoire n° 10, pour ce développement.



Les constructeurs français entendent mieux, en 1762, la pratique que la théorie de leur art<sup>42</sup>. Il reste que les vaisseaux sont mal construits, ce dont on se rend compte après une ou deux campagnes. La durée des vaisseaux dépend de la qualité des matières et du soin apporté dans la construction, puis dans la conservation. Les travaux sont irréguliers : on traîne, puis on se précipite pour terminer une construction, ce qui coûte beaucoup et gêne l'ouvrage. L'application de bois vert sur des bâtiments en radoub est une promesse de radoub beaucoup plus considérable, mais la faute en revient ici à ceux qui fournissent des moyens inadaptés ou donnent des objectifs impossibles à tenir autrement, c'est-à-dire à la Plume.

Petit se fait de la théorie la même idée que Duhamel du Monceau. Elle « gît à faire le plan du vaisseau, à combiner toutes les qualités qu'il doit avoir et à calculer sur le plan ces qualités et à comparer le plan ainsi calculé avec d'autres plans de vaisseau dont on connaît les qualités et la façon dont il est composé ; par ce moyen on peut être sûr d'avoir de bons vaisseaux, si l'artiste n'est pas assez ingénieux pour créer du sublime. *La théorie n'est faite que pour faire sur le papier toutes les fautes qu'on serait obligé de faire en exécutant.* » L'officier n'exige que la pratique de la théorie, c'est-à-dire le calcul de la capacité, de la position du centre de gravité, de celle du métacentre, de la résistance du fluide sur la proue et du point vélique. Or, dit-il, très peu de constructeurs s'en sont servis et sont en état de le faire. Les jeunes devraient être soumis à cette connaissance pour obtenir de l'avancement : « n'est-il pas honteux que, dans l'art le plus profond, on y soit reçu sans essayer au moins un examen aussi sévère que ceux des ingénieurs [du Roi] ? » Petit concède que *l'état des constructeurs est mis trop bas* ; ces employés devraient jouir de celui des commissaires de la Marine, et ceux qui se distingueraient vraiment seraient anoblis et décorés de l'ordre de Saint-Michel. Ils mériteraient *même* d'être faits officiers de marine, quoiqu'ils ne puissent, par la force des choses, pratiquer leur métier à la mer comme les ingénieurs qui pratiquent les constructions et les sièges, mais seulement observer. Cependant le constructeur qui a donné le plan puis dirigé l'arrimage d'un bâtiment doit embarquer sur ce bâtiment. Il conviendrait aussi de nommer un chef des constructions dans chaque port, auquel tous les constructeurs, sous-constructeurs et élèves seraient subordonnés, comme dans le corps des ingénieurs. « Chaque individu de ce *corps* [celui des constructeurs] étant indépendant, chacun suit des principes différents dans des choses constantes et déterminées par les lois immuables de la mécanique. » Le constructeur cherche à se concilier les bonnes grâces des capitaines pour les emménagements et les œuvres mortes, « au détriment du bien de la patrie qui y est toujours sacrifié ». L'intendant donnera corps à ses propres caprices grâce à un constructeur ignorant, mais docile. Les élèves, enfin, ne sont pas confiés à un artiste consommé et appliqué à surveiller leur emploi du temps : ils n'en font qu'à leur tête.

Petit envisage ensuite la formation des élèves et il reproduit le système préconisé pour les officiers de vaisseau. Aucun élève ne devrait être reçu sous-constructeur sans avoir été examiné par Camus sur l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie, la mécanique, l'hydraulique et le calcul différentiel et intégral. Duhamel, « ce bon citoyen rempli de vues », avait ouvert à Paris une école pour les sous-constructeurs et les sous-ingénieurs de la Marine : « cet établissement s'est évanoui par son peu d'utilité et le mauvais choix des sujets ». « Premièrement, l'État ne doit jamais assembler des jeunes

<sup>42</sup> Mémoire n° 6, pour ce développement.

gens, fournir à la dépense de les former, parce que la brigade les fait recevoir. La bonté et l'indulgence des chefs jointes à la protection les soutient dans cet état, quoiqu'on ne leur trouve aucun des talents propres et, qu'étant reçus, ils ne montrent que de la vanité et croient en savoir déjà trop, quoiqu'ils ignorent tout. C'est ce qui est arrivé à dix ou douze des jeunes gens que cette école a fournis : à peine s'en est-il trouvé un ou deux qui possédassent les premiers éléments de mathématiques. Cela provenait de ce que M. Duhamel, quoique bon naturaliste, n'était pas assez géomètre pour les diriger, que des maîtres subalternes étaient gagnés et le chef trompé, et que son bon cœur les lui faisait recommander trop fortement aux examinateurs. Mais il vaut beaucoup mieux pour l'État, et on est bien plus sûr des talents d'un jeune homme qui, sans appui dans ses études et s'attendant à un examen sévère, fait de lui-même tous ses efforts pour se bien tirer d'un examen, *de les tirer des jeunes gens qui se présentent formés*, que d'une foule de jeunes gens que les parents, *pour se décharger de l'éducation, briguent et obtiennent de faire élever aux dépens du Roi* et qui ne valent la plupart rien par expérience. »

Le sous-constructeur ainsi reçu servira assidûment aux travaux, afin de bien connaître la nature des bois, l'économie dans leur emploi, les liaisons, le travail des pièces dans le combat ou au port, la force et le mérite de chaque ouvrier, l'art de les distribuer aux travaux, de s'attirer leur confiance, la disposition des chantiers et des appareils de lancement. Le constructeur en chef leur fera copier de bons plans, puis tracer les couples dans la salle des gabarits et les écussons, puis calculer les plans et les détailler en plans d'exécution. Le sous-constructeur doit se perfectionner dans la théorie pour se mettre en état de soutenir un examen sur la *Dynamique* de d'Alembert, la *Science du mouvement* d'Euler [la *Scientia navalis*, probablement] et sur les traités du navire et de la mâture de Bouguer ; de cet examen dépendrait sa promotion au grade de constructeur. Ce n'est pas trop demander si l'on a en vue l'amélioration des plans de vaisseaux, insiste Petit, « car on ne peut toucher aucune partie de cette machine compliquée sans faire varier tous ses rapports et qualités ».

On ne devrait à cet égard envoyer à la Cour que des plans exacts et vrais, tels qu'ils sont ensuite exécutés, et non faire approuver et signer par le ministre des plans inexécutables. *Les dimensions et configurations seraient exactement suivies jusqu'à ce qu'on en trouve de meilleures ou de plus complètes*. Les plans déposés au contrôle de Brest sont presque tous faux et ils ne sont étayés d'aucun calcul ; il faudrait au contraire y constituer un dossier technique par vaisseau, contenant le plan et les calculs de la coque et de l'arrimage, ainsi qu'un résumé convenable des observations en mer (Petit juge que les devis des capitaines ne sont pas plus exploitables que les plans). Les constructeurs se récrieront, car ils considèrent toujours leurs plans comme une propriété privée, alors qu'on ne devrait leur confier une construction que lorsqu'ils auraient démontré leur mérite. Or ils taillent dans les plans laissés par Ollivier et disposent de quelques modèles, bons ou mauvais ; ils tronquent pour dissimuler leur larcin et paraître inventer mais, à la vérité, ils agissent comme « un tailleur qui fait un habit sur un patron ». On ne doit pas s'étonner, dans ces conditions, que de tels constructeurs, au surplus dénués de connaissances théoriques, se fassent des cachotteries. Les plans en question ne sont pas des plans d'exécution, et c'est par la mauvaise distribution des baux, des écoutilles, cabestans et soutes qu'ils trahissent leur ignorance.

Petit n'oublie pas de parler de la construction marchande, dont « la plupart des [vaisseaux] sont des sabots, car on veut, avec le moins de dépense possible en bois, faire porter le plus qu'on pourra, aux dépens de toute autre propriété, de façon que ces

navires vont au plus près comme la fumée, marchent comme des écrevisses ». Le négociant se laisse aveugler par son intérêt apparent ; s'il voyait clair, il y a longtemps qu'il se serait corrigé. Une pareille cécité n'est pas permise à un ministre, parce que ces navires forment des proies faciles en temps de guerre ; l'ennemi s'approprie leur cargaison et soustrait des matelots dont la Marine aurait eu ensuite besoin. Petit évalue à 400 à 500 millions les pertes en argent des deux guerres de 1744 et 1756, et à 25 000 les pertes en matelots des bâtiments marchands, et de tels chiffres sont réellement énormes. Sans entraver le commerce (« ce corps délicat se croit blessé par le moindre ordre »), on pourrait le séduire en lui fournissant un sous-constructeur par port important et d'excellents plans : « tout le monde voudra l'employer ; il fournira des modèles, et les plus entêtés les suivront à la fin ». Dans les grands ports de commerce, il y aurait de plus 30 vaisseaux transformables en frégates, en ouvrant simplement leurs sabords, ainsi que 15 à 20 grosses flûtes : ce serait une sorte de corvée que l'État rembourserait après la guerre. Il a été question d'envoyer un sous-constructeur à Nantes, sur proposition de l'auteur, mais la chose ne s'est pas faite et elle paraît oubliée.

Les premiers intendants ont été tirés de la robe pour leur probité, leur prudence et leur connaissance des hommes, pose l'officier<sup>43</sup>. Les commissaires étaient aussi gens d'un mérite distingué. La comptabilité des matières était bien tenue, les fonds affectés aux dépenses réelles et prévues. Aujourd'hui la Plume se recrute parmi les fils d'écrivains ou de bourgeois des ports de guerre, ou encore parmi les jeunes gens de Versailles dont on veut obliger le père. Les premiers savent à peine lire et écrire lorsqu'on les reçoit, et les autres arrivent avec un esprit de dissipation ; *tous méprisent l'état d'écrivain*, ils ne cherchent qu'à paraître et à se dire officiers hors de l'arsenal, « de façon qu'une heure ou deux données à leur état semble avoir trop exigé d'eux ». On fait des promenades en canot en y employant des ouvriers, on achète des effets personnels sur les fonds destinés aux travaux. L'ouvrier ne craint pas de tels inspecteurs : il vient à l'appel et se disperse en ville pour faire de la perruque aux dépens du Roi. Ce n'est pas encore de la « friponnerie » que de passer sa journée en ville. Petit ne distingue pas moins de six cas de friponnerie, le sixième étant le délit de concussion. La concussion dans la Plume est l'« hydre à cent têtes » que l'on détruirait par une publicité véritable des adjudications et le choix de juges impartiaux pour les réceptions. A la suite de l'auteur des *Considérations* de 1756 et de Narbonne-Pelet, Petit réclame une garde militaire des portes de l'arsenal, parce que les gardiens aux ordres de la Plume laissent sortir des objets volés à l'État sans rien dire, de peur d'être renvoyés.

Après la revue des délits propres à la Plume et qui proviennent d'un mauvais recrutement et du défaut de surveillance, Petit envisage des négligences qui sont plutôt liées à l'organisation vicieuse des travaux et à *l'impossibilité, pour un corps dénué de compétences techniques, de les diriger*. « La plume a droit de mener les ateliers et veut les mener ». Elle gaspille les matières « errant sur nos quais ». Elle gaspille la main-d'œuvre car, « entre les ouvriers qui manquent et ceux qui ne font rien, l'ouvrage va d'une lenteur infinie et est d'un prix exorbitant. Cela est si vrai et cette habitude à être payé sans agir si bien établie qu'aux dernières réformes d'ouvriers, aucun des maîtres en ville ne prend un ouvrier du Roi sans lui diminuer la moitié de sa paie. » Les ouvriers sont trop payés parce que leur avancement, y compris dans la maistrance, dépend, non de l'artiste qui les conduit, mais du commissaire chargé du

<sup>43</sup> Mémoires n° 4 et 5, pour ce développement.

détail correspondant : « par là les bons se découragent et tous les ouvriers ne valent rien ». Les maîtres incapables font aussi perdre des matières. Les artistes se montrent peu dans les ateliers, car les commissaires se font valoir auprès de l'intendant et leur imputent toutes les sottises.

*Petit propose de donner l'autorité hiérarchique sur les ouvriers aux artistes et de ne laisser à la Plume que la comptabilité, la finance, les revues et le paiement des travaux en régie*, tant qu'on s'entêtera à les réaliser ainsi. Un intendant, un contrôleur sous ses ordres et quatre commissaires et des commis sous les ordres du contrôleur devraient suffire pour cette partie : nous notons que la subordination des commissaires au contrôleur souligne le caractère *passif* des attributions laissées à la Plume. L'intendant serait chargé des travaux par l'intermédiaire du capitaine de port et du constructeur en chef (les travaux de l'artillerie viennent d'être retranchés, chapitre 8). Les officiers de port seraient entièrement chargés des mouvements et armements des vaisseaux, ainsi que des ateliers qui fournissent le matériel d'armement : corderie, voilerie, tonnellerie, forges aux ancrs, atelier de mâture, poulisserie, garniture et avironnerie. Ces officiers, ayant pleine autorité dans leur district, ne pourraient rejeter leurs fautes sur les autres, autrement dit ils seraient responsables, alors que la loi l'empêche en 1762 (« la régie présente est un tissu de subterfuges les uns sur les autres »). Le commissaire dans cette partie ne tiendrait que l'état fidèle des journées, les paierait et vérifierait que les matières demandées par le capitaine de port ont été employées. Les constructeurs conduiraient les chantiers et ateliers rattachés (forges de construction, menuiserie, vitrerie, serrurerie, ateliers de peinture et de sculpture). Ils seraient dans la situation des ingénieurs du Roi, qui est conforme à l'utilité du service. Si l'on mettait les travaux à l'entreprise — et l'on a donné des vaisseaux à l'entreprise sous Blaise Ollivier en 1745 —, l'organisation ne serait pas différente, il y aurait seulement deux entrepreneurs généraux de plus. Petit s'est aperçu que la multiplication des entrepreneurs multipliait les malfaçons, les abus et les tracasseries. Dans les fortifications, c'est-à-dire dans le Génie, dont il invoque constamment l'exemple, on n'émiette pas les marchés, et l'entrepreneur général rend compte de l'exécution de tous les travaux d'une place. C'est le rôle du maître d'œuvre qu'il décrit ainsi.

Petit parle savamment du dualisme régnant sous l'intendant et, constatant l'incompétence des officiers de plume, il propose, comme les militaires, de leur enlever leur part de direction dans les travaux, mais pour la confier aux artistes, qui complèteraient ainsi la leur, et sans toucher à l'autorité de l'intendant. Cette solution est préférable à celle qui a été mise en œuvre en 1786, parce que l'unicité de l'autorité, celle de l'intendant, permet de mettre en jeu sa responsabilité, sinon celle de ses subordonnés de l'ordre technique, qui restent soumis à l'inspection de la Plume pour une partie de leurs attributions, celles notamment qui se rapportent à la comptabilité. L'auteur des *Considérations*, qui prône la suppression de la Plume, est resté une voix isolée et cela pour deux raisons peut-être : l'existence même du corps civil depuis un siècle rendant difficile sa suppression en dépit de sa faiblesse, et la volonté de ne pas porter plus loin que dans l'artillerie de Terre la « militarisation » des arsenaux.

## Les voix de l'opinion publique

Ce que l'on appelle l'opinion publique n'est pas le fruit de la guerre de Sept ans : il existe trop de mémoires datant d'avant 1756 dans les archives publiques pour en douter. Choiseul n'est pas non plus le premier homme politique français qui ait inspiré et utilisé l'opinion publique de son pays, puis subi son influence en retour. Il faut cependant admettre, par les traces laissées dans les archives de la Marine, que la guerre de Sept ans a suscité de nombreux écrits et qu'il n'y en a pas eu autant ensuite et jusqu'en 1788 et 1789, époque qui peut se comparer à la précédente, pour le fond des mémoires et pour l'état d'esprit qui s'en dégage. La liberté de ton ne doit pas davantage surprendre, comme le rappelle Chateaubriand (1768-1848) en 1814 : « il faut se souvenir que depuis soixante ans, les Français se sont accoutumés à penser librement sur tous les sujets ; depuis vingt ans, ils ont mis en pratique toutes les théories qu'ils s'étaient plus à former [...]. Les Français ont toujours été libres au pied du Trône : nous avons placé dans nos opinions l'indépendance que d'autres peuples ont mise dans leurs lois. »<sup>1</sup> Voici donc le tableau que nos lectures dans les archives de la Marine nous ont permis de dresser.

### 7.1. La noblesse commerçante et la noblesse militaire

« Les malheurs de la dernière guerre ont fait dire à un avocat et à un abbé, les sieurs Thomas et Raynal, que la noblesse n'était pas propre au service de la mer et que le Roi n'aurait une bonne marine que lorsqu'il la ferait commander par des officiers tirés de la marine marchande ; et quelques personnes les ont crus sur la seule beauté de leur esprit. » Ainsi s'exprime, avec une certaine amertume, le lieutenant général comte d'Orvilliers (1710-1792) en 1774<sup>2</sup>. D'autres officiers ont incriminé l'abbé Raynal (1713-1796), mais le discours de l'avocat primé par l'Académie française en 1761, auquel de nombreux officiers font allusion et auquel l'opinion publique a ajouté foi, a dû produire davantage d'effet que quelques tirades dans de gros in-quarto : on le

<sup>1</sup> François-René de Chateaubriand, *Réflexions politiques sur quelques écrits du jour et sur les intérêts de tous les Français*, éd. Clément, 1993, p. 190 et 194.

<sup>2</sup> *Réflexions et idées générales sur la marine de France*, autographe non daté ni signé de d'Orvilliers, vers septembre 1774, G150.

retrouve presque sans changement dans les comptes rendus des débats de l'Assemblée constituante<sup>3</sup>.

Voici comment un officier qui n'a encore appliqué son intelligence qu'à défendre les préjugés de son corps, le comte de Kersaint (1742-1793), introduit en 1775 l'opinion publique dans son discours apologétique<sup>4</sup>. « Les ministres qui avaient dirigé [après Machault] les expéditions de la guerre dont on échappait, avaient perdu et déshonoré la Marine ; la nation, qui ne peut juger que par les effets et aux yeux de laquelle on dérobaient les causes, s'était accoutumée à voir celle de nos désastres dans l'incapacité, le manque de courage d'un corps rempli de l'un et de l'autre. Des corsaires que le hasard avait favorisés avaient intéressé des gens puissants qui avaient contribué à leur équipement. On s'était exagéré leurs prouesses et, les comparant sans autre examen aux pertes que ne cessait d'éprouver la marine royale, des gens qui, comme je viens de le dire, ne pouvaient juger que par les effets, en conclurent que la marine marchande avait de la supériorité sur celle du Roi. Cette opinion s'accrédita très vite ; la noblesse et les marins, qui pouvaient seuls la contredire, se turent, les autres trop ignorants pour se défendre contre les faits qu'on citait mais surtout contre la multitude qui criait et près de laquelle la raison ne pouvait avoir accès qu'avec le temps. Dans cette disposition d'esprit un homme éloquent éleva sa voix et, dans l'éloge de M. Duguay-Trouin, saisit l'occasion de placer cette idée qui s'alliait naturellement à son sujet, de sorte que *toute la France répéta avec M. Thomas que ce serait vainement que ce royaume aspirerait à la puissance maritime tant que la marine marchande ne serait pas le berceau de la marine royale* [souligné]. »

Antoine-Léonard Thomas (1732-1785), spécialiste du concours d'éloquence dans le genre du panégyrique, saisit en fait l'occasion de la défaite française pour prononcer un véritable discours politique. Duguay-Trouin (1673-1736) était resté populaire, et ses mémoires, faits pour garder le souvenir de ses exploits, avaient d'abord paru à Amsterdam, de son vivant et à son insu. Il était facile — et permis — de brocher en 1761 des considérations pour le temps présent sur un discours poétique<sup>5</sup>.

L'avocat développe d'abord la question de la formation de l'homme de mer. Celui-ci doit prendre les connaissances et les talents nécessaires au *métier* « parmi les travaux, les dangers et les épreuves de la mer ». « Mais ces épreuves ne doivent point

<sup>3</sup> Le comte Henry de Viella (1764-1840), qui a fini sa carrière en qualité de contre-amiral en 1830, écrit à ce sujet : « [Raynal] commençait dès lors [en 1785, lorsque Malouet lui a donné asile] à se reprocher le mal qu'avaient fait les opinions beaucoup trop hardies annoncées dans ses divers ouvrages et surtout dans son *Histoire philosophique et politique des deux Indes* ; il les a en quelque sorte expiées depuis, par une lettre publique adressée à l'Assemblée nationale, où elle n'excita que le rire [...] il avait fort maltraité les officiers de marine dans ses écrits, mais, les ayant mieux connus depuis, il en avait conçu une opinion plus avantageuse. » Copie dactylographiée du 1<sup>er</sup> volume des mémoires de Viella, Ms 147, f<sup>o</sup> 153.

<sup>4</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, calligraphie peu soignée, annotations et corrections de la main de Kersaint, « pour M. de Saint-Chamant seul », avec un développement séparé contre Thomas [1775]. Cet écrit fait suite à l'*Essai sur la marine de France* dont nous ferons état au chapitre 18 ; il est contenu dans le carton G133 (pièce cotée 22).

<sup>5</sup> *Éloge de Duguay-Trouin* par A. L. Thomas inséré à la suite de l'édition de Rouen de 1788 des mémoires du corsaire, avec des notes de l'auteur, S.H.M. 33E2, pour ce développement. Kersaint considère les notes du discours comme étant de Thomas, ce dont une lecture attentive permet de se persuader. Cette édition des mémoires reproduit celle de 1741, qui est une sorte de contrefaçon récemment rééditée encore. L'édition correcte, faite d'après le manuscrit donné à la ville de Chaumont par la veuve Decrès, date de 1884.

être dangereuses pour la patrie : il faut que l'homme de mer soit éprouvé au plus grand risque pour lui-même, au moindre pour l'État. *J'oserai donc le dire (car les préjugés nationaux n'ont point d'emprise sur la vérité), nous ne serons puissants sur les mers que lorsque la marine marchande sera la pépinière de la marine royale.* » Il faut entendre par là que l'officier de marine doit se former en tout ou en partie dans la marine marchande, comme l'indique la note de renvoi : « En Angleterre, la marine marchande est une école où les particuliers risquent leur fortune pour apprendre à soutenir un jour la fortune publique. Le service dans l'une est un degré pour passer dans l'autre. Il n'est pas extraordinaire de voir des lords envoyer leurs enfants faire plusieurs campagnes sur des vaisseaux marchands : c'est, pour ainsi dire, une partie de l'éducation publique. Peut-être l'Angleterre doit-elle sa grandeur à ce système : il produit du moins de grands avantages. *Le commerce est honoré*, la science de la marine se répand dans tous les états : la marine royale se peuple d'officiers excellents qui se forment même au sein de la paix, et nous, *avec nos préjugés et notre orgueil*, nous restons dans l'ignorance. C'est ce que l'amiral Hawke dit dans cette guerre à un officier français qui était prisonnier : " Jamais en France vous n'aurez de marine, tant que vous croirez qu'il y a du déshonneur à servir sur les vaisseaux marchands. Je n'étais pas né pour être matelot, ajouta-t-il, cependant je me suis fait matelot pour apprendre la manœuvre. " Que du moins nos ennemis nous instruisent. Ces réflexions ne sont dictées ni par l'enthousiasme, ni par l'envie de censurer ; c'est le cri de la raison et de la vérité. » Thomas ajoute que la plupart des grands hommes de mer que la France a produits se sont formés dans la marine marchande, notamment Jean Bart, Tourville, le chevalier Paul, Cassard et, bien entendu, Duguay-Trouin.

Ce dernier, fils d'un armateur, a développé ses talents grâce à un puissant adjuvant : l'amour pour son roi et l'estime que le monarque lui portait. « Ce fut un étrange spectacle pour ces courtisans oisifs et dédaigneux, qu'un homme de mer transporté du sein de ses vaisseaux au milieu de la Cour et sans autres titres que ses services, conversât avec son roi. » Louis XIV l'appelle en effet en 1697 dans la marine royale et lui confère immédiatement le plus élevé des grades intermédiaires, celui de capitaine de frégate. Thomas intercale ici un parallèle de l'armateur en course et du général d'armée navale qui sonne juste. « L'armateur combat pour lui-même ou pour des particuliers : il peut s'abandonner plus hardiment à l'impétuosité de son courage. Le général de mer peut et doit moins risquer : il faut qu'il ménage sa gloire et les forces de l'État. Le premier ne fait que des coups de main, il lui faut plus d'audace ; le second concerté des projets, forme des plans, il lui faut plus de génie. L'un est animé souvent par l'intérêt, et ce motif si bas, mais si puissant, peut lui tenir lieu des ressorts les plus nobles ; si l'autre règle ses opérations sur des vues de commerce, il se déshonore et trahit l'État. Celui-ci, maître de ses expéditions, décide des lieux et des temps ; celui-là est souvent gêné par des ordres. Le premier commande à des hommes qu'il a choisis lui-même ; le second commande quelquefois à ses rivaux, souvent à ses ennemis. L'un est en même temps le ministre et le général, son dessein ne perce que dans le moment qu'il l'exécute ; le projet de l'autre est souvent divulgué avant que son escadre soit sortie du port. » Les quatre phrases qui précèdent sont autant d'imputations contre le comportement de l'officier de marine ou du gouvernement français, et Kersaint le voit bien.

Le parallèle est renforcé par le rappel de plusieurs actions de Duguay-Trouin dans la Marine. La première remonte à 1704. Duguay voit que deux vaisseaux qui l'accompagnaient se retirent pour ne pas partager le danger encouru, et que les

coupables ne sont pas inquiétés : « soit orgueil, intérêt ou bassesse, il est des hommes qui se font un devoir de protéger tout ce qui est vil ». Il est sur le point de renoncer à servir, mais « il était trop bon citoyen pour prendre ce parti extrême ». Le poète évoque d'autres vexations commandées par la jalousie, mais c'est pour n'avoir rien à dire de l'attitude des officiers français à la bataille toute récente des Cardinaux : n'ont-ils pas fui plutôt que de porter secours à l'arrière-garde attaquée par Hawke et dont le chef était laissé à son sort ? En 1707, Forbin (1656-1733) et Duguay-Trouin combattent ensemble. « Forbin, né d'un sang illustre, avait soutenu la gloire de sa naissance ; Duguay-Trouin avait fait disparaître l'obscurité de la sienne. Le premier avait donné un nouvel éclat à ses aïeux, le second avait créé un nom pour ses descendants. L'un avait mis à profit tous les avantages, l'autre avait vaincu tous les obstacles [...] mais Forbin, né pour être un général de mer, ne fit jamais que des exploits d'armateur ; Duguay-Trouin, né pour être un simple armateur, fit presque toujours des actions d'un grand capitaine. Le premier, en servant l'État, pensait à la récompense ; le second pensait à la gloire. »

On conçoit sans peine à quel point ce discours a pu agacer les officiers de marine. D'Orvilliers, sans sous-estimer les mérites du corsaire malouin, écrit avec raison qu'on ne peut le comparer au maréchal de Tourville, « modèle d'un grand général : sa campagne seule de 1690, que l'on appelle la campagne du Large, fera à jamais l'admiration des connaisseurs et caractérise bien plus l'habile homme et le général que tous les vaisseaux abordés et pris par M. Duguay. M. de Tourville a pour ainsi dire créé la tactique navale, par les principes qu'il a donnés à la France et que toutes les nations ont adoptés. M. Duguay a perdu nos forces navales en donnant aux vaisseaux anglais de même rang que les nôtres la supériorité que nous avons sur eux. Pourquoi cette différence entre ces deux modèles ? C'est que M. de Tourville, avec un esprit moins vif et moins poli, a pris ses principes dans le grand, où son génie et ses idées se sont étendues, au lieu que celles de M. Duguay se sont rétrécies dans la petite guerre dont il a toujours été occupé et où il a pris les siens. »<sup>2</sup> On n'aurait pas pu intervertir les rôles, et, si Duguay a eu des succès dans la guerre de course, c'est que la France était alors dans l'incapacité de poursuivre la guerre d'escadre, dans laquelle Tourville avait précédemment excellé. D'Orvilliers se garde aussi d'indiquer le nom d'un seul officier du grand corps, mort ou vivant, qui puisse être comparé à Tourville...

L'on s'attend à trouver à la suite du discours de Thomas une tirade sur la noblesse : elle n'y manque pas. Avant le sac de Rio de Janeiro, son action la plus connue, Duguay-Trouin est anobli (1709). L'anoblissement, écrit Thomas, donne pour ainsi dire un nouvel être. Quant à la noblesse, c'est « une institution politique, plus injurieuse peut-être qu'honorable pour l'humanité, mais utile par elle-même et qui n'est dangereuse que par ses abus ». La noblesse s'est établie en Europe et elle est l'un des principaux ressorts des gouvernements modernes ; encore faudrait-il « que ces titres ne fussent pas prodigués et surtout qu'ils ne fussent pas le prix de l'or ». Thomas soupire : « heureux les États où cette noblesse d'institution n'étouffe pas la noblesse de mérite et où, pour représenter la vertu, elle n'est ni la décoration du vice, ni le titre de l'indolence, ni le piédestal de l'orgueil ». Tel n'est pas le cas de la France, et Duguay-Trouin l'a éprouvé : « devenu chef d'escadre et depuis, lieutenant général, [il] s'était trop élevé pour que l'envie ne lui en fit pas un crime. Ces hommes lâches et vains qui veulent jouir en même temps des douceurs de la mollesse et des récompenses de la vertu osaient se vanter des actions de leurs ancêtres et ils ne pardonnaient pas à un héros d'avoir fait les siennes. » On ne saurait pourtant trop mettre de pareils exemples sous les yeux des



citoyens, ajoute-t-il en note : « il faut qu'on sache que les grands talents peuvent mener aux grandes places et que le mérite n'a pas toujours besoin d'aïeux ».

La péroration est un appel au réveil de la conscience nationale. Les guerres de l'Europe ne sont plus que des guerres de commerce, on achète des armées et des victoires, le sang est à prix d'argent : dans ces conditions les vaisseaux sont les appuis des trônes, les colonies doivent être défendues ou reconquises, c'est désormais sur la mer que les Français doivent « établir l'équilibre du pouvoir, car si un seul peuple domine, il sera tyran et vous serez esclave [...]. Français, soyez grands comme vos ancêtres. Régnez sur la mer et mon ombre, en apprenant vos triomphes sur les peuples que j'ai vaincus, se réjouira encore sur son tombeau. »

Kersaint — le Kersaint de 1775 — est furieux que l'on ose envisager de tirer les officiers militaires de la marine marchande : « C'est à l'Académie française, c'est à la partie la plus éclairée de la nation rassemblée qu'on débite ces contes, et personne ne prend la parole et ne s'élève contre de si dangereuses erreurs. Il semble que M. Thomas n'ait fait cet éloge que pour déprimer la marine royale. Si ce n'eût pas été son dessein, eût-il manqué d'associer à son éloge les grands hommes qu'elle a produits ? Mais *M. Thomas et ses pareils semblent être à la tête d'une conspiration du tiers état contre la noblesse*. Y a-t-il donc moins de préjugé à supposer sans talents et sans vertu l'homme de condition qu'à les présumer aveuglément dans celui qui ne l'est pas ? [...] Si M. Thomas avait appliqué son esprit à connaître avant de s'en servir pour parler, il eût été l'apologiste de ceux contre lesquels il a fait une satire [...]. Il aurait vu que c'est la noblesse indigente et courageuse qui sert l'État et le Roi sur les flottes et, en étudiant la sorte d'esprit qui convient le mieux à une marine militaire, il eût reconnu que, de toutes les classes, la pauvre noblesse est celle dont les préjugés et les espérances s'allient le mieux à la nature de ce métier. En questionnant ceux qui nous ont le mieux connus, il eût appris d'un grand ministre [Machault] que le courage et le zèle infatigable [étaient le propre] de ces hommes qu'il a cités à la nation comme des petits maîtres indignes d'un métier grave et hasardeux [...]. Toute la partie politique fourmille d'erreurs et qui toutes n'ont été que trop malheureusement adoptées par le public dont elles flattaient l'ignorance et les préventions. O France, c'est donc ainsi que ceux mêmes qui ont le plus de lumières pensent et parlent de la partie la plus essentielle de la puissance : partie négligée ou incessamment sacrifiée à l'ambition et à l'aveuglement de toutes les autres [...]»<sup>4</sup>.

Dans la dernière édition, celle de 1780, de l'*Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, celle dans laquelle l'empreinte de Diderot (1713-1784) est la plus forte, les auteurs se posent comme « les organes d'un tribunal suprême que la raison élève enfin sur un fondement inébranlable », autrement dit les organes de l'opinion publique, qui « pénètre dans les cabinets où la politique s'enferme »<sup>6</sup>. L'attaque contre le corps de la Marine paraît pourtant bien conventionnelle. Ainsi, le service de l'escorte « n'[a] rien de noble et ne [conduit] à aucune sorte de gloire », pas plus que les « croisières difficiles pour surprendre ou détruire les bâtiments de l'ennemi ». La force militaire n'a pas été instituée

<sup>6</sup> Édition de Genève de 1780, 4<sup>e</sup> vol., livre 18 (*Colonies anglaises d'Amérique*), p. 440 à 444, et livre 19 et dernier, p. 577, pour ce paragraphe. Les auteurs condamnent l'ordonnance de 1776 qui rend les officiers de marine maîtres du service des arsenaux et de la direction des opérations navales à la place du ministre.

pour procurer des grades aux officiers ; « si le commerce n'a plus de protecteurs, que deviendront les richesses de l'État, dont vous demandez sans doute une part pour récompense de vos services ? [...] Vous aspirez à la gloire. Apprenez que la gloire est partout où l'on sert l'État ». Les maximes consacrées en Angleterre sont à l'opposé de ces idées fausses, etc. Considérant enfin que le système des Classes est propre à l'absolutisme et qu'en définitive la presse n'est qu'une servitude passagère, alors que l'institution des Classes est un esclavage perpétuel, les auteurs préconisent l'engagement volontaire des marins : c'est la meilleure idée de ces philosophes mais non la plus facile à mettre en actes.

La partie du discours de Thomas qui porte sur l'honneur attaché en Angleterre aux professions du commerce et spécialement à la marine marchande, lequel contraste avec l'espèce de répulsion qu'elles inspirent à la noblesse française, fait évidemment penser à deux brochures célèbres publiées en 1756. René Valin, le commentateur de l'ordonnance de 1681 qui nous a été utile dans la partie des Classes, prend nettement position dans le commentaire de l'art. 1<sup>er</sup> du titre 8 du 2<sup>e</sup> livre, qui s'écrit ainsi : « Pourront nos sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soient, faire construire ou acheter des navires, les équiper pour eux, les fréter à d'autres, et faire le commerce de la mer par eux ou par personnes interposées, sans que pour raison de ce, les gentilshommes soient réputés faire acte dérogeant à la noblesse, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail. »<sup>7</sup> Valin commence par rendre hommage à Louis XIV et à Colbert, qui ont essayé de purger la noblesse française de son préjugé. Le père Fournier posait déjà dans son *Hydrographie* de 1643 que le mépris des nobles et des riches pour le commerce nuit à l'État, qu'il faudrait au contraire attacher de l'honneur à la marchandise et ouvrir cette carrière à la noblesse : ce serait un moyen de l'entretenir et de soulager les familles chargées d'enfants<sup>8</sup>. D'un autre côté, la liberté des échanges profite à l'État, les taxes prohibitives nuisent au fisc et à l'industrie humaine<sup>9</sup>.

Sur le premier point, Louis XIV est d'accord avec le Jésuite. Par les lettres patentes de juillet 1646 et d'octobre 1663, il anoblit les chefs de la manufacture de draps de Sedan et de celle d'Abbeville et leur permet d'associer des nobles à leur entreprise<sup>7</sup>. L'édit de mai 1664 et la déclaration d'août relatifs à l'établissement des compagnies des Indes orientales et occidentales mentionnent que les nobles peuvent y prendre intérêt ; puis vient l'édit d'août 1669 en faveur du commerce maritime qui comprend l'article dont celui de l'ordonnance de 1681 est une extension. Le commerce par voie de terre est explicitement permis par l'édit de décembre 1701<sup>10</sup>. Valin ne s'étonne pas que fort peu de nobles aient renoncé à leurs idées sur le commerce, puisqu'ils viennent seulement de comprendre que l'ignorance n'était pas l'un de leurs titres.

<sup>7</sup> René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, etc., éd. de 1760, La Rochelle (avec approbation et privilège ; dédicace au duc de Penthièvre), vol. 1, p. 529 à 531, pour ce développement.

<sup>8</sup> François Oudot de Dainville, s.j., *Les Jésuites et l'éducation de la société française. La géo-graphie des humanistes*, 1940, p. 258 à 260. L'édition de 1643 de l'*Hydrographie, concernant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, comporte 933 pages in-folio. L'ouvrage a été réédité en 1667 et 1673.

<sup>9</sup> *Hydrographie*, op. cit., p. 165-166.

<sup>10</sup> L'art. 4 de l'édit de décembre 1701 définit ce qu'est que le commerce en détail, qui emporte dérogation depuis toujours : « celui qui se fait en boutique ouverte, avec étalage ou enseignements aux portes des magasins ».

L'abbé Coyer (1707-1782), dans sa brochure intitulée *La noblesse commerçante*, utilise le raisonnement et l'ironie mais, s'il passe quelquefois la mesure c'est, dit Valin, « qu'à certains maux il faut couper dans le vif et ne pas craindre de rendre l'opération plus vive et plus douloureuse, pour ne rien laisser qui puisse faire rouvrir la plaie dans la suite ». Son contradicteur, le chevalier d'Arcq (1721-1795), prétend que seule la profession des armes convient à la noblesse, qu'il regarde comme militaire par essence (*La noblesse militaire opposée à la noblesse commerçante ou Le patriote français*). L'abbé Coyer n'entend pas détourner les nobles de l'illustration par la carrière des armes, il ne songe qu'à relever la noblesse indigente par le commerce pour la mettre en état de servir ensuite militairement l'État, tandis que le chevalier d'Arcq ne lui en donne aucun moyen. Mais ce dernier auteur ne s'est pas contenté d'« idées de gloire gigantesques » et de paralogismes : il s'est permis d'attaquer le commerce et, indirectement, les lois qui en permettent l'exercice à la noblesse. Valin sait ce que c'est que la pacotille et il écrit à ce propos : « il est singulier de voir des nobles, non seulement ne pas rougir de prendre des emplois [dans la finance] auxquels l'opinion commune n'attache que du mépris et de la honte, par préférence aux opérations du commerce, pour lequel ils ne montrent qu'un dédain *injurieux*, mais encore faire sourdement le trafic, au préjudice du bien même de l'État. S'ils ne croient pas déroger en faisant un trafic illicite, qui ne peut que les déshonorer à tous égards, pourquoi voient-ils avec d'autres yeux le commerce permis et autorisé, auquel leur souverain même les invite depuis si longtemps ? » A pareille imputation il n'y a point de réponse, et le silence dont Kersaint se plaint si fort résulte en partie de cette gêne.

Valin développe ailleurs des opinions sur l'enrichissement du pays qui sont celles de Maurepas et de Colbert<sup>11</sup>. Une certaine opinion réprovoque le luxe et en jette le blâme sur le commerce. On voudrait en revenir à la frugalité de nos pères, mais sans réfléchir que l'État qui s'engagerait d'abord dans cette voie rétrograde « deviendrait bientôt la victime de l'ambition des autres ». Valin croit même que « les principes du gouvernement et la politique respective des nations doivent varier pour s'accommoder aux circonstances ». Il suffit de suivre le plan tracé par Louis XIV pour étendre et entretenir le commerce extérieur de la France. Le commerce n'est en rien la cause de la dépopulation, « terme aujourd'hui si fort à la mode » ; il fournit au contraire au cultivateur un prix pour ses productions qui le dédommage de ses dépenses et de ses fatigues. Toutes les branches du commerce doivent être cultivées, parce qu'elles se prêtent un mutuel secours, conclut notre procureur.

En 1748 Montesquieu (1689-1755) a condamné la noblesse commerçante en ces termes : « Il est contre l'esprit du commerce [qui est la profession des gens égaux] que la noblesse le fasse dans la monarchie [...]. Il est contre l'esprit de la monarchie que la noblesse y fasse le commerce. L'usage qui a permis en Angleterre le commerce à la noblesse est une des choses qui a le plus contribué à y affaiblir le gouvernement monarchique. »<sup>12</sup> Des lois engageant la noblesse à commercer la détruiraient, sans profit pour le commerce ; il vaut mieux continuer d'anoblir par le commerce<sup>13</sup>. Montesquieu y voit un motif d'émulation. « Les lois qui ordonnent que chacun reste dans sa profession et la fasse passer à ses enfants ne sont et ne peuvent être utiles que dans les États despotiques, où personne ne peut ni ne doit avoir d'émulation ». Le commerce permet

<sup>11</sup> R. J. Valin, *op. cit.*, vol. 1, p. 10-11, pour ce développement.

<sup>12</sup> *De l'esprit des lois*, livre V, ch. 8 et livre XX, ch. 21.

<sup>13</sup> *Ibid.*, livre XX, ch. 22, pour ce développement.

de s'enrichir et donc d'acheter la noblesse. Montesquieu refuse d'examiner « si l'on fait bien de donner ainsi aux richesses le prix de la vertu » ; il constate que cela peut être très utile à l'État. Il admet que la noblesse d'épée passe avant la robe, dont les membres se distinguent par la capacité et la vertu, mais dont le corps seul, comme dépositaire des lois, est dans la gloire, alors que les militaires accèdent à la gloire à titre personnel. Il admet aussi que le service militaire soit coûteux<sup>14</sup>. Il pose que la profession par excellence des nobles est le service militaire du Prince<sup>15</sup>. Il écrit encore que les lois de la monarchie doivent tendre à soutenir la noblesse, et notamment soutenir son existence par l'hérédité, par les substitutions qui conservent les biens dans les familles, par les retraits lignagers qui rendent aux familles nobles les terres que la prodigalité d'un parent aura aliénées, par le droit d'aînesse, par les privilèges attachés aux terres nobles comme aux personnes<sup>16</sup>. Mais à ceux des nobles qui n'ont que leurs titres de noblesse et pas d'espoir d'entrer dans l'armée, ni dans la robe, c'est-à-dire à la majorité des nobles, Montesquieu ne laisse aucune perspective.

Aussi bien n'est-ce pas contre Montesquieu que l'abbé Coyer écrit à la suite de Voltaire, car l'adversaire a acquis trop de notoriété aux yeux des Français pour qu'on puisse l'attaquer de front ; il prend pour prétexte la publication, en 1754, des réflexions du marquis de Lassay (1652-1738) dans le *Mercur de France*<sup>17</sup>. Le défunt se réjouissait de l'essor du commerce en France, « le grand ressort de la fortune de l'État », mais craignait qu'il ne fût permis aux nobles car il y voyait « un très grand mal ». L'abbé Coyer veut croire que cette crainte « part plutôt d'un cœur citoyen (*qualité bien rare*) que d'une combinaison réfléchie ». Il commence par invoquer l'exemple de l'Angleterre, et il s'agit pour lui comme pour d'autres auteurs français, d'un argument d'autorité. En Angleterre l'État a encouragé la noblesse à commercer : le pays et la noblesse s'en portent-ils moins bien ? « Au lieu de rester dans une vie oisive, dépendante et malaisée, ils se sont enrichis en augmentant la fortune publique, et leurs enfants, par les richesses dont ils ont hérité, n'en sont devenus que plus propres aux grandes places [du service public]. » L'indigence a frappé une partie de la noblesse française : « le commerce se présente à elle comme une planche dans le naufrage ; la saisira-t-elle ? » Tel est le but de l'auteur, qui cherche à redorer le blason de la noblesse pauvre par un moyen utile ; tel est, dit-il, le « vœu général de la nation », depuis que des nations rivales ont fait sentir les forces qu'on peut retirer du commerce, depuis qu'il « commence à s'anoblir lui-même dans les idées publiques » et que la philosophie « éclaire et dissipe nos préjugés ». L'abbé part d'un constat indiscutable ; il montre les avantages d'une noblesse commerçante pour l'État ; il cherche à ruiner le préjugé contraire sous ses deux formes et présente ses vues d'avenir, en soulignant que les mesures déjà prises par le législateur ne suffisent pas à résoudre le problème, si bien qu'il faut lutter sur le double plan du préjugé et de la loi positive.

Le constat est fort simple à établir : quoiqu'il n'ait pu obtenir le chiffre de la population noble en France, l'abbé Coyer, en l'évaluant à 360 000 individus (2 maisons

<sup>14</sup> *Ibid.*, livre II, ch. 4.

<sup>15</sup> *Ibid.*, livre IV, ch. 2.

<sup>16</sup> *Ibid.*, livre V, ch. 9.

<sup>17</sup> *La noblesse commerçante* a d'abord paru à Paris et à Londres en 1756. La brochure est reprise dans l'édition complète des œuvres de l'abbé Coyer en 7 volumes, publiés à Paris en 1782-1783 avec approbation et privilège du Roi ; elle y occupe les 124 premières pages du 2<sup>e</sup> volume. Nos analyses sont faites d'après cette édition.

nobles par lieue carrée dans les campagnes, soit 180 000 personnes, et autant dans les villes), montre bien que seule une minorité des hommes peut trouver place dans l'Armée, puisque Louis XIV n'a jamais employé plus de 30 000 officiers, toute question de degrés de noblesse mise à part. Conclusion : « il n'y a aucun retranchement, aucune diminution, dès qu'on applique ailleurs l'excédent de noblesse ». Si l'éducation des pères nobles porte exclusivement au métier militaire, les fils éconduits ne sont-ils pas en droit de leur reprocher de les avoir induits en erreur ? Ils auraient dû leur apprendre qu'il est un état honorable où « on ne dépend que de soi-même, de son travail et de son industrie » : l'abbé émet ainsi une proposition imprudente qu'ont relevée des auteurs ayant écrit à sa suite dans le cadre de la polémique qui a suivi la parution des deux brochures. La noblesse sert bien à la guerre, mais il est des roturiers qui servent bien aussi : « le Roi s'en est aperçu, puisqu'il leur a marqué une place dans le nobiliaire [édit de novembre 1750 créant une noblesse militaire] ». Il ajoute : « un capitaine [noble] qui aurait un frère propriétaire d'un vaisseau ou à la tête d'une manufacture [n']en combattrait [pas] avec moins de valeur ».

Cette dernière proposition montre que Coyer entend le commerce au sens large et que sa noblesse serait plus correctement appelée *noblesse industrielle*, car c'est avant tout l'oisiveté de la noblesse qu'il s'applique à combattre. Ce n'est certes pas à Paris qu'on éprouvera « les soupirs d'une noblesse qui gémit au loin en mêlant ses larmes avec celles du laboureur ». L'indigence dégrade les marques d'honneur et nuit à la mise en valeur du sol français. « Un état si violent ne saurait durer. Il finira par un autre encore plus violent » : les terres seront vendues, et Coyer « n'examine point si des hommes nouveaux qui s'élèvent par le travail ne sont pas plus estimables que des anciens nobles qui tombent par l'oisiveté ». Il n'examine pas, mais il fait allusion à plusieurs reprises dans la brochure de 1756 et dans celle de 1757 à des menaces qui pourraient à la longue peser sur l'existence même de la noblesse en France.

Parmi les avantages essentiels de l'existence d'une noblesse commerçante se trouve le commerce maritime. La nature a placé la France au nombre des puissances maritimes. Le commerce intérieur, pose notre économiste, établit seulement une circulation de richesses, sans en augmenter la masse ; le commerce extérieur enrichit l'État, c'est même « la plus riche de toutes les mines ». La noblesse se pique de distinction en tout et, « sans cette distinction de mérite, elle tombe au-dessous du peuple ». La marine marchande serait un grand sujet de distinction pour elle. Les Hollandais emploient de nombreux navires pour le cabotage des côtes de France, ainsi que pour les importations françaises de munitions navales venant du Nord, et ce joug est gênant en temps de guerre. Les colonies françaises, sauf les îles du Vent et le Canada, sont peu cultivées, spécialement le désert de Louisiane. Les Anglais importent tous les ans des milliers de Noirs en Virginie et en Jamaïque pour cultiver le coton, le sucre et le café dont le Français a besoin, y compris dans ses colonies. « On cherche de tous côtés des établissements qui se refusent, on assiège Versailles pour obtenir des places, on va jusqu'à désirer la guerre » ; or la France a absolument besoin d'une navigation plus étendue, le moindre vaisseau marchand emploie plusieurs officiers, « et on dit avec un air d'embarras : que faire de la noblesse ? » De plus les officiers de la marine marchande peuvent être utiles à la marine de guerre : « on convient que la première élève pour la seconde des matelots et aussi des ouvriers en tout genre ; mais on ignore ou *l'on veut ignorer* qu'elle lui donnerait aussi des officiers d'expérience ». « Pourquoi ne donnerions-nous pas le même berceau à notre noblesse ? Elle prétend que les places de la

marine royale ne sont faites que pour elle ; elle les mériterait alors et les remplirait bien [...]. Les nobles vénitiens, fiers de leur noblesse jusqu'au ridicule, se sont pourtant mis au niveau du commerce. »

Pourquoi donc Montesquieu n'a-t-il vu aucun des avantages décrits par Coyer, « lui qui voyait si bien » ? Il écrit en effet qu'engager la noblesse à commercer, c'est le moyen de la détruire sans aucune utilité pour le commerce. « D'abord je suis surpris que ce génie, trop philosophe pour aimer le ton dogmatique, l'ait pris en cette occasion. » Il ne donne pas ses raisons, écrit Coyer, si bien qu'il faut opposer à son autorité celle de Vauban, qui a écrit le contraire dans la *Dîme royale*<sup>18</sup>. L'expérience parle du reste contre Montesquieu à Gênes, à Venise, en Angleterre, dans l'ancien duché de Bretagne, et l'expérience est la plus forte des raisons. Mais plus forts que la raison sont les préjugés, ce sont eux qui gouvernent le monde, ajoute l'abbé. Il en est pourtant qu'on a vaincus, y compris en matière religieuse : raison d'espérer. Les nobles ne se piquent plus d'ignorance. Le préjugé contre le commerce est vaincu au Danemark, il l'est aussi dans les colonies françaises « où des gentilshommes d'ancienne race se sont enrichis et élevés par le commerce ».

En quoi consiste donc ce préjugé ? On avance que le commerce attente à l'honneur. Pourtant un titre de page, d'écuyer, « jette un vernis sur ces fonctions domestiques » ; le commerce ne présente quant à lui rien de servile. Ni Lassay ni Montesquieu n'ont osé écrire que le commerce déshonorait la noblesse, car un tel lan-gage les aurait déshonorés eux-mêmes. On invoque les Anciens à tort et à travers. Les Romains ont dans l'ensemble négligé le commerce et l'ont peu honoré. Les Francs, à leur suite, l'ont regardé comme un objet de brigandage. Puis sont venus les théologiens, « qu'on croyait alors sur parole » : ils ont pris à Aristote la théorie du prêt à intérêt, qu'ils ont confondu avec l'usure<sup>19</sup>. Partant le commerce n'était plus la profession des gens vils, mais celle de gens malhonnêtes, et « il fut totalement abandonné aux Juifs, nation pour lors couverte d'infamie ». « Il n'en fallait pas tant pour humilier le commerce et pour persuader qu'il dérogeait à la noblesse : on en fit une loi. » Pourtant le financier noble, qui appauvrit l'État, reste noble ; « qui sait même, à la tournure que prennent les choses, si les grands du Royaume ne seront pas un jour les plus grands publicains ? » Les nations, ajoute Coyer, ont méprisé tantôt une profession, tantôt l'autre, selon l'impulsion de leurs préjugés ou de leur religion. Si la noblesse française ne peut se décider autrement que par l'avis d'autrui, qu'elle se règle sur les faits. Et l'abbé d'accumuler ceux tirés des anciens et des modernes ; d'ailleurs « il y a longtemps que dans votre propre nation, dont vous craignez imprudemment la censure, on vous invite [par la loi] à commercer ».

Si ce n'est pas l'honneur qu'on attaque, c'est la gloire. Les colonies, motif de gloire incontestable, sont dues aux marchands qui les ont découvertes, ont senti leurs possibilités, « ont conquis les naturels du pays par la douceur et les appas du commerce. La force n'est venue qu'après. » Il y a de la gloire à procurer des alliés à sa patrie et,

<sup>18</sup> Coyer exagère : Vauban propose en fait de cumuler les avantages du plan du chevalier d'Arcq et de celui de l'abbé Coyer au profit de la noblesse, contre le paiement de l'impôt proportionnel sur le revenu qu'il appelle dîme royale.

<sup>19</sup> Le *Dictionnaire de théologie catholique*, t. XV, col. 2 377 à 2 380 indique notamment qu'après avoir longtemps réaffirmé la doctrine scolastique qui le condamne, l'Église n'a jamais prononcé sur le caractère licite du prêt à intérêt ; en 1873 la Congrégation de la propagande de la foi déclare qu'il suffit de suivre la loi civile de l'État. En France, le prêt à intérêt cesse d'être regardé comme un délit par le décret du 12 octobre 1789.

« sans argent point d'alliés, et sans commerce point d'argent ». L'Angleterre en éveillera partout. « La guerre est devenue une dépense d'argent plutôt qu'une dépense d'hommes [...] et comme le commerce est la source des richesses, toute l'Europe en fait son objet capital [...] les succès passent tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, mais à la fin la nation qui a le plus d'argent, c'est-à-dire le plus de commerce, se procure la victoire, quoi qu'il puisse arriver. » C'est avec l'argent du commerce que Louis XIV a conquis et annexé des pays étrangers. A présent « nous sommes assez grands ; il s'agit de nous peupler, de cultiver nos terres, de lever des tributs par notre industrie sur l'ancien et le nouveau monde, de nous enrichir pour être heureux ». Tous les États tendent indéfiniment à une plus grande puissance, le commerce y contribue, il est donc glorieux comme la guerre. Dans la guerre de 1744 les victoires terrestres ont été flétries par des défaites navales, ce qu'ont caché « nos orateurs, nos poètes [qui] ont vanté la modération du Roi dans la dernière paix ». Les guerres maritimes vont devenir plus fréquentes, or sur mer l'armée ne vit pas du pillage ni des exactions...

L'auteur de la *Noblesse commerçante*, à la fois dans le dessein d'anéantir le préjugé et de permettre à des nobles pauvres de commencer dans la carrière du commerce, préconise d'abolir la frontière qui sépare le commerce de gros du commerce de détail. Il n'est pas à craindre que les nobles courent les rues en vendant des peignes ou des allumettes, et restreindre le commerce par une loi de dérogeance, « c'est fermer une mine d'or parce qu'elle est trop riche ». D'autre part, tant que cette séparation subsistera, la noblesse qu'on pourra gagner par le commerce ne passera pas pour être de bon aloi. Coyer propose de conserver aux nobles commerçants les privilèges dont ils jouissaient avant de commercer ; la description péjorative qu'il en donne montre qu'il est peu favorable à cette sorte d'honneurs. Il ne craint pas que la jeunesse se jette dans cette carrière, car elle préférera « une vie libre, inappliquée, susceptible de tous les plaisirs, décente au milieu des vices ». Mais, pour être officier, il faut un commencement de fortune. Le noble commerçant ne détournera pas plus ses enfants du métier des armes que le noble magistrat. Et, dans la France de 1756, le négociant enrichi « n'a rien de plus pressé que de faire ses enfants plus grands que lui et il place une compagnie, un régiment à la tête de ses projets ; c'est beaucoup s'il ne renonce pas lui-même à un autre million qu'il pourrait gagner, pour se faire noble ». La descendance du noble commerçant sera plutôt guerrière « jusqu'à ce que, par les dépenses du service ou par une brillante profusion assez ordinaire à cet état, elle retombât dans la pauvreté, pour se relever encore par le commerce ».

La position de départ de l'auteur de la *Noblesse militaire* consiste à ignorer les lois que son grand-père a promulguées afin d'engager la noblesse à faire le commerce en gros et de donner à cette profession la considération souhaitable pour le bien de l'État<sup>20</sup>. Le chevalier d'Arcq affirme dans le préambule que le système de la noblesse commerçante ne tend rien de moins qu'à la destruction de la monarchie. Il ajoute que dans toute autre époque de corruption, il serait peut-être inutile de songer à en prévenir les effets ; mais au XVIII<sup>e</sup> siècle, on souffre des abus qu'il est permis de combattre et que l'on peut vaincre. Parler d'une noblesse militaire, c'est introduire une distinction qui n'existe pas dans un État belliqueux et dont tous les anciens nobles se sont illustrés

<sup>20</sup> *La noblesse militaire opposée à la noblesse commerçante, ou Le patriote français*, « à Amsterdam, 1756 ». Les notes et citations sont faites d'après l'exemplaire A<sup>1</sup>m-155 du S.H.A.T. Le texte du chevalier d'Arcq est mal construit : il n'est pas linéaire, revient plusieurs fois sur les mêmes questions, c'est une sorte d'incantation.

par l'épée ; on attaque les préjugés qui intéressent le corps de la nation, on ne peut donc « trop tôt s'armer pour leur défense ». Le chevalier considère d'abord le commerce dans ses rapports avec les États. Il pose que le degré de commerce doit être calculé sur la situation géographique de l'État considéré, le caractère distinctif du peuple qui l'habite et son génie, enfin sur la forme de son gouvernement. Seuls les États ayant des côtes et des havres peuvent faire un commerce appréciable et d'Arcq n'insiste pas, alors que les deux autres considérations donnent lieu à un discours fourni et dangereux.

Selon le chevalier, « la monarchie tend toujours à s'agrandir, or l'esprit de conquête ne s'accorde pas avec les grands établissements de commerce, et, si cet esprit n'animait pas la monarchie, elle ne pourrait se soutenir ». En entretenant cet esprit, le monarque se fait craindre et respecter de ses voisins et il permet à ses sujets de jouir de la paix. Au contraire, s'il semble abandonner toute idée de conquête, si les troupes sont négligées, la discipline relâchée et l'état militaire sans considération — pour le chevalier tout va ensemble —, alors ses voisins profiteront de la prise qu'il donne sur lui, malgré les traités et le droit des gens, malgré les négociateurs, car « les bons négociateurs sont ceux qu'on fait soutenir par une puissante armée ». La république, prétend l'auteur, ne tend à l'inverse qu'à conserver ses possessions et ne porte ses vues d'agrandissement que sur son intérieur, si bien qu'elle peut s'abandonner au commerce, « qui souvent y devient un aliment nécessaire ». Une monarchie peut devenir trop riche : les richesses deviennent inutiles entre les mains de ceux qui les possèdent, « par le renchérissement des denrées qui croît en même proportion que l'augmentation de la quantité des espèces, et cette quantité gêne la subsistance de ceux qui en possèdent le moins » ; elles deviennent dangereuses entre les mains du monarque, qui est trop près de devenir despote et de se passer de ses sujets. *Or c'est le commerce qui fait naître le luxe*, « cet ennemi le plus redoutable de tous pour un État », c'est lui « qui le nourrit, lui et cette foule de vices qu'il traîne à sa suite ». L'Angleterre paraît certes tirer de nouvelles forces du commerce et du luxe, mais d'Arcq considère que cet État est un cas particulier de par, « 1° la forme du gouvernement des Anglais, si sagement mêlé du monarchique et du républicain ; 2° la situation du pays qu'ils habitent ; 3° leurs préjugés, l'usage qu'ils sont toujours près d'en faire et la médiocrité du luxe auquel ils sont parvenus ». L'opulence des citoyens est aussi le germe des troubles dans la république : « du moment qu'on verra l'inégalité des richesses dans une république, on y verra bientôt s'introduire l'inégalité des rangs, et le gouvernement d'un seul la suit de près ».

L'inégalité des rangs est au contraire la base du gouvernement monarchique et elle est nécessaire à sa conservation. D'Arcq admet des subdivisions à l'intérieur des trois ordres (qu'il appelle classes), mais les divisions principales sont impératives : chacun doit s'occuper des fonctions de sa classe et ne pas empiéter sur celles des autres classes, car la confusion conduit, après une phase de désordre ou d'« inégalité inconstante », au gouvernement despotique, puisqu'on ne peut revenir au régime républicain. « Les fonctions de la noblesse sont en général et principalement en France ainsi que dans tout État belliqueux, de soutenir la gloire et les intérêts du Prince et de la nation, de verser tout son sang pour défendre ceux dont le travail journalier contribue à sa subsistance et à son bien-être, et de rendre la justice aux citoyens, sous l'autorité des lois qu'elle doit maintenir, portion du pouvoir souverain que le monarque lui confie. » Celles du tiers état « sont principalement de faire valoir les fonds de l'État, les terres, l'industrie et l'argent ; c'est donc dans cette classe qu'il faut chercher les richesses et les ressources de l'État ; c'est donc à cette classe seule qu'appartiennent les cultivateurs, les



commerçants, les dépositaires des finances, les artisans, enfin les citoyens en sous-ordre, si l'on peut parler ainsi, qui servent les citoyens des autres classes et qui composent le bas peuple ».

Chemin faisant *d'Arcq a été amené à reconnaître qu'il existe des peuples commerçants et des peuples belliqueux sous le gouvernement monarchique*. Chez les premiers, dit-il, il faut « principalement » favoriser la population du tiers, et chez les seconds, il faut de même favoriser la noblesse. Cette insistance, tant chez d'Arcq que chez Coyer, sur la question de la population provient du fait qu'on s'imagine à l'époque et à tort qu'elle diminue<sup>21</sup>. En France le commerce donnerait des hommes, mais « des calculateurs, dont l'unique but est de s'enrichir en procurant à leurs concitoyens tout ce qui peut amollir le courage ; des hommes toujours prêts à se transplanter dans d'autres climats, pour peu qu'ils trouvent leur intérêt à s'expatrier ; des hommes qui savent tout entreprendre pour accroître l'opulence, le faste, le luxe de leur pays et rien pour conserver sa liberté ». Admettant tout de même que le commerce puisse encore s'accroître en France, d'Arcq ne veut pas y enrôler de nobles, alors qu'il y a des roturiers en grand nombre parmi les officiers de l'Armée. *Il distingue du reste deux espèces de valeur militaire chez les peuples éclairés, c'est-à-dire raisonnables* : pour les peuples « pétulants », la valeur est « une espèce d'ivresse fougueuse que nourrit le préjugé » ; pour les peuples « tranquilles » et « flegmatiques », la valeur « n'est l'effet que de la nécessité du moment, elle y est solide sans être brillante, mais elle a besoin que les forces du corps, que la vigueur des combattants répondent à ce qu'on demande d'elles ». Le Français est dans le premier cas, et « ôter quelque chose aux préjugés de la nation à cet égard, c'est donc diminuer sa force réelle en proportion de ce qu'on lui fait perdre du côté de cette force acquise, factice, idéale si l'on veut ».

D'Arcq s'applique d'autre part à montrer que le commerce tend à détruire cette valeur de préjugé français qui n'est autre que l'*honneur*. Le but du commerce, c'est l'intérêt ; la considération n'est qu'« en sous-ordre ». Le but de l'honneur n'est autre que la considération, « à laquelle on immole continuellement l'intérêt ». La *probité*, qui est à la base de toutes les professions licites, leur est commune, quoique sous des formes différentes, ainsi que le patriotisme et l'esprit de combinaison ou de calcul. Comme le patriotisme ne suffit pas à conduire les hommes, « l'amour de la gloire, en soutenant le trône, maintient la monarchie, et cet amour analysé est ou le désir de s'attirer de la considération, principalement dans le cercle de société où l'on vit, et cela du général jusqu'au soldat inclusivement, ou la crainte de perdre cette considération, crainte qui fait agir comme l'amour de la patrie, comme les sentiments d'honneur que l'on suppose toujours dans la noblesse et que souvent elle y remplace ». En ouvrant le commerce à la noblesse, on court « le risque d'avilir dans ce corps, appui de la monarchie, les sentiments d'honneur et d'y éteindre le désir de la gloire », de perdre le militaire « chez un peuple constamment belliqueux depuis son origine, chez un peuple dont les armées ont presque toujours marché, suivies de la victoire et précédées de la terreur ». Une main accoutumée à manier les instruments du commerce derrière un comptoir sera malhabile à manier les armes, à combiner des plans de campagne, à accepter la discipline nécessaire dans les troupes. Aussi d'Arcq considère-t-il la noblesse commerçante comme entièrement perdue pour la défense de l'État.

<sup>21</sup> Jacques Dupâquier, *Histoire de la population française*, t. 2, 1988, p. 58, 59, 61 et 65.

Un règlement qui permettrait aux nobles de commercer et aux roturiers d'y acquérir la noblesse serait une iniquité, car le commerçant trouve dans ses gains journaliers la récompense de ses travaux, il ne risque ni sa vie, ni ses plaisirs, ni même sa fortune dans ses fonctions ; les honneurs qu'il est juste d'accorder à une profession « utile et seulement honorable » deviennent une grâce particulière pour ceux qui ont embrassé une profession seulement lucrative « et dans laquelle ils ont trouvé leurs avantages personnels, en même temps qu'ils faisaient le bien de l'État ». Si la noblesse doit être portée au commerce, il lui faut conserver cette considération qu'elle ambitionne ou lui faire préférer la fortune à l'honneur. Du reste l'abbé Coyer, poursuit le chevalier, connaît l'esprit français : il veut transporter dans le commerce les droits et la considération de la noblesse. Mais il n'a pas réfléchi que la noblesse française tend à se dégoûter de l'état militaire et que son système va l'en éloigner davantage.

D'un autre côté le commerce en gros nécessite une mise de fonds : « si le noble possède ces fonds, il n'a pas besoin de commercer, ces fonds doivent lui suffire pour subsister, en attendant les récompenses que son mérite et ses services doivent naturellement lui procurer ». S'il ne les a pas, comment fera-t-il ses premiers pas ? « Un gentilhomme ne connaît d'autres maîtres que Dieu, l'honneur, sa patrie et son roi. Est-ce donc au service d'un roturier qu'on veut l'assujettir, sous le titre d'apprentissage ? Est-ce en déposant le harnais de la gloire, pour endosser celui de la servitude, qu'on prétend le conduire à la fortune ? Quelles ressources ! Quelle honte ! *L'indigence ne lui est-elle pas mille fois préférable ?* Supposant les nobles pauvres enrichis par le commerce sans avoir subi aucune épreuve humiliante, d'Arcq cherche quel profit l'État peut en retirer. « Les nobles commerçants ne seront que des nobles, et ces nobles riches ne seront bientôt plus que des fainéants. A la troisième génération les richesses seront dissipées ; la paresse enracinée restera seule, et l'État n'aura plus que des hidalgos ».

D'Arcq veut une noblesse riche d'honneurs plutôt que d'argent et recommande de réformer d'abord le luxe, et spécialement dans l'Armée, car il admet qu'une certaine quantité de luxe est nécessaire, « lorsqu'il ne sort point des classes où il concourt au bien de l'État ». Pour pallier le dépérissement de la noblesse par l'appauvrissement, le monarque doit dispenser des grâces suffisantes, sinon pour maintenir le nombre des nobles, du moins pour leur conserver un état décent. La plus importante consiste à attirer les nobles au service. D'abord en supprimant la vénalité des charges dans l'Armée, qui fait accorder l'emploi à un roturier qui a de l'argent, alors que, « pour le bien de l'État », il aurait dû aller à un noble. Certes la recherche d'un tel emploi fait présumer le désir de servir la patrie, mais le roturier a d'autres moyens, « en suivant la profession de ses pères ». Ce désir est parfois absent, et on a alors « rien de mieux à faire que de le laisser végéter dans l'obscurité où il est né et à laquelle sa façon de penser le condamne ». Ensuite on attirera la noblesse en fermant la carrière aux roturiers. Il faut enfin créer des places en surnombre dans les compagnies d'infanterie et de cavalerie, et des corps entiers de gentilshommes destinés principalement à servir et non à s'instruire comme dans les anciennes compagnies de cadets. Il y aurait donc des compagnies de volontaires nobles, à raison d'une par bataillon. La discipline serait la même que dans la ligne et les punitions plus sévères, quoique adaptées à des gentilshommes, c'est-à-dire qu'elles auraient le caractère d'une flétrissure.

Le chevalier s'intéresse naturellement au principal service militaire de l'État, et il n'est pas difficile de lire dans les propositions qui précèdent des articles de la réforme de l'Armée commencée en 1776 par le comte de Saint-Germain (1707-1778).

En revanche il admet que des nobles puissent être de simples soldats dans la ligne, ou au moins dans des compagnies spéciales à créer dans les régiments de ligne : tout le monde a un avis sur la question et il est généralement défavorable, tant l'état de soldat est déprécié à cette époque. A ceux qui pensent qu'un gentilhomme, qui semble né pour commander des soldats, ne saurait être soldat lui-même, d'Arcq ose répondre que la condition du soldat est supérieure à celle du commerçant. « Vaut-il donc mieux le voir au fond d'une boutique ou d'un bureau, forcé sans cesse de sacrifier la délicatesse de l'honneur à l'intérêt, en butte aux propos, aux caprices des acheteurs, que de le voir dans les rangs les armes à la main voler à la victoire sur les traces de ses ancêtres ? Qu'est-ce donc qu'un soldat, pour qu'on ose ainsi rabaisser sa condition ? C'est un roturier, il est vrai, mais il est rempli de bravoure. L'honneur est son trésor. Il n'obéit qu'à la discipline, c'est-à-dire aux lois de son pays. Il donne sa vie pour la tranquillité de ses concitoyens. Il aime son roi et sa patrie, il sert l'un et l'autre avec zèle. Il ne leur demande pour prix de ses travaux, pour prix du sang qu'il brûle de répandre sur eux, qu'une subsistance modique. Qu'offre de plus la noblesse ? Et si le soldat français a les sentiments qu'on ne peut exiger que de la noblesse, est-il tant de distance entre le gentilhomme et lui ? » D'Arcq a raison de défendre le soldat, que les Français méprisent, alors qu'ils recherchent tant les places d'officier, mais il le fait en attaquant le commerce et en insultant les commerçants... Il imagine d'ailleurs de retirer la noblesse « à celui qui [est] parvenu à l'âge de trente ans sans avoir pris aucun parti, sans avoir embrassé aucune profession, pourvu que cette punition ne soit que personnelle ». Ce service dont parle sans cesse le chevalier d'Arcq est en effet la contrepartie du privilège de la noblesse : « le gentilhomme est citoyen avant d'être noble, et le seul privilège que lui donne la noblesse, c'est le choix parmi les services importants que l'État peut et doit en attendre. L'instant où il cesse de penser ainsi est celui où il cesse d'être noble, et lui ôter le titre, c'est le fixer à la place qu'il s'est assignée lui-même. »

L'un des contradicteurs du chevalier, qui lui répond indirectement en s'en prenant avec véhémence à l'un de ses partisans, note en passant qu'au moment même où l'on publie à Paris que l'admission des nobles dans les carrières du commerce conduit l'État au gouvernement despotique, on donne à Cambridge un prix à l'auteur d'un discours tendant à prouver que l'esprit national de commerce est la sauvegarde de la liberté<sup>22</sup>. Voyant bien que la question de la confusion des rangs constitue la principale citadelle du parti adverse, l'auteur que nous suivons maintenant donne des exemples. Le barreau, la médecine, les offices de judicature dans les tribunaux inférieurs, la peinture sont autant de professions qui n'emportent pas dérogeance ; des nobles y ont acquis une considération par leurs talents que la noblesse eût été impuissante à leur obtenir, et ils y ont trouvé des secours contre l'indigence. Ils n'ont pas de préséance dans leur métier, pas plus que les commis nobles des Fermes n'ont de priorité pour l'avancement. « L'ordre public n'a point souffert de cette égalité, et dès lors il n'est pas naturel que le négociant noble ait une place marquée dans la bourse. »

Les autres professions ouvertes et lucratives n'ayant pas été monopolisées par la noblesse, il n'y a d'un autre côté aucun risque qu'elle accapare celle-ci ou qu'elle imprègne l'esprit de toute la nation. On n'a certes pas imaginé de faire de la noblesse la pépinière des négociants. La Cour et la capitale attirent toute la noblesse riche. La

<sup>22</sup> *Lettre à M. F. ou Examen politique des prétendus inconvénients de la faculté de commercer en gros sans déroger à la noblesse*, [1756], 87 p. ; exemplaire A<sup>1</sup>m-156 du S.H.A.T., pour ce développement.

moyenne noblesse préfère le service de l'État, elle y trouve des honneurs héréditaires dans sa famille, des pensions, des places de retraite ; on y puisera quelques exemples de commerçants ou d'officiers intéressés aux affaires de leur belle-famille. La noblesse oisive ou indigente est la plus nombreuse ; elle est perdue pour la défense de l'État et ne peut renaître que par le commerce. Notre écrivain signale qu'il existe des places dans le commerce qui n'exigent aucun capital, les factoreries à l'étranger ou aux colonies, et la France manque d'hommes pour ces places. Il y a encore une catégorie d'entêtés que le commerce occuperait utilement : les bourgeois vivant noblement, c'est-à-dire ceux « qui, pour rien au monde, ne voudraient faire un acte *réputé* dérogeant à la noblesse ».

L'abbé Coyer a tenté de répondre aux objections qui ont été faites lors de la parution de son essai par un autre essai, supérieur et beaucoup plus étendu, notamment dans la partie économique : c'est le *Développement et défense du système de la noblesse commerçante* de 1757<sup>23</sup>. Nous n'en retiendrons que ce qui intéresse notre propos. Commençons par l'argument politique. Coyer ne voit rien qui puisse ébranler la constitution française dans l'appel qui est lancé à la noblesse. « Nous voyons que la noblesse indigente, avec les meilleures intentions de servir la patrie, ne la sert point ; et si le peuple demandait : à quoi est-elle bonne ? [...] Vouloir occuper la nôtre de la meilleure façon qui nous est possible, est-ce préparer sa destruction ? » Le chevalier répond par l'affirmative, parce qu'on renverse ainsi les barrières qui séparent les ordres. L'abbé Coyer répond que tant qu'on a assemblé les états généraux, cette distinction était importante, « parce que tous trois se montraient sur ces grands théâtres dont le bien public était l'âme. *Aujourd'hui la noblesse est un corps épars, sans point de réunion, sans représentation, sans influence dans les affaires publiques.* » Il doit en revenir à Montesquieu : « on ne cesse de m'objecter [sa] décision, et ce n'est qu'en tremblant que j'ai osé penser autrement. Mais a-t-il persévéré jusqu'à la fin dans son opinion ? » Le président Hénault (1685-1770) assure que non : Montesquieu s'apprêtait à modifier en conséquence le livre XX de l'*Esprit des lois* d'après le texte qu'il lui a montré avant de mourir. Coyer comprend que quatre lignes du grand homme auraient produit plus d'impression que tout son discours.

Il ne faut pas non plus, souligne-t-il, sous-estimer les facultés des Français et de la France : « on prend souvent pour caractère national ce qui n'est qu'un effet de la législation et du gouvernement ». C'est ainsi que la Hollande ne comptait pas dans le monde commerçant sous le régime espagnol. Aux arguments déjà énoncés, il en ajoute un d'une singulière importance. « Il est bien des classes dans la monarchie, mais il n'y en a que quatre où l'on prenne un *état* [souligné], l'Église, la guerre, la robe, la finance. Tous les autres rampent sous le nom de *métier* [id.] ou de *profession* [id], et on les suit quand on le peut. *Le commerce en souffre extrêmement.* » L'intendant d'Orléans a dénombré avec douleur 612 marchands et 7 747 officiers de judicature dans sa généralité en 1708. C'est une manière de dire que la hiérarchie des états avec la prédominance des emplois publics, comme la décrivait Domat, transcende la division en ordres du corps politique, qu'elle est plus forte, qu'elle infecte toute la nation. Coyer fait suivre cette considération du motif abondamment développé déjà du préjugé, en ajoutant : « Si la noblesse commerçait, l'ignobilité [*sic*] disparaîtrait des domaines du commerce, et ceux qui le fuient ou le quittent comme un état sans considération, s'y attacheraient

<sup>23</sup> *Développement et défense du système de la noblesse commerçante*, 2<sup>e</sup> volume, p. 125 à 352, des œuvres complètes de l'abbé Coyer, publiées en 1782-1783, pour ce développement. A d'abord paru à Paris et à Amsterdam en 1757.

comme à une vocation honorable. » Elle ne lui donnerait pas le mérite qu'il possède en lui-même, mais elle dissiperait les ombres que le préjugé a jetées sur lui, elle lui gagnerait des prosélytes. Elle fournirait enfin des négociateurs à opposer à ceux de l'Angleterre, parce que « le commerce entre, ou peu s'en faut, dans tous les traités comme raison d'État ».

Aucune application pratique n'avait encore été donnée : il n'est pas surprenant que Coyer aille la prendre dans la marine marchande. Il choisit donc un jeune gentilhomme couvert d'un habit et qui a appris à lire et à compter à l'école paroissiale ; il le place sur un vaisseau marchand pour lui faire apprendre le métier de marin. Au second voyage le novice engage son capitaine à lui donner une part ou à se porter caution pour l'emprunt d'une somme à la grosse aventure (« tous les capitaines s'y prêtent, parce qu'ils ne risquent rien : le produit de l'emprunt est sur leur bord et celui de la vente leur est remis »). En cinq ou six voyages, Coyer fait du gentilhomme un capitaine, avec les connaissances du métier et un capital. Pendant la guerre il l'emploie sur un corsaire ou comme officier du Roi. Ensuite il le voit construire une campagne ou une maison de ville, voire même prêter au Roi. Supposons qu'il reste capitaine marchand : « il a fait un chemin qui n'a exigé aucun commencement de fortune, un chemin tout naturel, tout uni et qui serait encore plus battu par des gens d'honneur, si on abolissait la loi des campagnes humiliantes sur les vaisseaux du Roi, si le fils d'un Cassard se trouve confondu avec les matelots, avant de commander le vaisseau de son père ». Il était une charge pour les siens, il peut les aider et il sert aussi la patrie. Coyer pense aussi aux factoreries, à la pêche à la morue ou à la baleine, aux manufactures (« il y a dans toutes nos manufactures des ouvriers à diriger, des fonds à économiser, des correspondances à entretenir, des débouchés à trouver ») et même aux banques (« ce commerce ne porte aucune denrée ni marchandise, il est indépendant de toute opération servile et de toute représentation mécanique »). Le commerce en gros ne demande pas plus de fonds que le commerce de détail, il n'y a que le commerce en grand qui est hors de portée de la noblesse pauvre.

Coyer établit la supériorité de son plan par son réalisme. Le plan du chevalier d'Arcq est « propre à une monarchie naissante, à un temps qui n'est plus » ; le sien, au contraire, « s'ajuste à un royaume tout formé, à un temps qui est ». Et si la nation se décide pour l'ancien préjugé, il n'a plus rien à dire. En vérité les élites françaises s'apprêtent à se diviser sur la question, et notamment dans les milieux maritimes, jusqu'à la Révolution dont elle n'est pas la cause la moins importante.

## 7.2. La Plume et l'Épée en question

Rares sont les mémoires qui expriment aussi clairement l'éloignement que la marine marchande a conçu pour la marine de guerre par suite de son attitude pendant la guerre de 1756 : la première ne compte plus sur la protection de la seconde, par suite de l'esprit de commerce qui la gouverne et qui conduit les officiers de marine à ne pas défendre les colonies en croisant, parce que la pacotille se vend dans les ports<sup>24</sup>. On craint même de perdre son bien, les officiers du Roi commettent des exactions pour se procurer ce qui leur manque en matériel d'armement et en personnel, si bien qu'un

---

<sup>24</sup> Extrait d'un mémoire portant pour titre *Réflexions sur la Marine*, 1760, G121, f° 355 à 362, pour ce développement. Ce sont en fait des notes de lecture.

marchand français craint autant la rencontre d'un vaisseau de guerre que d'un ennemi. Un autre auteur conseille à Berryer, « pour le bien-être de la France, [de] rabattre de cette supériorité tyrannique que prend le vaisseau du Roi sur le marchand. Ce n'est pas là où gît la supériorité militaire ou maritime ; c'est par le cœur, la bravoure et les connaissances des mers que la belle préférence se doit gagner [...]. Qu'on cite un vaisseau du Roi comparable au *Maréchal-de-Belle-Isle* ? Douze vaisseaux montés chacun par un pareil capitaine [Thurot] craindraient-ils douze comtes ou marquis, qui ne cherchent que l'honneur du grade ? C'est cependant à ces grands noms-là que les forces et la gloire de l'État sont sacrifiées. »<sup>25</sup> Cet éloignement, quel qu'en soit le degré, se voit en filigrane dans la plupart des écrits : la Marine est mise en accusation.

Toute la nation a compris, écrit le sieur Dereine, la nécessité de rétablir la marine tant militaire que marchande à tout prix, pour se soutenir contre l'Angleterre et l'empêcher de se rendre maîtresse du commerce maritime tout entier ; il s'agit de s'arracher à « une tyrannie qui est si humiliante pour une nation belliqueuse »<sup>26</sup>. Le corps des officiers de marine est plus délabré encore que la marine matérielle, et Dereine ne voit qu'un moyen de le relever : supprimer les gardes de la Marine et ne recevoir, en qualité d'enseignes que des officiers ayant servi avec distinction dans la marine marchande, dans la Compagnie des Indes ou sur les corsaires ; il n'en coûtera d'ailleurs rien « au Roi ni à l'État ». Un dossier serait constitué à Versailles au nom de chaque officier marchand, les capitaines marchands devant en fournir les éléments. Deux campagnes en qualité de capitaine donneraient accès au grade d'enseigne. La noblesse serait soumise au nouveau système, car la véritable noblesse n'est pas celle des généalogies, mais celle qui consiste à « bien servir son roi et l'État ».

On ne peut apprendre la marine par la théorie, poursuit Dereine, il faut absolument une longue pratique, tôt commencée, sur toutes les mers, avec des voyages de long cours. Or certains gardes ont été nommés enseignes sans avoir navigué. Les autres n'ont été exposés à « aucune sorte d'événement fâcheux, ni de misère, et c'est directement cette misère qui est la mère de l'industrie et la seule chose qui peut former les plus grands marins, parce qu'on a tout en abondance à bord et qu'on navigue tranquillement. » Seule l'école de la mer donne le *métier* : « je dis métier, et les officiers de marine, semblables aux peintres, de mille à peine s'en trouve-t-il quatre de bons ». Il en a trouvé trois : Duquesne, formé par son père, Jean Bart, un pêcheur et Duguay-Trouin, un corsaire, trois roturiers qui ont commencé par être mousses ou pilotins sur les vaisseaux marchands, « où ils se sont formés, aussi sont-ils devenus des hommes précieux à la patrie, qui malheureusement pour nous ne sont ni remplacés, ni reproduits, parce que les préjugés de la naissance ont étouffé le vrai mérite, avec les vrais serviteurs du Roi et de l'État ». Il est possible de *retrouver* des officiers-matelots dès à présent, « si nous avons la force de secouer le joug du monstrueux préjugé qui nous a fait tant de mal ».

Les mémoires issus du milieu de la marine marchande réclament souvent l'ouverture du recrutement. Celui-ci indique la différence capitale dans la formation des

<sup>25</sup> [Observations sur les abus qui existent dans la Marine], reçues le 27 décembre 1758, G121, f° 278-279.

<sup>26</sup> *Mémoire d'un citoyen zélé*, etc., autographe signé Dereine (d'après la lettre d'envoi à Accaron, on voit que le mémoire a été présenté le 29 octobre 1762), G129, f° 204 à 219, pour ce développement. L'auteur est probablement Pierre-Laurent Dereine (1715-ap.1796), domestique au château et mêlé au chantage de La Chalotais (1701-1785). Il a été arrêté en 1766 puis relâché lorsque Louis XV a enterré l'affaire. Michel Antoine, *Le dur métier de roi*, 1986, chapitre VIII.

officiers anglais : à la mer, qu'il navigue sur un bâtiment du Roi ou sur un bâtiment marchand et quelle que soit sa condition, un *midshipman* « ne peut se dispenser de faire les mêmes fonctions que les matelots pour ce qui concerne l'intérieur du navire »<sup>27</sup>. Autrement dit, non seulement il est soumis au matelotage, mais celui-ci se passe devant les matelots. Ces apprentis apprennent aussi sous l'œil vigilant d'un officier qui les reprend au besoin. L'auteur souligne d'autre part que *le capitaine mange à part*, et qu'il invite quelquefois un lieutenant ou un *midshipman* pour lui tenir compagnie. *Tous les officiers mangent sobrement*, assure-t-il, et pour une raison diamétralement opposée à celle qui est reçue en France : la sobriété permet de supporter plus aisément l'incommodité du voyage et d'une station de dix-huit mois à deux ans.

Un autre écrivain attribue les pertes de la France à l'inaction du corps de la Marine pendant la paix et à sa négligence à s'instruire dans son état<sup>28</sup>. Un capitaine de vaisseau, dit-il, doit être le premier pilote de son navire, et successivement jusqu'au dernier officier, tous doivent posséder ces connaissances, car les fonctions maritimes ne sont plus séparées des fonctions militaires. Les notions de construction paraissent aussi utiles, car lors d'une avarie de combat les charpentiers, « souvent poltrons et ignorants, aggravent le mal et communiquent une sorte de terreur en annonçant un naufrage assuré par la continuation du combat ». Les aspirants selon ses vœux, qui ne sauraient s'habituer trop tôt à la mer, seraient soumis à un examen devant le conseil de marine formé dans chaque département d'officiers généraux et de capitaines ayant prouvé leurs talents. Cet examen comprendrait celui des journaux de navigation et des certificats des capitaines sous lesquels les candidats auraient servi.

Il faut absolument trouver de l'emploi aux officiers, car « *l'inaction est le poison mortel par lequel le corps se détruit* ». On tiendrait donc constamment à la mer vingt vaisseaux ou frégates pour des campagnes de six mois. La marine marchande pourrait accueillir le surplus du corps militaire. Hélas elle est tombée dans un grand état d'avilissement. « Lorsqu'un gentilhomme pourra y être employé sans déroger à la noblesse et qu'un roturier avec des sentiments nobles pourra se promettre d'entrer dans le corps de la marine militaire, on peut s'assurer d'exciter l'émulation la plus vive et de voir former en peu de temps un nombre de bons officiers. » L'auteur, qui confond le préjugé de la noblesse avec les lois du Royaume, n'entend pas qu'on admette dans la Marine tout homme de mer indistinctement : il faut un mérite reconnu et beaucoup de talents. Il recommande encore de réduire la paie de l'officier de marine à terre au quart de ce qu'elle est à la mer, afin de l'encourager à s'embarquer au commerce, le manque à gagner étant compensé par la campagne suivante.

Le capitaine Gigou admet de son côté que, si le roi de France préfère sa noblesse au tiers état pour le service maritime, ce n'est que pour récompenser en elle la vertu de ses ancêtres et l'engager à redoubler de zèle pour acquérir de plus en plus sa bienveillance et sa protection<sup>27</sup>. Mais il arrive que des officiers se servent de son autorité pour maltraiter ses autres sujets, notamment les capitaines marchands, ou pour désobéir à leurs supérieurs, ce à quoi il faut remédier par voie de justice dans les cas graves. D'un autre côté le *métier* d'officier de marine, par les connaissances qu'il

<sup>27</sup> *Mémoire sur la marine royale*, s.d. [v. 1755], « remis par M. Gigou, ancien capitaine marchand », G122, f° 3 à 10, pour ce développement.

<sup>28</sup> *Mémoire pour servir au rétablissement de la Marine*, s.n., s.d., G122, f° 197 à 201, pour ce développement.

requiert, devrait être ouvert aux roturiers : on admet dans l'armée de Terre des fils de négociants, de médecins, d'avocats, de capitaines marchands même, mais pas dans la Marine. Les Anglais, qui ne font pas cette discrimination, ont un conseil d'amirauté qu'il serait à propos d'imiter, car « ce tribunal éclairé et équitable aurait inspection sur tous les officiers de marine et même sur tous les marins du Royaume ». L'auteur y voit un juge des actions de mer qui rendrait capitaines et officiers *responsables* de la conduite de leur navire. La concurrence des roturiers formerait d'ailleurs un motif d'émulation pour les nobles et un moyen de leur faire envisager autrement le commerce maritime.

Un ancien commis du bureau des Colonies, Bertrand (?-1771) écrit en 1758 que les gardes qui savent tirer et passer un entrechat sont plus nombreux que ceux qui connaissent les mathématiques élémentaires et le dessin, alors que leurs écoles sont bien montées<sup>29</sup>. Leur façon de s'instruire à la mer n'est pas plus satisfaisante. Au lieu de suivre un apprentissage rigoureux, « ils sont pour la plupart efféminés et d'une indolence dont rien n'approche, il en est peu qui se donnent la peine de faire leur quart régulièrement, et encore faut-il que le temps soit beau. De plus comment le font-ils ? Couchés le plus souvent sur le banc de quart ou sur une cage à poules, enveloppés dans leur redingote sans autre inquiétude que de savoir quand il finira, il conviendrait de leur faire faire le quart comme au reste de l'équipage, c'est-à-dire de 4 en 4 heures et de tenir la main à ce qu'ils le fassent bien exactement. Il ne paraît pas possible qu'un garde de la Marine puisse faire de grands progrès, quelques dispositions qu'il ait, dans une campagne, en ne faisant de service que 4 heures toutes les 24 heures et en n'assistant presque jamais dans le jour aux différentes manœuvres qui se font lorsqu'il n'est plus de quart. Il y aurait lieu également de les affecter au département le plus éloigné du domicile de leurs parents pour qu'ils soient plus assidus dans le port. » Mais comment obtenir de la discipline de ces jeunes gens, si le capitaine leur donne la table malgré les défenses réitérées de la Cour et qu'on leur laisse embarquer ce qui leur plaît ?

Le sieur Duvaux, ancien officier bleu, se souvient de la Marine qu'il a connue, celle de la guerre de Succession d'Autriche. Il a vu lui aussi beaucoup de moyens pour former les officiers du grand corps et peu d'effet<sup>30</sup>. Il préconise les examens pour passer de classe en classe parmi les gardes, des prix et avancements extraordinaires, ainsi que l'internat afin d'éviter leurs « tapages et [...] bacchanales ordinaires ». Un officier a toujours mauvaise grâce quand il a besoin de consulter le maître d'équipage pour la plus petite manœuvre : « le maître doit porter la parole de l'officier et non pas l'officier celle du maître ». Duvaux propose un moyen pour donner de l'émulation à la marine royale : créer une marine militaire concurrente, tenue par les marchands et disposant du privilège de la Compagnie des Indes qui vient d'être suspendu au moment où il écrit. Cette idée a déjà été énoncée par un autre auteur, qui s'imagine que c'est le seul moyen d'extirper les abus de la Marine<sup>31</sup>. C'est un particulier de Marseille qui croit faire coup double en empêchant d'admettre à l'avenir dans la

<sup>29</sup> *Marine royale. Observations sur quelques objets concernant le service de la Marine*, [1758], remis par le s. Bertrand, G121, f° 308 à 337, pour ce développement.

<sup>30</sup> *Mémoire sur la Marine*, pour le ministre, v.1770, signé Duvaux, « ancien officier de marine », G124, f° 4 à 47, pour ce développement. Ce mémoire doit être signalé pour les intéressants développements qu'il comporte sur les questions techniques et sur la campagne de Létenduère de 1747.

<sup>31</sup> *Projet pour rétablir la Marine au point où dans moins de dix ans le roi de France puisse avoir cent vaisseaux de ligne et les matelots nécessaires*, etc., v.1762, G121, f° 100 à 105, pour ce développement.



classe des capitaines des gens de mer ignorants et cupides, complices des armateurs pour perdre leur navire chargé à la grosse. Un nouveau conseil de marine, formé d'un « directeur en chef », de huit capitaines anciens, de deux contrôleurs, de quatre inspecteurs et d'un trésorier, examinerait les candidats aux places dans cette seconde marine militaire. Les officiers de plume et les officiers-mariniers pourraient également concourir. Ce nouveau corps, doté de ses propres vaisseaux, travaillerait pour le commerce en temps de paix : celui-ci lui fournirait ses ressources et serait par là obligé de corriger ses « abus immenses » sous l'inspection du conseil. Les bâtiments devant être construits à Marseille, la seconde marine entrera en compétition avec celle de Toulon...

L'on trouve ailleurs une autre solution, qui est plus conforme aux vues d'un Dereine. L'auteur de la proposition, un commissaire des Classes en retraite, représente le changement prodigieux opéré depuis 1689 : aujourd'hui le garde de la Marine est un petit colonel, les lieutenants et enseignes se mettent au rang des officiers généraux et la Cour les prend pour des officiers consommés<sup>32</sup>. Tous se figurent qu'avec de la patience ils seront lieutenants généraux à soixante-dix ans. De là « cet esprit de hauteur, de dissipation et d'intrigue que la résidence oisive et infructueuse des ports accroît et nourrit ; de là le peu de subordination qui règne tant dans les arsenaux qu'à la mer, que les officiers eux-mêmes ne désavouent pas, de là enfin cette suffisance contre laquelle les officiers de terre se récrient et dont le commerce et la navigation ont si souvent pâti ». La restriction du recrutement des gardes à la fraction de la noblesse qui peut payer la pension exigée est une gêne pour la navigation par le manque d'encouragement. L'auteur propose en conséquence de constituer un corps unique d'officiers dont l'État n'entreprendrait que la tête, soit les officiers généraux et les capitaines de vaisseau, frégate et brûlot, les lieutenants et enseignes servant temporairement le Roi et le commerce le reste du temps.

Cette confusion des deux marines est l'un des faux remèdes que l'on trouve le plus souvent dans les mémoires provenant du dehors. Elle peut tenir à l'existence de la Compagnie des Indes, qui obtient les suffrages du commerce et aussi de plusieurs officiers de marine. La seconde compagnie (1719-1769) a adopté en 1733 un règlement dont il est utile de rapporter ici certaines dispositions pour mieux comprendre cet état d'esprit.

Le règlement distingue la navigation de l'Inde de la traite des Noirs, qui restent séparées jusqu'en 1743, sous l'appellation de première et seconde navigation<sup>33</sup>. Le nombre des capitaines et officiers doit être égal au nombre de vaisseaux arrêté, dit ce règlement, « et c'est sur ce pied fixe qu'elle formera pour sa marine un corps d'officiers de tous grades, tant supérieurs qu'inférieurs, en y comprenant les enseignes surnuméraires »<sup>34</sup>. La première navigation comprend six grades, la seconde cinq<sup>35</sup> : dans la Marine, il n'y en a que trois. L'avancement est réglé sur l'ancienneté, sauf pour « ceux dont la Compagnie, pour des raisons à elle connues, estimera devoir différer l'avance-

<sup>32</sup> *Essai sur la Marine*, v.1761, G122, f° 43 à 130, pour ce développement.

<sup>33</sup> Philippe Haudrière, *La compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle (1719-1795)*, 1989, p. 549.

<sup>34</sup> *Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes arrêté en l'assemblée d'administration du 16 septembre 1733*, 30 titres, 203 articles ; t. 2, art. 7.

<sup>35</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 1. Première navigation : capitaine, 1<sup>er</sup> lieutenant, 2<sup>e</sup> lieutenant, 1<sup>er</sup> enseigne, 2<sup>e</sup> enseigne, enseigne surnuméraire ; deuxième navigation : capitaine, 1<sup>er</sup> lieutenant, 2<sup>e</sup> lieutenant, enseigne-écrivain, enseigne surnuméraire.

ment »<sup>36</sup>. Des règles sont prévues pour le passage d'une navigation à l'autre<sup>36</sup>. Le nombre des officiers a varié de 241 à 316 pendant la dernière période (1738-1769), dont 31 à 55 capitaines<sup>37</sup>. De 1719 à 1769 le nombre de vaisseaux a, quant à lui, oscillé de 23 à 67 unités (caboteurs mis à part), jaugeant de 100 à 1 500 tx<sup>38</sup>. Il n'est donc pas faux de dire qu'à la Compagnie des Indes on atteint à l'ancienneté les places de commandant à la mer, alors que dans la Marine, le nombre des capitaines de vaisseau est tel que le Roi peut écarter les officiers dangereux des commandements, tout en faisant avancer ses officiers à l'ancienneté pour être tranquille également de ce côté.

Les officiers de la première navigation, sauf les enseignes surnuméraires, sont rémunérés à terre comme à la mer ; ils ont un brevet visé par le contrôleur général des Finances<sup>39</sup>. La paie à la mer y est réglée comme suit : capitaine, 200 l par mois ; 1<sup>er</sup> lieutenant, 120 ; 2<sup>e</sup> lieutenant, 90 ; 1<sup>er</sup> enseigne, 60 ; 2<sup>e</sup> enseigne et écrivain, 50 l ; aumônier, 30 l ; chirurgien-major, maître et premier pilote, 45 l<sup>40</sup>. En tout donc 735 l de dépense d'appointements par mois, puisqu'il est embarqué un officier de chaque grade ou qualité (davantage en temps de guerre : il y a eu jusqu'à 11 officiers navigants à bord au lieu de 5<sup>41</sup>). A terre ces personnels reçoivent la demi-solde, alors que le personnel des navires négriers n'est payé qu'à la mer<sup>42</sup>.

En plus de ces appointements assez modiques, le règlement accorde un port permis de 6 600 piastres dont moitié au capitaine, dans la première navigation, et une gratification par tête dans la seconde<sup>43</sup>. En 1749 une gratification de 660 l par mois à partager entre les officiers est instituée pour les campagnes de plus de vingt mois<sup>44</sup>. Le port permis représente le quadruple des appointements<sup>44</sup> car il ne faut pas oublier que l'officier emprunte souvent pour acheter et que le profit est partagé par moitié avec les prêteurs. La pacotille, au-delà du port permis, tente aussi les officiers de la Compagnie : sur 1447 officiers, 52 ont été renvoyés, dont les deux tiers pour cause de pacotille<sup>45</sup>.

Les enseignes surnuméraires sont seulement nourris à la table du capitaine pendant la campagne<sup>46</sup>. Les deux espèces d'élèves-officiers sont traitées différemment : les enseignes *ad honores* paient leur nourriture à la table ; les élèves-pilotins sont nourris aux dépens de la Compagnie sur le pied des maîtres et premiers pilotes, avec lesquels ils mangent, et l'on voit par là qu'il s'agit de la petite porte<sup>47</sup>.

Le règlement de 1733 annonce qu'à l'avenir la vacance des places parmi les enseignes surnuméraires, par promotion ou autrement, sera la seule voie d'admission dans le corps des officiers<sup>48</sup>. Ces places reviennent « aux jeunes gens qui auront servi la Compagnie en qualité d'enseignes *ad honores* ou d'élèves-pilotins, d'une condition au-

<sup>36</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 2.

<sup>37</sup> Philippe Haudrière, *op. cit.*, p. 604.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 1227. Les 30 navires de 1769 jaugeant 749 tx en moyenne, contre 297 tx en 1719.

<sup>39</sup> Règlement du 16 septembre 1733, t. 6, art. 1.

<sup>40</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 3.

<sup>41</sup> Philippe Haudrière, *op. cit.*, p. 549-550.

<sup>42</sup> Règlement du 16 septembre 1733, t. 6, art. 3 et 7.

<sup>43</sup> *Ibid.*, t. 7 et 8. L'enseigne *ad honores* a une petite part de port permis.

<sup>44</sup> Philippe Haudrière, *op. cit.*, p. 559.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 553 et 555.

<sup>46</sup> Règlement du 16 septembre 1733, t. 6, art. 8.

<sup>47</sup> *Ibid.*, t. 6, art. 9.

<sup>48</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 4.

dessus des pilotins ordinaires et qui, par leur application et leur bonne conduite, feront concevoir d'eux les meilleures espérances »<sup>49</sup>. À défaut d'élèves-pilotins, il est prévu que des jeunes gens ayant navigué comme enseignes sur d'autres bâtiments que ceux de la Compagnie et qui voudraient y servir dans la seconde navigation soient admis en qualité d'enseignes surnuméraires, après un examen de capacité passé devant le maître d'hydrographie de Lorient<sup>49</sup>. Il est encore permis d'employer en qualité de 2<sup>e</sup> enseigne de la première navigation ou d'enseigne-écrivain de la seconde, un maître ou un premier pilote de la première navigation qui aura bien servi et montré des dispositions supérieures à son emploi<sup>50</sup> : voici donc pour la promotion sociale.

Chaque année six enseignes *ad honores* et trois élèves-pilotins sont susceptibles d'être embarqués sur les navires de la première navigation<sup>51</sup>. La préférence pour les places répond à l'ordre suivant : 1<sup>o</sup> les enfants dont le père est mort « après avoir rendu de longs et d'utiles services à la Compagnie, principalement en qualité de principaux officiers de sa marine » ; 2<sup>o</sup> ceux dont le père est au service de la Compagnie et s'y distingue ; 3<sup>o</sup> les plus proches parents de ces personnes<sup>52</sup>. Enfin « il ne pourra être reçu d'autres jeunes gens qu'au défaut de [ceux-ci] et il n'en sera admis aucun, s'il n'est d'une famille honorable et qu'il ne rapporte des certificats d'une bonne éducation »<sup>52</sup>. *La Compagnie recrute donc de préférence des enfants du corps*. De 1719 à 1769 elle a ainsi embauché 1 241 enseignes surnuméraires, ou 24 par an (il s'y ajoute 206 officiers recrutés extraordinairement à un grade supérieur, dont 135 de 1719 à 1721, lors de la nouvelle formation)<sup>53</sup>. Des officiers dont l'origine est identifiée, 58,3 % sont fils d'officiers marchands et 16,4 % sont fils d'officiers de la Compagnie, soit *les trois quarts* ; d'autre part, 7 % des officiers sont nobles<sup>53</sup>. L'instruction des élèves à Lorient ne se distingue guère de celle des gardes de la Marine ; du reste le règlement de 1733 prescrit de suivre, autant que faire se peut, les articles de l'ordonnance de 1689 qui ont trait aux gardes<sup>54</sup>.

La Compagnie établit à Paris une liste annuelle des officiers à embarquer, jusqu'aux enseignes *ad honores* dans la première navigation et aux enseignes surnuméraires dans la seconde, pour chaque bâtiment qu'elle prévoit d'armer ; elle y ajoute des officiers surnuméraires, à raison de deux par qualité<sup>55</sup>. Pour la sûreté de la première navigation, les officiers qui rentrent chaque année les derniers à Lorient y font un séjour d'un an ainsi que ceux qui, arrivés les premiers, ont demandé du repos<sup>56</sup>. Dans la seconde navigation, les campagnes sont espacées de six mois<sup>57</sup>. Les destinations des officiers, jusqu'aux 2<sup>es</sup> lieutenants, sont variées de sorte qu'ils parcourent peu à peu les navigations de l'une ou l'autre classe<sup>58</sup>. Ces dispositions, ainsi que l'effectif de chaque grade rapporté à celui des vaisseaux, laisser deviner que *les officiers de la Compagnie sont autrement plus actifs que ceux du Roi*.

<sup>49</sup> *Ibid.*, t. 3, art 5 et 6.

<sup>50</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 3.

<sup>51</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 7.

<sup>52</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 8.

<sup>53</sup> Ph. Haudrère, *op. cit.*, p. 539 à 543. Soixante-dix pour cent des officiers sont originaires de Bretagne, et surtout de Saint-Malo.

<sup>54</sup> Règlement du 16 septembre 1733, t. 4, art. 1, 3, 4 à 7 et t. 5, art. 3.

<sup>55</sup> *Ibid.*, t. 9, art. 4 et 5.

<sup>56</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 1.

<sup>57</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 2.

<sup>58</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 3.

Le principe retenu est l'affectation d'un capitaine à chaque vaisseau « dont le commandement lui sera confié à la mer, et à l'entretien et conservation duquel il soit tenu de donner toute son attention lorsqu'il l'aura ramené dans le port et tant que lui-même y fera volontairement son séjour »<sup>59</sup>. Afin de concilier le tour des capitaines et la disponibilité ou la convenance du vaisseau à une mission déterminée, le commandement devant être attribué indifféremment aux capitaines, il est prévu des échanges de bords entre capitaines, « après qu'ils se seront instruits respectivement par écrit, de ce que chacun aura reconnu de la force de son navire, de sa manière [de] porter la voile, de son sillage, de la quantité de pieds d'eau qu'il tire et généralement de ses défauts ainsi que de ses bonnes qualités »<sup>60</sup>. Mais le maître et le premier pilote attachés à chaque vaisseau ne suivent pas le capitaine, sauf empêchement légitime<sup>60</sup>. Si la navigation est nouvelle pour le capitaine, la Compagnie place un 1<sup>er</sup> lieutenant qui la connaît et fournit un journal d'une navigation précédente, s'il en existe<sup>61</sup>.

Dans l'ensemble les relations entre le corps des officiers de la Compagnie et celui des officiers de la marine du Roi ne sont pas bonnes<sup>62</sup> : le contraire eût été surprenant. La Compagnie des Indes a plus de grades et d'activité, moins de nobles et de règlements inutiles ou qui entravent la marche du service. L'État sait à l'occasion se servir des officiers de son autre marine. Pendant la guerre de Sept ans, 104 officiers sur 300 environ<sup>63</sup> ont obtenu un ou des brevets pour une campagne : un en qualité de chef d'escadre en 1761, 4 comme capitaines de vaisseau (et précédemment comme capitaines de frégate), 32 comme capitaines de frégate (dont 6 précédemment comme capitaines de brûlot), 49 comme capitaines de brûlot (dont deux ont d'abord été lieutenants de frégate et un, capitaine de flûte), 16 comme lieutenants de frégate et 2 en qualité de capitaines de flûte<sup>64</sup>. Soixante-deux officiers de la Compagnie ont reçu la croix de Saint-Louis (dont 25 après la suspension du privilège en 1769 et 7 après leur intégration dans la Marine)<sup>65</sup>. Cinq officiers enfin ont été anoblis, dont trois pour services rendus à la seule compagnie<sup>65</sup>.

Le bailli de Fleury, qui ne doit pas être tout à fait un profane, a été vivement frappé par les plaintes des officiers de marine de Toulon quant au découragement, à l'ignorance et à la division du corps, qui peuvent rendre inutiles les opérations les mieux combinées du ministère<sup>66</sup>. Il a cru en discerner les causes : 1° dans le peu de soin mis à distinguer les talents des bons sujets des médiocres et des mauvais ; 2° dans l'oisiveté à terre qui les fait perdre ; 3° dans la jalousie « qui règne presque toujours entre des égaux qui tendent au même but et qui croient avoir un intérêt particulier à barrer ce que les autres font de bien ». Il est partisan de conseils de marine dans les ports qui inviteraient les officiers à donner des avis et des projets « sur tout ce qui serait proposé pour la Marine ». Le conseil les apostillerait, afin de « ramener les esprits vers les réformes et les innovations qu'on jugerait nécessaires et que souvent ils désapprouvent plus par

<sup>59</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 4. Il est recommandé au directeur de Lorient d'affecter pareillement un maître et un premier pilote à chaque vaisseau.

<sup>60</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 5.

<sup>61</sup> *Ibid.*, t. 10, art. 6.

<sup>62</sup> Philippe Haudrière, *op. cit.*, p. 570-571.

<sup>63</sup> Les officiers qui ne naviguent plus peuvent être maintenus sur leur demande dans le tableau d'effectifs en qualité d'officiers « non actifs », sans avancement (et probablement à la demi-solde), *ibid.*, p. 549.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 569 et 1260 à 1262. Trois officiers seulement avaient servi le Roi pendant la guerre de 1744.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 572-573.

<sup>66</sup> Lettre du bailli de Fleury au ministre du 26 mars 1762, G122, f° 133 à 136, pour ce développement.

envie que par raison ». Un conseil établi à la Cour et composé de trois inspecteurs élus chacun par un département ferait les résumés et extraits de tout ce qui lui paraîtrait utile pour le service de la marine militaire et de la marine de commerce. Les membres des conseils des ports serviraient par roulement dans les ateliers. De telles propositions sont bien vagues et se ramènent à ces conseils militaires dont la mode s'est emparée, mais le chevalier de Fleury a vu juste : un corps militaire qui manque d'émulation et d'entraînement ne peut être bon. Ce sont du reste les deux fautes les plus graves qu'un gouvernement puisse commettre en la matière.

Tout le monde voit un autre effet de la négligence du gouvernement : ce sont les excès de table. Si l'on en croit ce prêtre, qui a navigué dans le Nord, ils distinguent l'officier français<sup>67</sup>. « Nos officiers font des dépenses excessives dans les vaisseaux du Roi : il leur faut 500 paires de poulets, 70 bœufs et le reste à proportion. On ne peut pas être grand homme et aimer ses aises. Les Anglais et les autres officiers de marine du Nord vivent bien plus frugalement. J'ai été deux fois sur mer dans leurs vaisseaux. Quelle différence ! On ne connaît chez eux ni les petits pâtés, ni la viande fraîche, ni les autres friandises françaises. Du biscuit, de la viande salée, du beurre, de l'eau-de-vie, du tabac, du thé, voilà toutes leurs provisions de bouche. » Si l'abbé n'exagère pas, les bêtes à cornes consomment autant, voire davantage d'eau que l'équipage. Bertrand observe d'abord que les officiers sans fortune ou qui en ont peu recherchent plus que les autres les embarquements et surtout les commandants qui sont réputés pour donner bonne chère<sup>29</sup>. Ceux-ci disposent encore de l'équivalent de quatre rations par jour et par officier, soit 2 l en 1758. Souvent ils ne sont pas en état d'en faire l'avance et ils empruntent contre un intérêt élevé ; pour s'en dédommager et plus souvent encore pour gagner sur la table, ils font jeûner les officiers ; s'il s'agissait de leur imposer une vie frugale, ce serait parfait, mais ils gardent le meilleur vin pour le vendre aux colonies et n'exceptent pas celui de l'équipage, grâce à leurs trafics avec les commis du munitionnaire.

Bertrand est d'avis de supprimer la table du capitaine, et, si l'esprit français ne peut s'y résoudre, qu'on se nourrisse comme en Angleterre de viande salée, de biscuits et de volailles. Chaque officier aurait 1 l par jour pour sa subsistance, ce qui suffit, et en rations, non en argent. Les valets, qui n'ont aucun service à bord, seraient supprimés et remplacés par des mousses, ou mieux, par des officiers du munitionnaire. La suppression des bestiaux fait disparaître le foin, les restrictions d'eau potable et d'espace et les mauvaises odeurs. « Que l'on jette les yeux sur les autres peuples qui ont une marine, l'on verra s'il y a des exemples de pareille mollesse. Un genre de vie de cette espèce est aussi déshonorant pour notre nation que préjudiciable au bien du service. » D'autres écrivains savent que les « mauvaises odeurs » sont en fait des germes de maladies « capables d'infecter le monde et d'occasionner des fièvres épidémiques qui peuvent être souvent la cause de la perte de la plupart de nos matelots sur les vaisseaux du Roi »<sup>68</sup>.

Pourquoi d'autre part la Cour a-t-elle autorisé (en 1756) un uniforme aussi riche pour les officiers de marine, alors qu'elle reçoit tous les jours des plaintes pour

<sup>67</sup> *Moyens économiques pour rendre la marine de France formidable présentés à Mgr de Sartine, ministre et secrétaire d'État du département de la Marine*, par l'abbé Pierre-Étienne-Ignace Estivant, docteur en théologie et curé, G124, f° 129 à 140.

<sup>68</sup> Réf. 27 ; même observation, réf. 28.

dettes ?<sup>29</sup> « C'est fournir aux jeunes officiers un honnête prétexte de se ruiner, le nombre de ceux qui le sont est déjà assez grand [...]. » C'est l'uniforme de l'armée de Terre qui convient, et il ne nuit en rien à la liaison ni à l'intimité. Bertrand remarque comme Fleury que la Marine aurait grand besoin d'unité : « il n'y a peut-être pas de corps dans le Royaume qui soit aussi peu uni que l'est celui de la Marine ; rarement s'accordent-ils entre eux, j'ignore quelle en est la raison ».

La principale manifestation de la cupidité des officiers de marine, c'est naturellement la pacotille, que l'opinion leur impute à crime. Duvaux et Dereine proposent cependant une solution paradoxale pour régler la question : utiliser les vaisseaux de l'État au lieu de ceux des particuliers pour ravitailler les colonies et les fréter au commerce, à raison de 12 vaisseaux par an, soit 5% environ du trafic des colonies, une portion trop faible pour que le commerce soit fondé à se plaindre<sup>30</sup>. D'après Duvaux, « si le commerce avilit, s'il confond dans la classe des marchands la classe respectable des officiers du Roi, pourquoi le rôle de pacotilleurs et de marchands devient-il commun à ces deux classes ? Pourquoi les vaisseaux du Roi sont-ils chargés, même en temps de guerre, de façon que leurs batteries basses [celles qui portent l'artillerie la plus forte] sont noyées et qu'ils ne peuvent s'en servir ? Ceci n'est point une exagération, tout le monde sait que cela est arrivé à M. de Kersaint [le père] à l'Amérique pendant la guerre dernière [la guerre de Sept ans] : moi-même je l'avais vu aux Indes en 1749 presque aussi chargé qu'un vaisseau de la compagnie des Indes. Ils ne seront donc pas plus déshonorés de conduire des marchandises pour le compte et le bien de l'État, qu'ils ne le sont en conduisant celles qu'ils achètent et qu'ils revendent pour leur propre compte ».

Dereine partage cet avis ; il voit également le moyen de couvrir les frais d'armement des bâtiments qui feraient ce trafic. L'un et l'autre recommandent ces affrètements afin d'exercer davantage d'officiers. Dereine accorderait aux officiers un port permis : ils pacotillent contre la loi, et cette législation nouvelle, inévitable puisqu'« on aura toujours autant de peine pour l'empêcher que d'arrêter la simonie », mettra au moins « une sorte d'égalité dans le profit de chacun »<sup>26</sup>. On croit qu'on va ainsi « énerver le courage, rétrécir l'émulation, avilir la noblesse » : préjugé que tout cela, « un métier où on peut acquérir du bien et des honneurs en servant sa patrie [est] le vrai moyen d'élever les âmes et d'être bien servi, au lieu que la misère les anéantit » ; du reste, « on trouve rarement du courage où il n'y a point d'intérêt personnel ».

Bertrand croit que c'est l'abus qui a conduit au contraire la Cour à confier à des marchands les transports aux colonies, et cette mesure a bien eu pour effet de diminuer encore le nombre des armements en temps de paix<sup>29</sup>. « La pacotille est si fort en usage dans la Marine qu'il y a eu des officiers assez cupides pour oser tenir magasin dans les colonies et y vendre le ruban et la toile à l'aune (c'est arrivé au Mississippi en 1740) : combien de fois a-t-on vu éviter le combat dans la crainte d'être pris et de perdre par là le bénéfice qu'ils comptaient faire dans leur campagne ? Plusieurs même ont manqué leur mission (cela a eu lieu en 1745). Cette fureur de pacotille oblige souvent un capitaine à laisser à terre une partie des vivres de l'équipage (il n'y a presque de vaisseau qui ne soit dans ce cas), ce qui occasionne un fret de navire pour les porter ou une dépense considérable en les achetant dans les colonies. » La pacotille trouverait son origine, selon Bertrand, dans la facilité que la Cour donne aux officiers de se marier désavantageusement, si bien qu'ils craignent de laisser une femme et des enfants sans ressources : ils aiment peu aller à la mer, et il faut que ce soit avec profit. Tant que la

Cour ne réprimera pas rigoureusement la pacotille, c'est-à-dire tant que l'officier de marine ne s'occupera pas que de son métier, la Marine ne sera pas en état de résister à l'ennemi. L'auteur des *Réflexions sur la Marine* de 1760, constatant que la paie des capitaines à la mer a été augmentée, ne voit plus de raison de faire le commerce et estime qu'il est du devoir des administrateurs des colonies et de l'intérêt des commerçants de dénoncer les pacotilleurs à la Cour<sup>24</sup>. La pacotille a encore sévi pendant la guerre d'Amérique : c'est bien une question de gouvernement.

L'Épée a ses procureurs : la Plume a aussi les siens. Bertrand, encore lui, constate que le corps de la Plume a été « prodigieusement » augmenté depuis « sept ou huit ans », et cela sans utilité pour le service<sup>29</sup>. La plupart des écrivains désertent les bureaux des jours entiers : l'ancien effectif suffit. Le nombre de bons sujets est faible parce que la protection seule décide de la fortune : ceux qui n'en ont pas ne se gênent pas ; Bertrand invoque les tableaux d'avancement de 1751 et 1757. L'Épée reproche justement à la Plume de manquer de fidélité et de bonne foi : Brest connaît en effet nombre de fortunes rapides dans la Plume, mais Bertrand n'en distingue pas à Rochefort. La cayenne des matelots de Brest a, par exemple, tiré bien des sujets de la misère ; on y donne aussi un canot et deux canotiers payés 15 l par mois chacun, mais l'officier de plume se sert d'ouvriers des ateliers et empoche les 30 l... La Cour n'accorde pas moins facilement aux officiers de plume qu'à ceux d'épée la permission de se marier, ce qui est « la source d'une grande partie des lésineries qui se font ; aussi tous les départements fourmillent de ménages pauvres et gueux ». Imposer un uniforme à la Plume serait mettre un frein à l'ostentation et aussi montrer la qualité d'officier que le corps de l'Épée lui dénie. Bertrand trouve étonnant que la Cour n'ait rien fait à ce sujet, malgré les représentations réitérées : « il n'en faut pas davantage pour entretenir entre ces deux corps l'animosité qui y règne depuis longtemps, il est tout à craindre qu'ils n'en viennent à une rupture qui ne cessera qu'après bien du sang répandu. Les affaires particulières sont très fréquentes, on est à la veille d'en avoir une générale, elle sera certainement très sanguinaire. Les écrivains ont bien des sujets de se plaindre des officiers d'épée, et avec juste raison. »

Selon Audibert de La Villasse, un lieutenant de vaisseau retiré en 1749, la première des causes qui ont fait échouer tous les plans de rétablissement de la Marine, c'est l'existence même du corps de la Plume, « qu'on entretient sans méfiance et dans une entière sécurité et qui nuit au service, soit par son peu de soin à ménager les dépenses, soit par sa conduite arbitraire qu'on est dans l'usage de lui laisser dans ses détails et ses managements »<sup>69</sup>. Le non-respect des budgets et la négligence que l'autorité a toujours manifestée à l'égard des Classes ne sont à ses yeux que des causes secondaires<sup>69</sup>. La Villasse répète comme tout le monde que la Plume est aussi nombreuse que l'Épée et qu'on ne sait à quoi l'occuper<sup>70</sup>. Il se demande si certaines inventions de la Plume n'ont pas pour but d'augmenter la dépense, tel l'achat de bois de construction de toute main, sans contrôle préalable de la qualité : l'exemple du *Bourbon* perdu en 1741 pendant sa deuxième campagne est naturellement avancé (ce vaisseau a été mis en chantier en 1720). Le Roi ferait mieux d'envoyer des charpentiers, constructeurs et autres gens capables dans les forêts, afin de choisir, couper et voiturer à ses frais les bois de marine. La Villasse est partisan des travaux en régie, parce que le seul avantage de

<sup>69</sup> Lettre d'envoi d'un *Abrégé d'un projet de marine*, du 6 avril 1762, par le sieur de La Villasse, autographe signé et daté de Carpentras, G122, f° 157-158.

<sup>70</sup> *Abrégé d'un projet de marine*, autographe, G122, f° 139 à 156, pour ce développement.

l'entreprise réside dans la rapidité, les entrepreneurs étant en fait des prêteurs. L'argument visant à disqualifier les travaux à l'entreprise a eu une belle postérité dans la Marine : « il n'est plus possible, dans une occasion pressante, de demander aux voiles le moindre effort, aux mâts ni aux manœuvres ; on est toujours dans la crainte, un jour d'affaire, de voir la moitié des canons des canons démontée après une bordée », etc. Le plan de régie proposé pour les arsenaux est celui de l'auteur des *Considérations* ou celui de Narbonne, avec un intendant et quelques commissaires choisis parmi les officiers de marine qui se retirent du service actif.

L'idée des états-majors permanents, inaccessible à l'homme du dehors et trop opposée aux habitudes séculaires de la marine marchande pour qu'on la trouve dans les mémoires de réforme qui en émanent, est parvenue jusqu'à Carpentras, et La Villasse en est partisan. Aux officiers il ajoute six maîtres entretenus, un aumônier et un chirurgien, ainsi qu'une compagnie de cent soldats de marine. L'état-major s'occuperait de l'entretien de son bord, le capitaine étant tenu pour responsable des dégradations qui proviendraient de sa négligence. Les officiers de port seraient cantonnés au service du port : ils n'ont, dit l'auteur, qu'une teinture du métier mécanique et ne peuvent devenir de grands officiers de mer, et pourtant on leur accorde des commandements et l'option, en lésant des officiers de marine. Ces places à terre doivent rester la récompense des services des maîtres qui ne peuvent plus aller à la mer, mais qui les remplissent bien. L'affectation d'un capitaine à chaque vaisseau ou frégate doit mettre un terme aux fantaisies dans les emménagements et les équipements des bords et garantir le respect des décisions des conseils de construction. La Villasse, qui croit que la décision relative aux états-majors va bientôt être prise, veut encore que le tiers de la Marine soit armé, au moins pour passer d'un département à l'autre avec officiers, maîtres et soldats. En vue de financer cette activité de temps de paix, les bâtiments de guerre auraient la permission de faire le commerce. En somme La Villasse présente un projet de corps de noblesse militaire et commerçante à la fois ! Et avec les revenus du commerce, les capitaines acquerraient son matériel d'armement...

Plusieurs projets visent à confier la régie des arsenaux à une compagnie fermière : nous les évoquerons à l'article des expédients de finance, quoiqu'il s'agisse aussi voire surtout de disqualifier la Plume. Un auteur au moins<sup>32</sup> propose de gérer l'approvisionnement du magasin général de la même manière que le service des vivres. Il confierait par ailleurs la garde des côtes à des compagnies de commerce. Le sieur de Mâcon n'est pas, quant à lui, d'avis d'abandonner les constructions à une compagnie, « car il faut des juges pour en décider parfait, sans quoi on s'exposerait à la suite de leur mauvaise foi, dont le moindre des inconvénients serait le mauvais fer, le bois défectueux, etc. »<sup>71</sup> Que faire alors, puisque depuis la mort de Colbert, « la cupidité a prévalu dans tous les cœurs de ceux que le souverain a destinés à la construction de sa marine » ? L'auteur ne voit qu'une solution : faire construire les vaisseaux à l'entreprise, mais sous la conduite de leur futur capitaine, « puisqu'il travaille comme pour lui », c'est-à-dire que son intérêt personnel est en jeu. On peut même « le dispenser du jugement du parfait, inutile aux intérêts de S.M. et trop humiliant pour un capitaine de vaisseau ». En attendant que les officiers de marine se montrent assez compétents dans la partie, on se servirait des constructeurs pour la conduite des ouvrages ; le capitaine désigné ferait juger l'œuvre par des collègues plus éclairés que lui.

<sup>71</sup> Mémoire du sieur de Mâcon du 26 septembre 1765, G122, f° 234 à 238, pour ce développement.



Duvaux voit lui aussi beaucoup d'inutiles dans la Plume, et des gens qui cherchent surtout à voler pour se nourrir, se meubler ou faire commerce ; « ils ne connaissent qu'un mot, c'est de dire que tout est consommé »<sup>30</sup>. Mais, au-delà des hommes, il s'en prend aux abus, que l'on peut classer comme suit. La Marine achète à l'étranger et par intermédiaires, ce qu'elle pourrait trouver en France ou en utilisant les consuls ; de plus elle devrait affréter des bâtiments français en cas d'importation. Les fournisseurs font accepter des marchandises par fraude et avec des complicités à l'intérieur des arsenaux ; il en va de même de ces toiles à voile et cordages dont « le salut des vaisseaux et celui des équipages [...] dépend ». Le gaspillage forme le troisième abus, et la cupidité l'augmente encore (par exemple, des officiers-mariniers, profitant de l'ignorance des officiers, s'approprient au désarmement de leur bâtiment des manœuvres qui pourraient encore servir). Enfin les ouvriers sont à surveiller de près pour la présence, l'activité (éviter la perruque et les parlotes ; il est difficile de surveiller ceux qui travaillent sous les vaisseaux ou à l'intérieur) et le vol de copeaux.

Trois mémoires préconisent la fusion des deux corps, dont celui de Dereine. Le second auteur expose que l'on a mal à propos scindé le corps militaire en deux, dont l'un est noble et l'autre non, « qu'on a étagés par des grades réciproques et d'avancement d'une manière à mettre une antipathie éternelle entre deux corps qui doivent concourir au même objet »<sup>72</sup>. Cette façon de voir est ridicule, parce que les officiers de plume ne sont que des auxiliaires, qui devraient être mieux choisis et mieux rémunérés. Les officiers de vaisseau ont bien dégénéré depuis leur institution mais, dit encore l'auteur du mémoire, le gouvernement doit les utiliser tels qu'ils sont et admettre dans le grand corps des navigateurs qui ont fait des actions de valeur. Il est même suggéré d'admettre des officiers étrangers, ainsi qu'on l'a fait avec profit dans l'Armée. Dans un autre mémoire on lit que la distinction des deux corps est artificielle et qu'elle expose l'État à ne disposer que de demi-savants<sup>73</sup>. L'Angleterre, Malte et d'autres États « emploient indifféremment et selon les talents les mêmes hommes au service de l'épée ou de la plume, et ces deux États se sont toujours bien trouvés de cette pratique qui unit deux objets pour ainsi dire inséparables ». Un officier rompu aux deux services serait moins exposé à être trompé dans les constructions, les approvisionnements, etc. Parmi les officiers de marine, il en est qui ne s'habituent pas à la mer et qui restent donc inutiles dans les ports : on tirerait ainsi parti d'eux. Les capitaines anciens et qui ont bien servi mériteraient les places de consul et ils les tiendraient mieux que les autres, notamment en informant le gouvernement des mouvements des ports de leur résidence en temps de guerre ; ils pourraient devenir ambassadeurs près les puissances maritimes. Des officiers pourraient être appelés dans les bureaux de la Cour pour y apporter des lumières nécessaires au bien du service et remédier à la partialité qui y règne par suite de l'appartenance de certains commis au corps de la Plume. Cette plume des ports serait réduite au huitième de son effectif, et l'on engagerait des commis extraordinaires en cas de besoin. Nous reconnaissons dans ce mémoire le discours de l'Épée.

<sup>72</sup> *Mémoire sur les officiers d'épée et de plume et sur les moyens d'exciter l'émulation dans la Marine*, septembre 1759, copie, G121, f° 292 à 295, pour ce développement. Commentaire de Berryer : ce mémoire est bien fait et il y a de très bons principes, mais « l'objet principal qu'on doit se proposer lorsqu'on a une guerre de mer avec une nation commerçante, c'est de ruiner son commerce et de protéger le sien ». L'État qui ne cherche que les occasions de combattre risque de s'affaiblir le premier.

<sup>73</sup> *Mémoire sur les inconvénients qui proviennent de la distinction d'espèce dans les officiers d'épée et de plume servant dans la Marine, et sur l'avantage qu'il y aurait de les confondre et de les employer également dans les deux genres de services*, s.d., G122, f° 275 à 277, pour ce développement.

Nous disposons encore d'une solution intermédiaire et d'un schéma explicatif plus convaincant<sup>74</sup>. L'attitude des deux corps proviendrait de la modicité des appointements, qui sont hors de proportion avec le coût de la vie, et de l'inexécution de l'ordonnance de 1689. Cette loi a du reste été augmentée d'une infinité de décisions contradictoires « qu'il est impossible que tous les membres de chaque corps connaissent ». A cela s'ajoute leur inimitié. L'Épée reproche à juste titre à la Plume d'être trop mal composée pour traiter avec elle. « Il est vrai que depuis douze ans [1748], il n'y a guère de choix dans les sujets de ce dernier corps, mais au fond ce n'est que le prétexte de l'Épée, qui voudrait envahir toute l'autorité. L'officier de plume refuse les demandes indiscrettes, il est insulté. S'il veut se venger, il perd son état, le corps à la fin ne sera donc composé que de sujets complaisants de toutes façons, si l'autorité n'intervient pour faire cesser cette frénésie. » L'auteur demande comme tout le monde la réduction du corps de la Plume, avec suppression des écrivains, si bien qu'il comprendrait cinq grades. Mais lui seul suggère d'accorder la noblesse à ceux des officiers de plume qui ne l'ont pas, après vingt ans de services, et le droit de prendre provisoirement le titre d'écuyer, comme les commissaires des guerres. Les officiers des deux corps seraient formés à l'avenir ensemble et pareillement. Les fonctions des officiers de plume (appellation à proscrire d'ailleurs) aboutiraient toujours à quelque inspection. Pour les expéditions on emploierait des commis aux écritures sans brevet. Le nom de garde de la Marine serait changé en celui d'élève, et les nouveaux élèves concourraient pour les places d'aide-commissaire, de sous-lieutenant d'artillerie et d'enseigne de vaisseau, le changement de service étant permis à ce grade et l'uniforme commun à tous. Les plaintes seraient portées à un conseil d'honneur établi dans chaque port sur le modèle du tribunal des maréchaux de France, et non pas vidées par des duels ; les officiers qui se battraient en duel seraient dégradés et relégués.

La part de responsabilité des ministres dans les défaites navales ainsi que la difficulté de leur mission sont encore soulignées. « Que peut-on espérer des services d'un corps auquel depuis plusieurs années on recommande presque toujours de fuir devant l'ennemi en l'évitant à cause de sa supériorité, pour ne pas risquer les vaisseaux du Roi, et qui est accoutumé à être pris ou défait dès qu'il sort du port ? »<sup>72</sup> Cependant, indique l'auteur d'un autre mémoire, la connaissance des sujets en vue des choix et du degré de confiance que le ministre peut leur accorder est la plus difficile de toutes et celle où sa religion peut être le plus aisément surprise<sup>74</sup>. « Rien de plus équivoque que *les réputations éloignées* et même les apostilles des ports et des bureaux en la matière. Les affections, les haines particulières, l'envie, la jalousie, la faveur et, plus que tout cela, le peu de connaissance de ceux qui dressent ces apostilles, ne permettent pas d'y ajouter une foi bien entière. D'ailleurs les hommes s'améliorent ou se détériorent journellement [...]. Le seul moyen de se la procurer est de commencer par jeter les yeux sur l'homme du métier que l'on croira le plus capable de l'acquérir et de la transmettre au ministre ; de la choisir dans un état neutre, qui ne soit attaché à aucun port, à aucun corps, pour éloigner toute prévention, de le faire voyager trois mois dans chaque port sous d'autres prétextes et de lui recommander d'y dresser secrètement des listes exactes et apostillées, suivant le modèle qu'on lui remettra, de tous les sujets d'épée et de plume de chaque port et de bien examiner surtout l'estime où ils sont dans leur corps ; cette voix générale ne trompe guère un homme intelligent qui est sur les lieux, à portée de

<sup>74</sup> *Mémoire sur la Marine*, 1758, G121, f° 262-263, pour ce développement.

vérifier les rapports et de démêler les différents motifs qui font parler les hommes. » Le ministre, qui ne peut tout voir ni s'occuper de tous les détails, fera des recoupements.

Ce discours revient à poser la question de *l'inspection générale* : l'Infanterie, l'Artillerie ont des inspecteurs généraux, la Marine n'en a pas. Pourquoi cette différence ? Personne ou presque ne paraît s'en soucier. L'écrivain que nous venons de citer met en doute l'opinion des commandants et des intendants et s'en rapporte à celle du corps, qu'un homme détaché des ports et de son corps devrait chercher à connaître. La dissimulation de la mission qu'il recommande fait sourire ; mais que penser de la neutralité, ou peut-on être neutre dans la Marine ? Le seul moyen consisterait à créer un grade ou des places pour ces inspections générales, qui seraient les plus élevées dans chaque corps. Mais, avec l'avancement à l'ancienneté, nos inspecteurs généraux seraient des septuagénaires et des officiers éloignés de la réalité du service, par là incapables de juger la jeunesse et de discerner les vrais talents lorsqu'ils naissent. Les inspections générales sont la vraie solution, mais nous avons vu et nous verrons encore que les esprits sont encombrés par l'idée du conseil dans le port, vu comme un organe de gouvernement collégial, un paradoxe dans une monarchie sans représentation, sauf à y voir et hors de propos, de nouveaux corps intermédiaires dont Montesquieu, nouveau Lycurgue, vient de prêcher la nécessité.

### 7.3. Repeupler les Classes

Les esprits restent marqués par les pertes de la guerre de 1756 : 7 000 marins ont été raflés au large de Terre-Neuve en 1755, il y a eu jusqu'à 26 000 prisonniers de guerre simultanément à la suite de prises faites en mer, et 9 000 hommes sont morts en captivité<sup>75</sup>. Tous savent que le nombre de gens de mer a diminué depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Les propositions dans ce domaine peuvent s'énoncer ainsi : réforme de l'institution des Classes, recrutement et formation de nouveaux matelots venant de l'intérieur du Royaume.

Certains prisonniers se sont engagés sur les navires anglais, avoue cet auteur vers 1750 : « nombre de matelots faits prisonniers de guerre en Angleterre n'ont rien tant appréhendé que leur retour en France, dans la crainte d'être commandés aussitôt pour le service et de n'être pas payés, ce qui les a obligés à prendre parti avec les Anglais »<sup>76</sup>. Depuis la guerre de 1744, les gages sont presque entièrement dus aux marins Français, alors que les Anglais paient bien eux. Les propositions de La Villasse font écho à ce premier cri : la Marine a plus besoin que les autres départements ministériels d'argent d'avance pour faire face aux dépenses d'un armement pressé et imprévu et pour payer les équipages au désarmement, « faute de quoi le matelot, qui n'a que ce métier-là pour vivre, lui et sa famille, si on ne le paie pas exactement, déserte, et voilà en grande partie la cause du dépeuplement de nos classes »<sup>70</sup>. L'écrivain précédent signale lui aussi le tort causé par les capitaines de commerce qui fatiguent trop les matelots aux colonies : le mouillage forain oblige à tout transporter par canots, et c'est encore pis lorsqu'il y a quelque bâtiment de guerre, car leurs commandants réquisi-

<sup>75</sup> Timothy Le Goff, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Martine Acerra, José Merino et Jean Meyer, *Les marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, 1985, p. 103 à 122.

<sup>76</sup> *Essai sur la marine de France*, v.1750, G121, f<sup>o</sup> 179 à 188, pour ce développement.

tionnent canots et rameurs<sup>76</sup>. Ainsi s'expliqueraient la fréquence des désertions aux colonies et l'augmentation des effectifs des vaisseaux marchands.

Plusieurs auteurs insistent sur l'insuffisance de la solde à l'État, malgré les augmentations accordées en 1757, et sur la disparité de cette solde et des gages et salaires du commerce, si bien que l'un d'eux demande que ces derniers soient plafonnés<sup>24</sup>. On demande aussi le paiement de la demi-solde aux marins de la classe de service qui ne sont pas appelés<sup>24,70</sup>. Bertrand remarque que les gens de mer auraient plus de goût pour le service s'ils recevaient en temps voulu ce que l'État leur doit ; l'autorité n'aurait pas à user de voies de fait pour les commander<sup>29</sup>. Le marin qui est forcé d'emprunter pour survivre perd beaucoup à l'agiotage, pendant que les officiers des Classes font valoir l'argent qui leur est remis. Mais il existe un adjuvant dont les Français ne tirent pas parti : le partage des prises<sup>27</sup>. Le roi d'Angleterre se réserve les vaisseaux de guerre pris par ses propres vaisseaux, mais il en fait verser la valeur estimée aux officiers et équipages, il donne même une prime par canon pris. Ainsi les équipages anglais touchent-ils l'intégralité de la valeur de leur part dans toutes les prises qu'ils font, alors qu'en France, et à l'époque du mémoire, l'équipage n'a droit qu'au sixième de la valeur nette de la prise ; aussi il « ne se presse point de risquer sa vie pour ne rien gagner ».

Les faiseurs de projets en appellent aussi au respect des lois organisant le service des Classes. L'un d'eux rappelle que le système de Colbert a été confirmé et même renforcé en 1728, après discussion<sup>76</sup>. Or les officiers des Classes font ce qu'ils veulent : « à quoi sert-il donc d'entretenir et de conserver des gens qui ruinent le Royaume en ne remplissant aucune des choses que la loi leur prescrit ? » Tous les mémoires réclament la publication de la classe de service car elle couperait court à l'abus qui semble le plus répandu. En effet, si l'armateur n'est pas l'ami de l'officier des Classes, la moitié des matelots qu'il a engagés se trouvent de service, et pourtant son navire est prêt à partir. L'officier monnaie — un louis par matelot, ou 5 % d'intérêt *par mois* à la grosse sur ce qu'il prête au matelot — le « privilège » de lever l'équipage du marchand sans qu'aucun matelot ne se trouve compris dans la classe de service. Ces iniquités sont trop connues, elles dégoûtent de l'état de matelot, et dissuadent le laboureur de quitter son champ : s'il prenait le parti de la mer, il serait aussitôt compris dans la classe de service, ce dont il ne se rachèterait qu'au prix de ses gains. Les négociants se sont plaints à différentes époques, « mais leurs plaintes ont été vaines, sans doute qu'elles n'ont pas percé jusqu'au ministre ». C'est pour remédier à l'espèce d'anarchie qui règne dans le service que La Villasse propose d'instituer une *inspection militaire*<sup>70</sup>. Trois chefs d'escadre en seraient chargés, et les gens de mer seraient formés de façon permanente en « compagnies ou petits départements » de 500 à 1 000 matelots sous le commandement d'un lieutenant et d'un ou deux enseignes de vaisseau pour la police et la discipline. Dans un autre mémoire il est question de compagnies de matelots et d'ouvriers entretenus, présentées comme d'un grand avantage pour le service courant des arsenaux et les armements<sup>77</sup>. Sans discuter le point de savoir si l'on doit adopter ce système en France, son auteur recommande de former en temps de guerre des brigades de novices et de garde-côtes de 50 hommes avec 2 ou 3 officiers-mariniers à leur tête et levés pour six mois, afin de les instruire et d'avoir éventuellement recours à eux.

<sup>77</sup> [*Mémoire sur la Marine*], pour le duc de Choiseul, s.d., G122, f° 13 à 15, pour ce développement. L'auteur est sûrement un officier militaire.

L'on se plaint beaucoup du manque d'attention qui fait périr de nombreux marins de bonne volonté : nous en avons déjà parlé et nous n'y reviendrons pas. Une observation faite à ce propos et qui contribue indirectement à la conservation des hommes mérite cependant d'être rapportée<sup>77</sup>. En temps de guerre les équipages de la marine d'Angleterre sont retenus au service jusqu'à la fin des hostilités et ne changent que rarement de bord : « il n'est pas difficile de concevoir que, par cet usage, les officiers et matelots regardent ce navire comme leur demeure tout le temps qu'il plaît au Prince, en ont beaucoup plus de soin et savent ce que chacun doit faire au premier ordre, ce qui accélère beaucoup les manœuvres et les rend beaucoup plus aisées ». Le sieur de Roux, armateur de Marseille, est du même avis, car il n'y a pas d'économie à armer et désarmer fréquemment<sup>78</sup>. Ce négociant, qui paraît bien au courant du service de la Marine, suggère de remplacer les officiers des Classes par des officiers municipaux pour la levée des matelots, et de créer une place d'inspecteur général de la Marine et trois places subordonnées d'inspecteur résident pour mettre tout le service sous les yeux du ministre ; elles seraient dévolues à des officiers militaires<sup>78</sup>.

Le repeuplement des Classes préoccupe les esprits indépendamment de leur administration. Comme les milieux qui fournissaient les marins ne suffisent pas à régénérer ce corps très atteint, les auteurs des projets que nous avons lus<sup>79</sup> cherchent à

<sup>78</sup> Projet pour la Marine du s. de Roux, armateur de Marseille, avec lettre d'envoi au ministre du 18 décembre 1761, G122, f° 17 à 21.

<sup>79</sup> Les mémoires consultés sont les suivants :

- Mémoires de Langevin de Langle, avocat résidant à Saint-Nazaire (25 septembre 1762, S.H.A.T. A<sup>1</sup>-3623 ; 23 août 1763, A<sup>1</sup>-3628 ; 14 janvier 1765, G122, f° 223 à 228).
- *Mémoire pour former une école royale pour l'établissement d'un grand nombre de matelots*, s.d., G88, f° 35. Le ministre a apostillé ce mémoire le 27 août 1759 ;
- *Mémoire à monseigneur le prévôt des marchands, messieurs les échevins et autres magistrats et officiers de la ville de Paris*, par Digard de Kerguette (1717-1802), professeur d'hydrographie au Croisic, 1<sup>er</sup> mai 1759, G87, f° 5 à 10 ; *Mémoire [au ministre] sur les moyens de former de savants pilotes*, du même, 24 janvier 1767, G87, f° 13 à 20 ; *Mémoire sur la marine commerçante*, du même, 30 mars 1782, G87, f° 22 à 27 ;
- Lettre de Le Tellier-Duvey, avocat au parlement de Paris, au ministre du 5 juillet 1785, G88, f° 139 ;
- Lettre de Brayer-Pinton au ministre du 19 janvier 1762, accompagnant le prospectus d'une école à établir à Rouen, G88, f° 37 et 49 ; projet développé, *Mémoire tendant à l'établissement d'une école de marine pour procurer des matelots instruits et experts pour manœuvrer sur les vaisseaux de S.M.*, avec lettre d'envoi au ministre datée du 25 février 1762, G88, f° 37 et 42 à 46 ;
- *Moyens pour former en peu de temps des gens de mer pour le service des vaisseaux du Roi et trouver des sujets pour fournir à la navigation, avec un projet économique pour l'établissement de six écoles maritimes*, 20 décembre 1761, dans un fascicule imprimé ayant pour titre *Projets de Monsieur Ardibus du Ramo, commissaire de la Marine*, [1757-1762], G121, f° 215 à 231 ;
- Projet du sieur Rabeault-Durand, de Bordeaux (lettre, mémoire et projet) du 13 mars 1762, tendant à l'établissement d'écoles maritimes pour les enfants trouvés, G88, f° 50 à 55 ;
- Projet du sieur Vasse, lieutenant de frégate, du 21 février 1763, G88, f° 57 à 66 ;
- Projet d'un anonyme breton, *Projet d'écoles marines pour le matelot*, G88, f° 10 à 17 et 18 à 32, et *Supplément au projet des écoles marines*, G89, f° 87 à 104, datant probablement de 1763 ;
- *Mémoire où l'on tâche d'indiquer les moyens de repeupler de matelots la marine du Roi*, par le chevalier de Cerisy, 18 février 1767, G88, f° 68 à 75 ;
- *Mémoire pour agrandir les forces et le commerce maritime en France*, par le chevalier Durocherez, original signé, G88, f° 47-48 et copie ayant donné lieu à un compte rendu au ministre le 2 mars 1771 par Clugny, f° 77 à 81 ;

attirer par milliers des enfants, des adolescents et quelquefois des adultes venus d'autres milieux, et ils ne supposent pas qu'ils pourront se former sur le tas comme les autres ; aussi chacun d'entre eux prévoit-il une *école de formation*. Le recrutement est varié : enfants trouvés, enfants des hôpitaux, orphelins, sujets tirés au sort dans chaque paroisse non sujette aux Classes, « libertins, vagabonds, sans aveu », jeunes gens « mieux pourvus de talents que de fortune », à la charge de leurs parents et que l'oisiveté pourrait rendre dangereux. Les frais de premier établissement, qu'il s'agisse d'écoles à terre ou à flot, seraient pris en charge par le moyen d'une compagnie, une loterie ou une souscription nationale (l'État ne risquant pas d'investir lui-même) ; les frais de fonctionnement seraient supportés par les élèves, qui pourraient s'en acquitter grâce aux gains tirés des campagnes pour le commerce prévues dans le cadre de leur formation. Le service du Roi n'est pas oublié, certains suggèrent même d'établir la discipline militaire dans ces établissements. On voit donc que tous ces auteurs imitent le modèle de l'École militaire. L'État ne fait rien, et l'administration des Classes n'est véritablement remise sur pied qu'en 1784 (chapitre 20).

#### 7.4. Des expédients de finance

La Marine est toujours endettée. La question du financement de ses dépenses est posée et se pose à la fois par rapport au Contrôle général, qui ne fournit (assigne sur les caisses des comptables) les fonds ni à temps ni conformément au budget, et aussi par la Plume, qui est assez généralement accusée de gaspiller ceux qu'on lui procure et d'augmenter ainsi la dette de la Marine creusée par les Finances.

Un des comités imaginés par l'abbé de Bernis (1715-1794), alors qu'il est encore titulaire du portefeuille des Affaires étrangères, émet le 2 septembre 1758 les conclusions suivantes en vue du conseil des ministres du lendemain<sup>80</sup>. Il est reconnu que les ressources financières ne permettent pas de fournir à la fois les moyens de la guerre et du règlement des dettes. Il faut donc classer celles-ci selon leur date, leur nature, leurs privilèges. Certains créanciers ont avancé leur fortune ou fait jouer leur crédit pour soutenir l'État : ils méritent une considération particulière. D'un autre côté certaines dettes sont susceptibles de réduction, notamment les dettes au titre de marchés désavantageux. Il est rappelé que, dans le service courant, il convient de destiner un fonds suffisant aux salaires des matelots et ouvriers et de ne pas tolérer de divertissement ; les sommes qui leur sont dues forment les premières dettes à apurer. Le comité voudrait diminuer le nombre des officiers de plume et ne payer qu'une partie de leurs appointements. Il estime qu'il faudrait trouver 50 millions de fonds pour l'exercice 1759.

---

- Lettre et précis d'un mémoire adressés au ministre par [Pierre] Leblanc de Saint-Trivier le 22 février 1775 et restés sans réponse, G88, f° 99 à 102 ; projet du même et de son fils, examiné par Fleurieu le 4 janvier 1780, G88, f° 110 à 123 ;

- *Vues d'un citoyen [Grosson] sur l'établissement d'une école de marine à Marseille*, apostillées le 27 septembre 1779 ;

- *Développement d'un plan de petite marine royale et nationale, proposé par M. de Lohis de Loÿs, officier à l'hôtel royal des Invalides*, avec une apostille de Latouche-Tréville du 26 septembre 1785, G88, f° 141 à 152.

<sup>80</sup> G121, f° 269-270, pour ce paragraphe.

La Marine, probablement en la personne du marquis de Massiac, répond comme elle le peut aux « réflexions » du comité<sup>81</sup>. Elle a fourni l'état des dettes « avec autant de précision et d'exactitude qu'il est possible et que les circonstances le permettent ». Toutes ces dettes lui paraissent légitimes, selon des degrés qu'il est impossible de constater en ce moment. Le ministre convient de l'existence d'abus dans les marchés, « mais le mal est fait, et il n'y a pour ainsi dire de remède à ce sujet que pour l'avenir, en rendant aux différentes parties de l'administration de la Marine le ressort qu'elles ont perdu et aux différentes personnes chargées des détails de cette administration l'autorité qui leur est nécessaire ». Pour payer exactement les sommes dues aux matelots et aux ouvriers, il faut que la Finance elle-même remette les fonds exactement et en quantités suffisantes ; qu'on donne les noms des commissaires infidèles, la Marine fera des exemples. D'autre part les armateurs sont rebutés par les pertes qu'ils ont éprouvées et, dès que les équipages sont incomplets, on risque de proposer mal à propos les vaisseaux du Roi, c'est-à-dire de les perdre. La situation des colonies, les circonstances de la guerre, les opérations engagées et la difficulté de la correspondance forcent continuellement la main de l'administration et « s'opposent à l'ordre qu'on pourrait établir d'ici ». Le ministre insiste enfin sur la nécessité de régler la question des dettes.

Ce dialogue de sourds ne pouvant durer, Louis XV, qui vient d'admettre ou de réadmettre au Conseil d'en haut le marquis de Puisieux (1702-1770) et Berryer, les charge, lors du conseil du 10 septembre, d'examiner et de régler avec Massiac tout ce qui a rapport à l'administration de son département<sup>82</sup>, prélude à l'éviction du ministre et à son remplacement par Berryer le 1<sup>er</sup> novembre. Le mandat des deux ministres d'État se résume ainsi : 1° ils tâcheront d'approvisionner les colonies par des bâtiments de commerce des États neutres et des compagnies de commerce, afin d'utiliser la Marine pour défendre les côtes et menacer l'Angleterre ; 2° « ils conviendront en même temps de la manière dont on pourrait exciter le zèle national à la défense de l'État menacé de perdre son commerce et sa marine » ; 3° ils publieront que les dettes des matelots seront payées « exactement pour le passé et avec grande exactitude à l'avenir » ; 4° ils sont chargés d'extirper les abus dans l'administration, qualifiés de principale source des maux dont la Marine et les Colonies sont accablées.

Deux mémoires de la fin de 1758 indiquent que la dette de la Marine et des Colonies a atteint 42 millions au mois d'octobre<sup>83</sup>. Leurs auteurs déplorent que les paiements soient désorganisés parce qu'il n'est pas possible d'affecter les fonds d'une année ou exercice aux dépenses de cette année, et ils préconisent de séparer le service courant du service de la dette. Ils constatent que les trésoriers acquittent des dépenses extraordinaires, telles les traites des Colonies, sur les fonds ordinaires et concluent que les fonds n'étant pas suffisants pour soutenir la Marine sur un grand pied, il faut la réduire à proportion de ses moyens. Le 18 octobre 1758, une commission de vérification et de liquidation des dettes est mise en place.

Berryer, devenu secrétaire d'État, se débat dans les mêmes difficultés financières et il doit de plus supporter les nouvelles fautes des militaires et leurs consé-

<sup>81</sup> G121, f° 274 à 277, pour ce paragraphe.

<sup>82</sup> G121, f° 271 à 273, pour ce paragraphe.

<sup>83</sup> Henri Legohérel, *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, 1965, p. 205 à 207, pour ce paragraphe.

quences. Dans un mémoire autographe d'avril 1760 pour le Conseil d'en haut, il expose la nécessité de rendre réellement permanente la marine française<sup>84</sup>. Plusieurs opérations ont manqué, dit-il, faute de préparation et de proportion avec les moyens financiers. Lorsqu'on en est réduit à armer en même temps qu'on prépare le matériel d'armement, « cela ne finit point, on perd tous les moyens précieux pour opérer, d'où il résulte une très grande dépense presque toujours inutile, un grand désordre toujours préjudiciable et très souvent de mauvais succès encore plus fâcheux que tout le reste ».

Quoiqu'il soit bien tard, il faut remédier à cet état de choses et n'y plus tomber. *Le premier remède consiste en « un fonds de marine armée toute l'année »*. « Lorsqu'on arme par intervalles et, pour ainsi dire, par bonds et par sauts, il ne peut y avoir rien de prêt lorsque cela serait le plus utile et le plus essentiel, et on ne doit jamais s'attendre à trouver dans la Marine ni ensemble, ni ordre, ni règle, ni discipline, et la Marine ne pourra plus être qu'une charrue mal attelée, s'il est permis de se servir de cette expression. » Le « fonds de marine » se composerait de 15 vaisseaux et 10 frégates armés à Brest, 10 vaisseaux et 6 frégates armés à Toulon et de 2 vaisseaux et 4 frégates à Dunkerque. Les vaisseaux rentrant dans le port pour désarmer seraient remplacés par autant de vaisseaux en armement ; on laisserait le capitaine, le lieutenant en pied et l'écrivain, en ne leur donnant toutefois que leurs appointements à terre. « Ce fonds de marine toujours en mer servira pour y prendre au besoin les forces nécessaires pour les opérations que l'on se proposera de faire suivant les circonstances, et comme ces forces seront toujours prêtes à très peu de chose près, on pourra s'en servir utilement, parce qu'il y aura peu ou point de distance de l'ordre à l'exécution. » Ce ministre étranger à la Marine vient de tracer une épure de la marine moderne... Il est vrai que, du point de vue financier, la solution préconisée se trouve déjà dans le mémoire sur le commerce de 1745 qui a été attribué à Maurepas et que nous avons analysé à la fin du chapitre 5.

Il reste assez de vaisseaux en avril 1760 pour armer en permanence les nombres indiqués, assure Berryer, sous réserve d'achever cinq vaisseaux assez avancés, d'en refondre cinq et d'en radouber également cinq ; on l'aurait fait si les fonds n'avaient pas été aussi mesurés. Il n'y a plus assez de frégates (18), en revanche, et il faudrait en mettre en chantier. Quel que soit le degré d'attention des Anglais, on pourra faire sortir des trois ports des divisions de temps en temps pour tenir des croisières, intercepter la sortie ou le retour de leurs flottes, troubler le cabotage de leurs côtes et de la Tamise. Berryer rappelle pour finir qu'une grande marine coûte très cher. Tout en exposant au Conseil ces vues d'avenir, il s'efforce d'obtenir des économies dans l'administration, c'est-à-dire dans tous les objets de dépense qui n'ont pas de rapport avec les armements : dès le mois de décembre 1758, il a demandé à Ruis-Embito et à Hocquart, l'intendant de Brest, de réduire les constructions neuves, de n'en commencer d'autres qu'à la fin de chaque année afin de retenir les bons ouvriers, de tâcher de renvoyer ceux qui ne sont pas indispensables et de faire une grande réforme d'ouvriers dans les ateliers, dès que les vaisseaux seront armés ; il donne enfin l'ordre de réduire les approvisionnements<sup>85</sup>. L'intendant de Toulon propose de diminuer le nombre de jours œuvrés : on ne peut s'y résoudre, répond le ministre car ce moyen, « n'aboutissant qu'à rendre un plus grand nombre d'ouvriers de chaque classe plus misérable, ne produirait pas l'effet qu'il en attendait »<sup>86</sup>. Berryer écrit encore qu'il faut licencier les

<sup>84</sup> G121, f° 338 à 345, pour ce développement.

<sup>85</sup> Lettres des 6 et 9 décembre 1758 citées dans G47, p. 50 à 52.

<sup>86</sup> Lettre du 5 mai 1759 à Charron citée dans G47, p. 55 à 58.



inutiles et les moins habiles, ainsi que réduire la paie ; il a demandé à Charron de supprimer presque tous les emplois de canotier<sup>87</sup>. Au début de 1761, il se résout à fermer l'arsenal de Toulon le samedi<sup>88</sup>. Plus tard dans l'année, il écrit à Hurson qu'il s'en rapporte à lui pour l'économie, mais persiste à croire que rien n'y est plus contraire que de tout mettre à la journée du Roi<sup>89</sup>.

La situation financière d'une marine réduite à l'inaction depuis la défaite des Cardinaux et la quasi-banqueroute de l'État, s'aggrave encore en 1760, et Berryer écrit au contrôleur général Bertin (1720-1792)<sup>90</sup> : « S'il était question de donner à la Marine des fonds suffisants pour la mettre en état d'agir en 1761 malgré l'état misérable où elle est réduite, soit par les dettes qu'elle a contractées pendant la dernière guerre et qui ne sont pas encore acquittées, soit par le vide entier de ses magasins pour lesquels on n'a fait depuis longtemps aucun approvisionnement, soit par l'abandon presque total de ses principales manufactures depuis plus d'un an, soit par la cessation universelle de nouvelles constructions pour remplacer les vaisseaux et frégates pris, péris ou perdus [...]. Mais comme il s'agit de ne lui procurer pour 1761 que les moyens les plus bornés et seulement de la mettre en état de ne pas laisser périr entièrement ce qui en reste encore et de soudoyer les individus qui la composent encore après les grands retranchements qui ont été faits sans qu'il ait été fait aucun remplacement, on croit qu'il est suffisant de rappeler que les fonds ordinaires de la Marine ont été fixés à 15 millions dans la plus profonde paix, et les fonds ordinaires des Colonies à 6 millions [...]. » Les 20 millions de dettes contractées pendant la guerre précédente (1744-1748) subsistent d'autre part « presque en totalité ». Le budget extraordinaire de la Marine et des Colonies avait été établi à 24 millions, dont 6 seront probablement dus par les Finances à la fin de 1760. Ces 6 millions sont nécessaires pour payer en 1761 les dépenses qu'on n'a pu s'empêcher de faire. Comme le ministre « sent très fort » les difficultés des Finances, il se propose de ne demander que 12 des 15 millions de la Marine et les 6 millions des Colonies (dépenses ordinaires), ce qui ferait en tout 24 millions pour l'année 1761.

Les bureaux ont repris au début de 1757 le projet du sieur Goossens, fournisseur de la Marine pour les mâts et munitions du Nord, tendant à emprunter la somme correspondant aux vingt millions de dettes anciennes que la Marine traîne comme un boulet<sup>91</sup>. Il s'agirait, au lieu de faire la recette des deux tiers du produit net des prises selon la déclaration du 15 mai 1756, d'y intéresser les apporteurs de fonds. Les actions de 2 000 l porteraient 4 % d'intérêt et une part de prise en temps de guerre, et 5 % à la paix, jusqu'au remboursement. Ce projet n'a pas eu de suite ; c'est un petit moyen, et un moyen impensable dans un État dont le crédit public serait organisé.

D'autres auteurs proposent des solutions radicales, déjà envisagées sous Louis XIII, tel celui qui suggère d'affermier la Marine, afin de remédier aux abus de la Plume et au luxe de l'Épée qui empêchent de porter la marine matérielle « au terme

<sup>87</sup> Lettre du 15 mars 1759 à Charron, citée dans G47, p. 58-59.

<sup>88</sup> Lettre du 14 janvier 1761 à Hurson, successeur de Charron à l'intendance de Toulon, citée dans G47, p. 68 à 70.

<sup>89</sup> Lettre du 16 septembre 1761 à Hurson, citée dans G47, p. 74.

<sup>90</sup> *Mémoire de M. Berryer sur la situation de la Marine par rapport à ses finances*, septembre 1760, G121, f° 351 à 354, pour ce paragraphe.

<sup>91</sup> *Mémoire sur le projet d'un emprunt de 20 millions pour la Marine, en formant des actions qui auraient part dans les prises que font les vaisseaux du Roi*, 17 février 1757, G132, f° 52 à 57, pour ce développement.

nécessaire pour combattre avec succès l'Angleterre »<sup>92</sup>. Le ministre restera maître des opérations maritimes et de la nomination des officiers militaires. Les fermiers choisiront parmi les officiers de plume ceux qu'ils emploieront, les autres recevant la demi-solde du Roi. La compagnie suppléera aux armements considérables « soit sur ses fonds ou son crédit, lorsque le public sera bien persuadé qu'il y a des fonds destinés et affectés à cette compagnie et sur lesquels on pourra compter ». C'est sur la partie des fonds que demandera cette compagnie qu'on reconnaîtra si elle est animée par le zèle patriotique ou par un intérêt de fermier. Le bail serait conclu pour trente ans, le Roi abandonnant tout le matériel flottant, les stocks, les ouvrages portuaires en l'état. La compagnie renouvellerait le matériel et tiendrait prêt à partir au premier ordre un nombre donné de vaisseaux et de frégates ; elle ne serait cependant tenue d'armer qu'autant que l'autorité du Roi lui permettrait de disposer des matelots nécessaires et ne s'occuperait du département des Colonies que pour le transport des troupes et du ravitaillement<sup>93</sup>.

Deux banquiers, consultés sur ce projet, se demandent s'il convient de changer de fond en comble l'administration de la Marine et d'établir une compagnie qui n'aurait d'autre lien de dépendance vis-à-vis du gouvernement qu'un marché<sup>94</sup>. Si l'on répond oui, alors il faut hypothéquer selon les formes usitées la somme à lui verser chaque année et que le Roi en fasse aliénation spéciale ; cette compagnie aura d'autre part un capital, il faut donc intéresser les actionnaires<sup>94</sup>. Une lettre de mai 1762 tend à montrer que le plan a été formé dès 1749 et qu'il s'agissait de créer une société par actions, si possible ouverte au clergé, pour faire travailler un argent stérile<sup>95</sup>. Ce projet singulier a soulevé des objections et souffert différentes interprétations. Le sieur de La Roulière croit qu'il a été conçu par des armateurs<sup>96</sup>. Selon lui les négociants ont hasardé leurs navires alors que le Roi a fait annoncer qu'il ne pouvait fournir de convois ; ils se sont ensuite plaints du manque de protection, et ils veulent hâter le moment où l'État fera porter à nouveau ses efforts sur la Marine. Mille inconvénients sont à attendre de la mise en parti de la Marine. Une objection de principe, celle de Richelieu, lui vient à l'esprit : les forces de l'État doivent être réunies dans la main du souverain. Les actions sont des effets négociables comme les effets royaux ; elles conviendraient peu à pareille affaire, car « le profit serait honteux et la perte affligeante ». Si l'on procède par voie d'emprunt, on aura du mal à le placer, car le commerce est épuisé. L'Épée sera peu ou prou sous la dépendance de la compagnie : « le service s'accommodera-t-il d'une autorité aussi étendue d'une part, et d'une dépendance si déplacée de l'autre ? » Il vaut mieux que le ministre s'attache à réformer les petits abus en nombre infini qui forment les grands, et « les mêmes moyens d'économie que les négociants parés d'une autorité déplacée comptaient mettre en usage s'exécuteront sous un pouvoir légitime et dont personne ne peut murmurer ».

<sup>92</sup> [Résumé d'un] projet pour le rétablissement de la Marine et réflexions sur ce qu'il contient, remis par Walen à Berryer le 9 novembre 1758, G132, f° 58 à 62, pour ce développement.

<sup>93</sup> Il n'est pas question d'armer en marchandise pendant la paix dans ce projet. En temps de guerre la compagnie toucherait la part du Roi dans les prises.

<sup>94</sup> M.M. T.C. et le Cx [Le Couteulx ?], G132, f° 65.

<sup>95</sup> Lettre de Pierret de la Ruelle au ministre du 4 mai 1762, G132, f° 117-118.

<sup>96</sup> Réflexions sur le projet de marine proposé par les négociants, G132, pour ce développement. Annotation de la main de Berryer : « 10 janvier 1759, m'a été remis par M. de La Roulière ».

Viennent ensuite diverses propositions d'emprunt<sup>97</sup>. Le chevalier de Folard (1669-1752) pourrait bien être l'inventeur d'un fameux moyen de finance pour la Marine. Dans l'un des mémoires de marine résumés par les bureaux<sup>98</sup>, il propose, à l'exemple des tribus d'Athènes, de former trois classes subdivisées de roturiers riches, auxquels le Roi demanderait, au nom de l'intérêt de l'État, un nombre déterminé de vaisseaux par don gratuit, au prorata de leur richesse respective peut-on supposer. Ceux dont la richesse n'est pas connue avec précision seraient taxés d'un certain nombre d'autres vaisseaux, dont ils feraient la répartition. « Ce serait chacune de ces classes de toute espèce qui ferait construire les vaisseaux accordés ou demandés, le Roi ne voulant nullement les financer, de crainte qu'on ne pût soupçonner que c'est un impôt déguisé sous de nouvelles apparences pour fournir à des objets inconnus. » Les grandes villes de commerce, qui y ont intérêt, seraient également mises à contribution.

Cette utopie a séduit certains esprits<sup>99</sup>, et Choiseul l'a réalisée au début de son ministère, mais pour une fois, afin de reconstituer la flotte décimée par la guerre. Lorsqu'il prend le portefeuille de la Marine, le 14 octobre 1761, il reste 48 vaisseaux à flot, contre 59 en juin 1756 ; mais 35 vaisseaux seulement sont armés ou en état de l'être, dont 3 sont aux Indes, 4 restent bloqués dans la Vilaine et 9 ne le sont pas moins dans la Charente, si bien que le nombre de vaisseaux disponibles n'est que de 19<sup>100</sup>. Le ministre publie à l'intention de l'opinion publique un mémoire tendant à justifier la rupture des négociations de paix avec l'Angleterre le 20 septembre 1761<sup>101</sup>. Il a l'idée de provoquer de la part de cette opinion un afflux de dons pour la Marine en faisant agir le cardinal de la Roche-Aymon (v.1697-1777), alors archevêque de Narbonne et, à ce titre, président des états de Languedoc : cette assemblée vote le don d'un vaisseau par acclamation, et la nouvelle est annoncée dans la *Gazette de France* dans son numéro du 5 décembre suivant. A son imitation, les états de Provence, d'Artois, de Flandres, de Bretagne et de Bourgogne offrent à leur tour la somme nécessaire pour construire un vaisseau. Il s'agit en fait de contracter un emprunt, d'encaisser les fonds des souscripteurs et de lever ensuite un impôt supplémentaire pour le rembourser. L'argent collecté doit servir à construire de nouveaux vaisseaux ou à achever ceux dont le blocus a interrompu la construction. D'autres corps politiques sont invités à contribuer à cette œuvre de relèvement : ainsi sont construits ou achevés dix-sept vaisseaux et une frégate.

Cette opération réussie assoit le crédit du nouveau ministre. Voici ce qu'il en dit à Louis XV dans un mémoire de justification datant de la fin de 1765 dont nous aurons à reparler<sup>102</sup> : « Le désir de vous servir me fit sacrifier un département des

<sup>97</sup> Mémoire du s. Roubaud, de Marseille, G132 ; lettre et mémoire du s. Wurmser du 5 février 1762, G122, f° 114 à 116 ; projet du 22 février 1778, G122, f° 150-151.

<sup>98</sup> Compte rendu, visiblement fait par les bureaux au profit du ministre, de divers mémoires, G121, f° 162 à 165, pour ce paragraphe. Ce mémoire-ci paraît dater de 1747, puisqu'on lit que la Chambre des comptes de Paris a jugé celui de 1736 « l'année dernière ».

<sup>99</sup> Lettre et mémoire au ministre du 15 juin 1762, par Neuville de Saint-Héry, directeur général des Fermes à Caen, G132, f° 120 à 122 ; lettre du s. Pelleport au ministre du 17 février 1762, G132, f° 106-107.

<sup>100</sup> René Estienne, *La marine royale sous le ministère du duc de Choiseul (1761-1766)*, thèse de l'École des chartes, 1979, 2 vol. dact. ; p. 89-90 et 440-441.

<sup>101</sup> *Ibid.*, p. 258 à 264 et 450, pour ce développement.

<sup>102</sup> « *Mémoire de M. de Choiseul remis au Roi*, à la fin de 1765, d'après une copie en possession du chancelier Pasquier » ; transcrit par Charles Giraud et publié dans le *Journal des savants*, mars 1881, p. 171 à 184 et avril 1881, p. 250 à 257, reproduit ensuite par Joseph Calmettes dans son édition des

Affaires étrangères qui allait bien, pour me charger de l'odieux et de la peine d'un département qui était plus qu'anéanti, car il était dans l'avilissement. Mon premier objet fut de rétablir le crédit et que les ouvriers et les fournisseurs servissent les ports [...]. Ce n'était pas assez ; je voulais armer [...]. La Finance ne pouvait me rien fournir : j'imaginai le don gratuit des vaisseaux. Je risquai ce moyen vis-à-vis des états de Languedoc qui se tenaient ; il réussit et, de là, tous les corps de l'État qui, deux ans avant, avaient porté leur vaisselle à la Monnaie d'assez mauvaise grâce, s'émurent au point, par mes insinuations, que j'eus librement quatorze millions dans l'année pour la marine de V.M., ce qui me mit en état de faire une petite expédition à Terre-Neuve, d'armer une escadre à Rochefort pour employer une escadre anglaise à l'île d'Aix, de faire partir l'escadre qui était destinée à Saint-Domingue, d'armer une escadre à Toulon pour protéger le commerce dans la Méditerranée, enfin de préparer l'escadre et les bâtiments de transport nécessaires pour l'attaque de Rio de Janeiro. » Bref l'argent donné pour les vaisseaux a d'abord servi, pour partie, à financer quelques opérations navales, seul usage jugé utile dans les circonstances du moment.

Deux auteurs enfin combinent l'encouragement de la construction navale et le soutien de l'État en temps de guerre. Dereine recommande de donner une prime à la construction de navires marchands percés à 24 sabords et plus, de 2 000 l pour un vaisseau pouvant porter 24 canons à 104 000 l pour 72 canons<sup>26</sup>. Ces bâtiments pourraient être armés en guerre au premier ordre, sans rien coûter au Roi pendant la paix. La Compagnie des Indes aurait ordre de ne plus construire que des vaisseaux percés de 50 à 72 sabords et des frégates de 20 à 40 sabords. Le réformateur s'attend à des résistances de la part des armateurs, s'il leur faut construire des navires comportant plus de 40 sabords, mais il remarque que 24 bâtiments de 24 à 40 sabords coûteraient, en subventions, autant qu'un 74 canons à construire, soit un million. On prendrait seulement le soin de suivre de près leur construction dans les ports de commerce. Un écrivain anonyme propose d'accorder des médailles, privilèges et titres de noblesse à proportion de la force et de la quantité de navires que les armateurs auront fait construire<sup>103</sup>. Il donne à ces mesures une justification qui fait écho aux propositions tendant à ennoblir le commerce qui sont chères au parti de la *Noblesse commerçante* : « On objectera peut-être que les privilèges et les exemptions sont toujours à la charge du public, qu'on n'a déjà que trop multiplié les moyens d'acquérir la noblesse ; cela est vrai, mais on répondra que le public sera bien dédommagé par les avantages du commerce du faible préjudice que pourront leur causer les exemptions accordées aux armateurs ; et, quant à la noblesse, qu'il ne s'ensuit pas de ce que l'on peut devenir noble sans en être digne que ceux qui le méritent doivent en être privés. »

---

*Mémoires du duc de Choiseul, 1719-1785*, 1904, annexe n° 7, p. 381 à 414. Nos citations sont faites d'après l'ouvrage de Calmettes (ici, p. 405-406).

<sup>103</sup> *Réflexions sur le mémoire qui a pour titre le rétablissement de la Marine*, s.d., G124, f° 218-219, pour ce développement.

## Projets et premières réalisations des ministres (1761-1762)

### 8.1. Le plan Truguet-Berryer de 1761

Berryer choisit Laurent Truguet pour remplacer Pellerin fils à la tête du bureau des Ports : le commis prend officiellement ses fonctions le 1<sup>er</sup> juillet 1761, mais il travaille depuis un moment déjà à un plan général de réforme commandé par le ministre. Ce n'est pas sur son élévation qu'il faut s'interroger, mais sur le départ de son cadet, qui ressemble à une démission. L'attitude postérieure de Pellerin, qui est d'un conservateur et non des plus intelligents, donne à penser qu'il a pu désapprouver la nouvelle ligne de conduite tracée par le ministre. Le plan Truguet annoté par Berryer se présente sous la forme de trois séries de rapports : la première, probablement remise au ministre au mois de mai, comprend onze mémoires relatifs à la nouvelle composition projetée du personnel entretenu ; la seconde, datée du 26 mai, comporte six mémoires et de nombreux tableaux relatifs aux équipages à régler à l'avenir pour les différents rangs de bâtiments, avec la dépense d'un grand armement en paix et en guerre ; une troisième série de cinq rapports du 22 juin se rapporte aux Classes, et ces rapports (il en manque trois) modifient sur quelques points l'organisation d'abord prévue pour la Plume<sup>1</sup>.

Il est difficile de distinguer les idées défendues par le commis des instructions ou du canevas donnés par le ministre, comme toujours en pareil cas. On a vu Berryer défendre l'idée d'une marine réellement permanente : on ne s'étonne donc pas que Truguet calcule le coût de l'armement en paix de 24 vaisseaux. La lecture de la première série de rapports montre que deux autres décisions ont été prises *en principe* : la marine française doit être réduite à 40 vaisseaux et 15 ou 20 frégates à la paix ; les vaisseaux et frégates seront dotés chacun d'un état-major permanent. Lorsque Choiseul succède à Berryer, il reçoit en legs le plan de Truguet, et l'on est sûr qu'il l'a fait retoucher sur un point, la taille de la Marine matérielle, augmentée jusqu'à 60 vaisseaux

---

<sup>1</sup> La première série de mémoires a été numérotée et annotée par Berryer en août 1761, époque à laquelle il les a examinés ; les originaux autographes sont conservés dans G128, f° 3 à 51. La seconde série est conservée au S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3599, documents cotés 56 à 62, sous un bordereau ayant pour titre : « papiers que je remets à Monseigneur aujourd'hui, 26 mai 1761 ». Les six mémoires sont autographes, les tableaux, d'une autre main, portent plusieurs annotations de Truguet, mais il n'y a aucune apostille de Berryer. La troisième série est dans G128, f° 53 à 61 ; il manque trois des cinq mémoires. Elle a également été adressée sous bordereau : « Classes : papiers sur le service des Classes que je remets à Monseigneur aujourd'hui, 22 juin 1761 ».

et 30 frégates<sup>2</sup>. Nous remarquerons que Choiseul a manifesté de manière non équivoque son estime pour Truguet jusqu'à sa retraite, qui coïncide d'ailleurs avec sa propre disgrâce<sup>3</sup>. Les documents dont nous allons faire état fournissent également une situation numérique des corps d'officiers, des officiers-mariniers, maîtres d'ouvrages et autres entretenus qui est précieuse. On notera encore que Truguet expose le plan à un ministre auquel il ne suppose aucune connaissance de l'administration du département, et peut-être Berryer pensait-il déjà laisser sa place à Choiseul, à moins que son intention ait été de placer l'ensemble du plan définitif sous les yeux de Louis XV, ce que deux de ses remarques permettent de supposer.

Étant donné la taille de l'établissement naval prévu à la paix, seuls Brest et Toulon seront considérés comme de véritables ports de guerre<sup>4</sup>. Rochefort, moins favorisé par la nature, deviendra un port d'armement pour les colonies, avec quelques frégates seulement et des bâtiments de transport. Son arsenal sera conservé, et l'on continuera d'entretenir des officiers d'artillerie pour l'épreuve des canons et autres productions des forges du Périgord et de l'Angoumois. Le port du Havre ne peut plus accueillir que des navires de 300 tx, au lieu de 800 autrefois : il deviendra port d'entrepôt pour Brest, et on y construira des bâtiments de charge. Port-Louis est inutile sans le port de Lorient : il faut en faire un simple quartier des Classes, pour le Roi et pour la Compagnie des Indes. Dunkerque est à conserver en l'état, si le traité de paix le permet, car il est bien placé pour gêner le cabotage dans la Tamise en temps de guerre. Mais il ne faut pas inquiéter les Anglais par un trop grand établissement en temps de paix : quelques frégates et corvettes suffisent donc ; en temps de guerre on peut y faire passer des vaisseaux de 50 canons portant du 24 et du 12, après un complément d'outillage dans un port où tout est rare et cher. Bayonne, le septième et plus petit département, est bien situé et permet d'écouler de bons bois de mâture et de construction ; cependant la barre de l'Adour rend dangereuses l'entrée et la sortie. Berryer pense quant à lui qu'il faut laisser ce port aux corsaires et ne pas y affecter de frégates.

Le plan pour l'administration de la Marine et des Classes comporte deux intendances, à Brest et à Toulon, et quatre autres départements confiés chacun à un ordonnateur : Rochefort (avec rattachement de Bordeaux), Le Havre, Dunkerque et Bayonne (isolé de Bordeaux comme autrefois), ce dernier n'apparaissant pas dans les propositions finales. Au départ de Berryer, le nombre des départements de la Marine passe de sept à six, et il n'y a plus que trois intendants (à Brest, Toulon et Rochefort) et trois ordonnateurs (à Bordeaux, Le Havre et Dunkerque)<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Document autographe de Truguet, sans titre, daté après coup et à tort, embarrassé de notes de lecture sur la première page, G133 coté 15. Le mémoire est relatif au corps militaire, l'état de paix étant supposé de 60 vaisseaux et 30 frégates.

<sup>3</sup> D'après les pièces de son dossier reconstitué dans C<sup>7</sup>, Truguet gagnait 10 600 l en 1757, 18 000 l en 1761, 24 000 l en 1762, 30 000 l en 1767 et jusqu'à 36 000 l en 1768.

<sup>4</sup> Premier mémoire de la première série, *Premier essai sur la Marine*, pour ce développement.

<sup>5</sup> Le pavillon-amiral disparaît de l'arsenal du Havre en octobre (lettre du ministre à Jean-Louis de Ranché, le dernier intendant du Havre, du 10 octobre 1761, G49, p. 183). Un ordonnateur a été nommé à Dunkerque par un ordre du Roi du 1<sup>er</sup> novembre 1761 (projet d'ordonnance du 15 mars 1762, autographe de Blouin, A<sup>1</sup>-95, pièce 24). Charles-Alexis Clairambault (1701-1765), fils de Charles Clairambault (1645-1720), lui-même ordonnateur de Lorient de 1704 à sa mort, est ordonnateur au Port-Louis jusqu'au 31 décembre 1761. (Félix Marec, *Répertoire numérique des archives maritimes de l'arrondissement de Lorient, série E*, 1925).

Ainsi l'essentiel de la flotte serait rassemblé à Brest et à Toulon. Il serait souhaitable de disposer d'un troisième port de guerre à *La Hougue*, mais les frais d'établissement à consentir obligent à remettre l'opération à plus tard<sup>6</sup>. Les déménagements risquent de susciter des résistances à Rochefort : il n'y a qu'à promettre des retraites ou des récompenses proportionnées aux services rendus à cette occasion, assure Truguet, ou alors détacher de Brest de bons commissaires et officiers de port afin de procéder aux opérations conjointement avec ceux de Rochefort. Le port de Brest (c'est-à-dire la Penfeld...) a abrité jusqu'à 45 vaisseaux, 14 frégates, 13 brûlots, 14 flûtes et 4 corvettes en 1692. Seulement il manque des hangars et des magasins dans les deux grands ports, et cette circonstance a vivement frappé Choiseul, ainsi que nous le verrons au chapitre 10.

La Plume comprenait, à la fin de 1758, 524 officiers et assimilés qui coûtaient près de 700 000 l ; le nouvel établissement de la Marine et la suppression des places inutiles doivent permettre de la réduire à 355 officiers et agents inférieurs coûtant 468 000 l (**tableaux annexes n° 10 et 11**)<sup>7</sup>. Il n'y aurait plus que deux intendants et trois ordonnateurs dans cinq départements. Deux commissaires généraux resteraient affectés dans les grands ports afin de suppléer les intendants, et deux autres commissaires généraux seraient employés à des missions d'inspection dans les provinces de l'intérieur ou dans les quartiers des Classes. Les commissaires de la Marine dans les ports ne seraient plus que 28 au lieu de 51, les commissaires aux Classes prendraient le titre de commissaire de la Marine, et leur nombre passerait de 21 à 24, soit autant qu'il y aurait de départements des Classes. Tous les commissaires jouiraient de suppléments d'appointements proportionnés à l'importance du détail et aux dépenses qu'il seraient susceptibles d'y faire (dans les quartiers : loyer, frais de bureau et de journées, etc.). À Toulon et à Brest, la Plume comprendrait : un contrôleur ; un commissaire du magasin général et des ateliers ; un commissaire aux constructions et radoubs et à la recette des bois ; un commissaire aux armements et aux Classes ; un commissaire aux revues ; un commissaire aux vivres, hôpitaux et chiourmes ; deux commissaires supplémentaires, sous les ordres du commissaire des armements et de celui des constructions car les titulaires seraient sujets aux embarquements. La Marine entretiendra des élèves-écrivains choisis parmi les enfants du corps de la Plume ou, à défaut, parmi « des jeunes gens de très bonne famille et bien élevés ». Ils seront mis en apprentissage dans les bureaux, et leur nombre (25) est réglé afin qu'ils ne languissent pas dans ce premier grade.

Les 319 écrivains des trois grades travaillant dans les ports doivent être remplacés par 90 écrivains mieux rémunérés (3 classes d'appointements) et 98 commis (*idem*) qui, en principe, ne deviendraient pas écrivains. Sur le nombre des écrivains, 55 seront attachés à l'un des vaisseaux ou frégates de l'établissement de paix, à flot, en refonte ou en construction, les 35 autres devant rester sédentaires. L'avancement de classe sera accordé par le ministre et « seulement au bon travail et à la manière de servir » : c'est dire comment l'on avance en 1761. Le nombre des écrivains doit varier en fonction du chiffre de la flotte, celui des commis en raison du travail dans les ports. Truguet essaie d'attirer l'attention du ministre sur le sort des écrivains, qui représentent

---

<sup>6</sup> Deuxième mémoire de la première série, *Arrangements préliminaires à prendre pour les faire exécuter à la paix*, pour ce développement.

<sup>7</sup> Troisième mémoire de la première série, *Officiers de plume de la Marine*, pour ce développement. Il est surprenant que Truguet n'ait pas produit l'état au 1<sup>er</sup> mars 1761 comme dans le cas des officiers militaires.

60 % de l'effectif de la Plume et vont être les principales victimes de l'opération qui se prépare : les écrivains principaux chargés de détails importants vont redevenir écrivains ; la haute paie dédommagera ceux qui ne la gagnaient pas, mais il conviendrait de les laisser dans leur emploi jusqu'à ce qu'on puisse les avancer ou les muter<sup>8</sup>. L'on voit en fait que le plan de partage de la Plume est esquissé dès 1761 : le nouveau corps comprendrait 151 officiers, dont 90 écrivains, 52 commissaires, 4 commissaires généraux, 3 ordonnateurs et 2 intendants, ainsi que 25 élèves-écrivains. Les agents inférieurs ne feraient plus partie du corps, même les 5 gardes-magasins, et leur nombre serait considérablement réduit.

Dans chacun des 22 plus grands quartiers des Classes on placera un commis entretenu qui ne sera plus tiré des écrivains des ports, mais choisi parmi les habitants « les plus estimés et les plus intelligents du lieu » ; de même cherchera-t-on des syndics entretenus pour les 34 petits quartiers. Le commis ou le syndic est subordonné à un commissaire de la Marine chef de département, également chargé du quartier du chef-lieu et lui-même placé sous l'autorité de l'un des intendants ou ordonnateurs. Le commissaire ferait une visite d'inspection chaque semestre, pour s'assurer que les agents du département font bien leur service ; recueillir les plaintes des armateurs ou négociants contre eux ; vérifier qu'ils rendent la justice aux gens de mer et que les registres sont bien tenus ; arrêter leurs comptes (constatation de ce qu'ils ont payé et de ce qu'il reste dans leur caisse) ; dresser les procès-verbaux destinés au ministre. Les nouveaux commis des Classes n'accéderaient pas non plus aux grades de la Plume. En tout, selon le premier plan pour les Classes, il y aurait 24 commissaires, 40 commis et 34 syndics ; il faut y ajouter l'effectif des bureaux des armements et des Classes des cinq ports, soit 5 commissaires supplémentaires, 4 écrivains et 18 commis déjà compris dans les chiffres donnés pour les ports ; en tout donc, 125 agents.

Truguet est d'avis qu'il convient d'abord de rétablir la confiance des matelots, « afin de prévenir les inconvénients que l'on n'a que trop éprouvés et qui ont fait manquer dans la précédente guerre comme dans celle-ci les opérations que l'on avait projetées, parce que l'on n'a pas eu les matelots assez à temps ou qu'on les a trop négligés. »<sup>9</sup> Le moyen le plus sûr et le plus juste d'y parvenir consiste : 1° à payer exactement ce qui est dû au marin à la revue de désarmement ; 2° à le lever à son tour ; 3° à l'avancer quand il le mérite, ce que les capitaines ne font pas toujours. Truguet préfère que les marins levés soient employés à l'armement des vaisseaux, plutôt que d'attendre dans les quartiers. Dans le port ils recevraient une paie de journalier, puis la demi-solde avec ration pendant l'armement, en dépit des abus dont ce dernier mode de rémunération est susceptible, lorsque les écrivains la donnent, selon un mauvais usage, à des absents, parce qu'ils ne se tiennent pas constamment sur leur bord<sup>10</sup>. Vis-à-vis des commandants, le commis juge qu'il convient : 1° de fixer irrévocablement les trois paies des matelots à 12, 15 et 18 l par mois ; 2° de défendre aux commandants, par une ordonnance, de demander plus d'officiers-mariniers de chaque spécialité et paie qu'il n'en sera prévu par le nouveau règlement d'armement ; 3° de leur prescrire de reprendre pour une nouvelle campagne ceux qui auront été promus officiers-mariniers ou avancés

<sup>8</sup> Onzième mémoire de la première série, *Distribution des écrivains et commis entretenus dans ports*.

<sup>9</sup> Premier mémoire de la troisième série, *Matelots et autres gens de mer enrôlés par classes dans les provinces maritimes du Royaume*, pour ce développement.

<sup>10</sup> Cinquième mémoire de la troisième série, *Levée des matelots et autres gens de mer pour servir sur les vaisseaux et dans les arsenaux*.



à la campagne précédente, sous peine de l'annulation de la promotion ou nomination dont ils auraient été les auteurs ; 4° d'indiquer sur la matricule du port et sur celle du quartier le nom du commandant qui a accordé l'avantage ; 5° d'employer dix mousses pour cent hommes, sans égard à l'âge, mais seulement à la force physique<sup>9</sup>.

Dans le deuxième plan pour les Classes, le commis souligne que le rétablissement de l'ordre passe aussi par un meilleur choix des officiers des quartiers, une paie en rapport avec les services qu'on est en droit d'attendre d'eux, et un titre qui comporte plus de considération que celui d'écrivain ou de commis. On ne choisirait pas celui de commissaire aux Classes, qui a été rétabli en 1728, mais celui de *sous-commissaire de la Marine* pour les officiers des principaux quartiers, car il permet de supposer un service alternatif dans les ports et dans les Classes. Ce titre mènerait de plus à celui de commissaire de la Marine : *tout état*, dit Truguet, « *doit nécessairement avoir un point de vue pour exister et entretenir l'émulation* ». Les Classes seraient divisées en quatre directions et non plus en cinq intendances ; les quatre directeurs seraient des commissaires généraux installés à Paris et chargés également du service forestier : le service des Classes serait donc détaché du service des ports. Le second plan de Berryer et de Truguet annonce le régime de 1765 pour les officiers et celui de 1784 pour le service, même s'il n'est pas question ici d'y mêler les militaires.

Colbert a réglé les proportions des vaisseaux et le nombre d'officiers et d'hommes d'équipage selon le rang : ces règlements, transcrits dans l'ordonnance de 1689, ont été observés « jusqu'au temps que la construction devenue arbitraire, les constructeurs ont donné plus de largeur et de longueur aux vaisseaux qu'ils n'en donnaient auparavant, ce qui exige beaucoup plus de bois et d'autres matières que n'en exigeaient les vaisseaux d'autrefois qui, avec de moindres proportions, portaient autant de canons qu'en portent les vaisseaux d'aujourd'hui et un plus faible équipage »<sup>11</sup>. Sans gêner les constructeurs dans leurs essais d'amélioration, il faut les contraindre au respect des proportions générales, surtout la largeur et le creux, parce que la mâture, la garniture et par conséquent la force de l'équipage en dépendent surtout. De plus les différences entre vaisseaux de même rang comportent des inconvénients bien connus à la mer.

Il convient aussi de fixer invariablement les effectifs à bord, et en même temps de les diminuer, afin de combattre les prétentions des commandants à la mer et de remettre de l'ordre dans une partie du service où il y en a si peu. Ces commandants vont crier contre les diminutions : aussi Truguet modère-t-il ses propositions. L'équipage de 800 hommes a été fixé en 1689 pour un vaisseau de 100 canons ; il ne vaut plus que pour un 80 canons portant du 36 et du 18 en 1744, et, en 1759, cet effectif est porté à 857 hommes, non compris 102 surnuméraires (qui comprennent les mousses)<sup>12</sup>. Le commis fait porter les principales diminutions sur les officiers-mariniers (qui représentent un quart de l'effectif environ), dont le trop grand nombre lui paraît très nuisible à l'ordre des Classes et à la formation des équipages. Truguet proportionne leur effectif

---

<sup>11</sup> Premier mémoire de la deuxième série, *Construction, armement et équipages des vaisseaux et autres bâtiments*, pour ce paragraphe.

<sup>12</sup> Troisième mémoire de la deuxième série, *Équipages tels qu'ils étaient en 1759 et tels qu'on propose de les régler en guerre et en paix*, pour ce développement. Les 102 surnuméraires comprennent 14 valets (non compris ceux du capitaine), 86 mousses et 2 pilotins. Les 18 officiers « non mariniers » (5 des 6 chirurgiens, l'apothicaire, les deux armuriers, le vitrier, le ferblantier et les 8 commis du munitionnaire) sont alors compris dans l'équipage.

à celui des matelots, et aussi les grades et les trois paies, celles-ci selon trois tiers. Il porte la pépinière des moussettes de 6 % à 10 % de l'équipage.

Une autre innovation, qui va être retenue par Choiseul, consiste à *distinguer l'état d'armement en temps de guerre de l'état d'armement en temps de paix (il y avait plusieurs plans d'armement par bâtiment dans l'ordonnance de 1689)* : les bâtiments armés en paix ne porteraient que les deux tiers ou les trois quarts de leur artillerie, l'équipage serait donc moins nombreux, alors que le nombre d'officiers serait inchangé, afin d'assurer leur entraînement. Ainsi le vaisseau de 80 canons serait armé par 780 hommes en guerre au lieu de 857 (875 avec les surnuméraires, moussettes compris, au lieu de 959 hommes) et 580 en paix. Truguet estime qu'il faut établir les nouveaux états d'armement par un règlement du Roi et en ordonner l'exécution dans tous les ports, si l'on veut éviter les altercations entre les capitaines et les intendants ou les commissaires aux armements. C'est ce qui a été fait en août 1761, mais par une lettre du ministre, semble-t-il, et pour les effectifs du temps de guerre<sup>13</sup>.

Le commis modifie légèrement la composition des états-majors, en tenant compte de la spécialisation du service de l'infanterie qu'il défend par ailleurs. Il calcule enfin le coût pendant six mois d'un grand armement : une escadre de 15 vaisseaux à Brest, comportant un lieutenant général et deux chefs d'escadre, 4 frégates, 2 corvettes, 3 brûlots (en temps de guerre seulement) et une grosse flûte ; une escadre à Toulon commandée par un chef d'escadre et comportant 9 vaisseaux, 2 frégates, une corvette, 3 brûlots (en temps de guerre) et une grosse flûte<sup>14</sup>. Truguet a diminué les équipages ainsi qu'il l'a dit et établi une nouvelle grille de solde — sans diminution, en moyenne, et il suit le tarif de 1759 pour le traitement à la mer des officiers —. Il parvient néanmoins à dégager une économie sur les appointements, soldes, tables et vivres qui atteint presque 12% en temps de guerre et 28% en temps de paix. On note que les postes de la nourriture excèdent ceux des rémunérations. *Ainsi la marine permanente que Berryer appelle de ses vœux coûterait en temps de paix 3 millions par an pour six mois de campagne de 24 vaisseaux et 9 frégates, ou la moitié de l'établissement naval alors proposé.* C'est ce que Narbonne avait demandé en 1758, mais il avait compté la dépense pour 4 133 000 l et 17 220 hommes, alors que Truguet la limite à 3 573 000 l et 15 300 hommes en temps de guerre et à 2 935 000 l et 12 100 hommes en temps de paix. Ce dernier a de plus démontré que, tant par la difficulté de lever les marins que pour la dépense, il fallait réduire les effectifs avant d'envisager cette marine permanente dont certains rêvent dans la Marine.

Les annotations de Berryer montrent qu'il a demandé à Truguet d'étendre son étude aux officiers militaires, qui sont dans le district de Rodier. L'examen des **tableaux annexes n° 12, 13 et 14**, qui reproduisent ceux qui figurent dans le travail du commis, sont instructifs. La Marine compte, en 1761, 897 officiers militaires et 524 officiers civils (compris les agents inférieurs permanents), ou peu s'en faut. Ces deux chiffres indiquent bien l'importance de la Plume, celle des ports et des Classes, car les commis des bureaux de la Cour revêtus d'un grade de la Plume et les officiers de plume des Colonies sont en plus. Cependant, même en les comprenant, l'on arriverait pas à l'effectif des officiers militaires, quoi que ceux-ci en disent. On constate aussi que, mis à part les officiers généraux, qui absorbent à eux seuls le cinquième de la dépense — il

<sup>13</sup> Les effectifs sont reproduits dans G49, p. 180 à 183.

<sup>14</sup> Quatrième, cinquième et sixième mémoires de la deuxième série, pour ce développement.

s'agit des appointements et suppléments à terre —, l'officier de marine est un gagnepetit. Un enseigne peut vivre avec 600 l à Brest en 1761, mais non suivant son rang, alors qu'il le pouvait probablement en 1669. Il est facile de comprendre que les places à supplément d'appointements et les pensions du corps sont recherchées, que certains sont tentés, pour la même raison, d'enfreindre la loi. Enfin un écrivain gagne plus qu'un enseigne, et un commissaire, autant qu'un capitaine de vaisseau. Si l'on compare la pyramide des grades du grand corps et celle des titres (voie normale) de la Plume qui leur correspondent du point de vue de la paie, on obtient le tableau suivant :

Plume (1758)			Épée (1761)		
effectif	titre	%	effectif	grade	%
5	intendant de la Marine	1,5	5	lieutenant général	1
11	commissaire général	2,5	17	chef d'escadre	2,5
59	commissaire ordinaire, contrôleur	14	171	capitaine de vaisseau	20,5
35	petit commissaire, garde-magasin, commissaire aux Classes	8	278	lieutenant de vaisseau	35
312	écrivains principaux et ordinaires	74	318	enseigne de vaisseau	41
422	total	100	789	total	100

Ce tableau montre bien que la plupart des écrivains ne deviendront jamais commissaires, et l'on voit mieux où Truguet veut en venir : en substituant les nouveaux écrivains aux anciens, il renforce le corps de la Plume en donnant de meilleures perspectives de carrière à ses membres et en cantonnant les exclus aux écritures des ports et des Classes. La pyramide comparée aurait alors la physionomie suivante.

Plume			Épée		
effectif	titre	%	effectif	grade	%
2	intendant de la Marine	1,3	2	vice-amiral	0,3
7	commissaire général	4,6	22	lieutenant général ou chef d'escadre	2,8
52	commissaire ordinaire	34,5	171	capitaine de vaisseau	21,6
90	écrivain	59,6	596	lieutenant ou enseigne de vaisseau	75,3
[25]	[élève-écrivain]	-	[180]	[garde du pavillon ou de la Marine]	-
151	total	100	791	total	100

La Plume y gagne incontestablement, l'État aussi car il pourra se montrer plus exigeant vis-à-vis des aspirants. L'on va voir que Truguet ne demande pas de

relèvement comparable des appointements pour les militaires. Est-ce parce qu'il est un ancien écrivain ? Cependant les officiers militaires dont nous avons lu les mémoires, souvent en forme de doléances, ne se plaignent presque jamais de la paie, mais très souvent du pouvoir de la Plume, qu'ils présentent comme un joug insupportable ou comme une usurpation pure et simple.

Les officiers particuliers du grand corps (« les officiers proprement dits officiers de la Marine », écrit Truguet) sont au nombre de 767 capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau au 1<sup>er</sup> mars 1761<sup>15</sup>, chiffre très au-dessus de celui qu'il convient de respecter à la paix selon le plan, mais qui n'est pas encore fixé<sup>16</sup>. *Pour chaque vaisseau ou frégate à flot, en construction ou en refonte, à Brest ou à Toulon, un état-major sera formé.* Les capitaines gagneront 1 800 l par an dans le port et ceux qui auront un commandement y toucheront un supplément de 600 à 1 200 l suivant le nombre de canons. Les frégates seront confiées à des lieutenants payés 1 000 l par an, plus 400 ou 500 l de supplément, dans les mêmes conditions. Ces suppléments cessent du jour où le bâtiment est armé ; alors commence le traitement à la mer. *L'état-major ne change pas tant qu'aucun officier ne vient à mourir, à se retirer ou à être avancé.* Alors il est remplacé par un officier de même grade. Une absence lors de l'appareillage ne gêne pas le départ : « ce vaisseau partira avec les autres officiers comme un régiment part pour sa destination, sans attendre qu'un officier malade ou absent ait rejoint la troupe ». Si le nombre des absents est trop grand, le commandant du bâtiment demande au commandant du port s'il peut lui fournir des officiers de remplacement *pris parmi ceux des grades intermédiaires.*

Les officiers des majorités et des compagnies de gardes n'entrent pas dans la composition de ces états-majors et ils s'embarquent sous les principaux pavillons pour y faire leurs fonctions respectives à la mer ; cela ne les empêche pas de monter en grade, s'ils sont lieutenants ou capitaines. Seuls les enseignes et les maréchaux des logis ou chefs de brigade des compagnies de gardes restent dans leurs compagnie et fonctions jusqu'à leur promotion au grade de lieutenant ; Berryer pense du reste qu'il vaudrait mieux n'affecter à ces compagnies que des lieutenants, c'est-à-dire des officiers plus âgés. Les bâtiments inférieurs seront donnés à des officiers de port ou des grades intermédiaires, ou encore à des officiers-mariniers. Pas de supplément à prévoir, puisque aucun état-major ne sera affecté à ces bâtiments en dehors des campagnes. Ces commandants-ci auront pour subalternes des officiers bleus. Les officiers des grades intermédiaires passeront *enseignes* et lieutenants de vaisseau « lorsqu'on les jugera propres à servir sur les vaisseaux et à en commander ».

On tiendra à la Cour comme toujours la liste générale des officiers militaires par grades, et les ports adresseront un état annuel des officiers attachés au département, ainsi qu'on le faisait anciennement. De ces deux états on extraira la liste des officiers attachés à chaque vaisseau ou frégate, celle des officiers de port ou d'artillerie pour en faire autant d'états particuliers. Le nouvel arrangement pour les officiers militaires, convient Berryer, doit faire l'objet d'une ordonnance, *mais comme partie d'un ensemble à faire adopter d'un coup* ; on le préparera *insensiblement* par des arrangements parti-

<sup>15</sup> Quatrième mémoire de la première série, *Officiers de la Marine*, pour ce développement.

<sup>16</sup> Truguet indique qu'au 1<sup>er</sup> novembre 1758, il y a avait 1 030 officiers militaires coûtant 1 460 000 l par an, contre 897 au 1<sup>er</sup> mars 1761, coûtant 1 248 060 l (sans les appointements des officiers des gardes, dans les deux cas).

culiers que Truguet et Rodier sont chargés de proposer de concert, et dont fait partie le règlement sur les officiers à attacher à chaque bâtiment ou type de bâtiments selon sa force. Ce ministre préparait donc une révolution dans le corps de la Marine qui aurait eu lieu en 1762 et non en 1772, s'il était resté à son poste, et selon un plan autrement plus simple et naturel.

Le commis expose d'autre part que si l'on veut disposer à nouveau de bons officiers d'artillerie, ainsi que de bons canonniers et bombardiers, il faut revenir à l'esprit de l'ordonnance de 1692 et reconstituer un corps d'artilleurs<sup>17</sup>. Les officiers maintenus dans le nouveau corps conserveraient toutefois le rang acquis dans la Marine. Ceux-ci n'opteraient et ne navigueraient plus que par exception, lorsque ce serait « absolument nécessaire pour le bien du service ». Depuis le transfert à la Guerre des batteries côtières, l'effectif prévu en 1750 est trop fort, et Truguet pense que 21 officiers suffiront pour les travaux et l'encadrement des compagnies. Ces officiers seraient pris parmi ceux qui sont le plus au fait de l'artillerie (et non pas seulement parmi ceux qui sont alors affectés à ce service). Les deux « inspecteurs » chefs du service à Brest et Toulon *resteront sous les ordres de l'intendant*, dit le ministre, et donneront les devis et modèles des travaux de l'artillerie. Truguet ne parle pas de ce rattachement hiérarchique délicat et ne dit pas non plus comment l'on choisira les sous-lieutenants de ce corps séparé ; les officiers d'artillerie resteraient militaires et auraient accès aux honneurs et distinctions militaires, notamment la croix de Saint-Louis.

La question de l'autorité des officiers de port se pose dans des termes plus nets, parce que depuis qu'ils ont été placés sous l'autorité de l'intendant ou ordonnateur (1689, et en fait 1671), les places n'ont plus été recherchées comme avant par les officiers du grand corps, et les officiers qui les occupent, s'ils n'ont pas été gardes de la Marine, sont regardés par eux comme des étrangers<sup>18</sup>. La plupart des officiers de port en fonction en 1761 ont donc été élevés dans le service ; ils sont bons, assure Truguet, mais dénués de l'autorité convenable, notamment pour faire accepter par les capitaines les agrès, voiles et autres munitions qu'ils jugent propres à servir. Les armements en sont retardés et beaucoup plus coûteux. En conséquence, *le commis préfère qu'ils soient soustraits à l'autorité de l'intendant pour être placés sous celle du commandant, ces officiers militaires détachés devant agir « de concert avec » l'intendant comme le marquaient leurs commissions*. Le ministre juge que cette position intermédiaire est impraticable et pense, à juste titre selon nous, qu'ils doivent rester sous les ordres de l'intendant, comme les officiers d'artillerie. Truguet estime quant à lui qu'ils ne peuvent tenir de l'Épée et de la Plume sans mécontenter tout le monde.

L'affectation d'un état-major et de maîtres aux vaisseaux et aux frégates doit soulager les officiers de port de leur entretien courant ; l'inspection de cet entretien appartiendrait au capitaine de port, parce qu'elle lui permettrait de provoquer au besoin des travaux plus importants. La décision serait prise après une visite contradictoire réunissant l'état-major du bâtiment, le capitaine de port, le commissaire chargé du détail de l'entretien des vaisseaux, les constructeurs ou autres agents qui doivent y assister. Le capitaine de port ne naviguera pas, mais ses subordonnés iront à la mer à leur tour. Les officiers de port formeraient un cadre distinct, mais seraient regardés comme officiers militaires pour le rang, les honneurs, la croix ; des officiers de vaisseau pourraient opter

<sup>17</sup> Cinquième mémoire de la première série, *Officiers d'artillerie de la Marine*, pour ce développement.

<sup>18</sup> Sixième mémoire de la première série, *Officiers de port*, pour ce développement.

pour ce service, l'option inverse étant réservée à ceux qui auraient fait des actions d'éclat ou seraient suffisamment formés à la manœuvre et à la navigation. Les enseignes de port seraient tirés des gardes ou des maîtres d'équipage connaissant le service du port, ou encore parmi les capitaines marchands : 30 officiers dans six ports suffiraient à la besogne.

Les compagnies franches sont au nombre de cent et comprennent cinquante hommes depuis 1759<sup>19</sup>. Elles sont mal disciplinées et mal tenues, pour la même raison que les compagnies d'artillerie : les officiers de vaisseau, qui les commandent, viennent y chercher des suppléments d'appointements et se reposent sur les bas-officiers pour le détail du service, « d'où il résulte que le soldat est vexé ou mal tenu et que l'on n'a que de très médiocres officiers d'infanterie ». Le remède consiste encore à affecter des officiers à ce service exclusivement, en évitant de former les compagnies en régiments, de peur que ces officiers n'aient une fois de plus l'idée de passer au service de terre. On conserverait 40 compagnies de 60 hommes, soit une par vaisseau, et elles seraient commandées, au moins provisoirement, par des officiers de marine qui ne seraient attachés à aucun d'eux. Le ministre préfère un corps d'officiers distinct, dont le rang serait réglé par rapport aux officiers de vaisseau... et une organisation en deux régiments. Il avoue qu'il n'a pas trouvé de solution simple ; on lui a suggéré de donner le service des Colonies aux troupes de la Marine, mais, dit-il, de tels arrangements sont compliqués et « ce qui l'est ne réussit guère et ne se contient pas longtemps en bon état ». Néanmoins c'est un arrangement de ce genre qui est retenu en 1786 pour l'artillerie : il a duré jusqu'en 1900.

Une autre proposition d'avenir contenue dans le mémoire de Truguet est celle par laquelle les fonctions de major de la Marine sont dédoublées. À Brest et à Toulon, les troupes seraient placées sous les ordres d'un commandant en chef et d'un commandant en second. Sous eux, le major et les deux aides-majors des troupes seraient pris, à l'avenir, parmi les officiers des compagnies franches ; en conséquence, les emplois d'inspecteur, rétablis en 1758, seraient supprimés. Le major de la Marine ne s'occuperait plus que de la majorité du port, vu comme une place, et de sa garde militaire ; il ferait au besoin les fonctions de major d'escadre ou d'armée navale. Il serait secondé par deux aides-majors ayant le grade de lieutenant de vaisseau et qui ne seraient affectés à aucun vaisseau ; les sous-aides-majors seraient supprimés. Les majors et aides-majors des troupes, s'ils sont embarqués, veilleront sous les ordres du général et du commandant de leur vaisseau à la discipline de leurs soldats, ils les exerceront et les commanderont en cas de descente. Les commandants en chef seront les inspecteurs-nés de la troupe ; ils embarqueront sur le vaisseau du général, le cas échéant, pour commander les troupes sous ses ordres. Le principe des suppléments d'appointements est maintenu dans les troupes et les majorités.

Les mémoires n'évoquent pas les artistes des ports, mais Truguet fournit encore d'utiles renseignements sur les officiers-mariniers entretenus pour le service des vaisseaux<sup>20</sup>. L'ordonnance de 1689 prévoit d'attacher des maîtres aux vaisseaux

<sup>19</sup> Huitième mémoire de la première série, *Troupes de la Marine*, pour ce développement.

<sup>20</sup> Neuvième mémoire de la première série, *Principaux officiers-mariniers entretenus pour servir sur les vaisseaux*, pour ce développement. Les 228 officiers-mariniers entretenus pour le service de la mer à la fin de 1760 se décomposent en 56 maîtres de navire, 62 pilotes, 57 maîtres-canonnières, 25 maîtres-charpentiers, 20 maîtres-calfats et 8 maîtres-voiliers.

désarmés : en 1761 cette prescription est ignorée, de plus les maîtres parviennent à l'entretien à un âge trop avancé, par suite d'une économie mal entendue. Il convient d'attacher à nouveau aux vaisseaux un maître de navire, un pilote, un maître-canonnier, un maître-charpentier et un maître-calfat, les maîtres amiraux et vice-amiraux devant servir à la mer sur les principaux pavillons, c'est-à-dire les plus gros vaisseaux. Le nombre des maîtres des six spécialités entretenus pour le service des vaisseaux est de 228, y compris 8 maîtres-voiliers, à la fin de 1760. Truguet propose de le porter à 231, sans y comprendre de maîtres-voiliers, mais de façon à doter chacun des 40 vaisseaux prévus, et aussi d'attacher aux frégates un maître de navire entretenu ou non, un ouvrier-charpentier et un ouvrier-calfat. Il prévoit des difficultés pour la répartition des maîtres et préfère qu'elle soit réglée par l'ancienneté ou le sort.

Un mémoire au brouillon donne une situation des entretenus du service sédentaire au mois d'octobre 1761<sup>21</sup>. Les *ingénieurs* sont au nombre de 11 (7 ingénieurs, 4 sous-ingénieurs) : ils sont chargés de l'entretien des ports et rades et des travaux des bâtiments des arsenaux, mais ils ont perdu les fortifications maritimes, passées au Génie en 1759. Les *constructeurs* sont 36 (14 constructeurs, 11 sous-constructeurs, 11 élèves-constructeurs). Les *maîtres d'ouvrages* du service sédentaire comprennent 114 individus de toutes les professions ouvrières ; des maîtres-canonniers y figurent. Les officiers-mariniers entretenus pour la mer sont à présent au nombre de 234. La Marine n'entretient que 13 *aumôniers* pour le service du port et de l'hôpital ; les autres aumôniers sont détachés par les supérieurs des séminaires établis au profit des ports de guerre et payés pour la campagne. Les *chirurgiens* entretenus pour le service des vaisseaux et des hôpitaux sont au contraire fort nombreux : on compte 179 chirurgiens-majors, aides-majors et ordinaires ; de ce nombre sont aussi quelques apothicaires et chefs d'infirmerie. La Marine n'a que 11 *médecins* entretenus pour les hôpitaux, mais 20 maîtres des sciences et des arts pour l'instruction des gardes du pavillon et de la Marine.

## 8.2. La suppression de l'infanterie de la Marine

Blouin a laissé de Choiseul un portrait qui paraît ressemblant. Berryer était un homme « singulier et dur, mais intègre, n'ayant que des idées triviales et une sorte de vigilance qui lui avait suffi pour obtenir, dans la direction de la Police, une réputation qu'il perdit dans le ministère [...]. L'impuissance où nous avaient réduits les fautes de nos généraux de mer nous obligeaient à faire [une paix humiliante] ; il s'agissait de savoir comment on procéderait à la régénération de la Marine, dont les vices et les revers avaient causé tant de malheurs [...]. M. le duc de Choiseul avait de l'élévation dans l'esprit, beaucoup de pénétration, de facilité et d'activité, de la droiture, de la franchise, de l'amour du bien ; il était hardi et décidé, il avait beaucoup de poids et de crédit, mais il était aussi vif, léger et turbulent. Il aimait les innovations : il ne savait ni approfondir, ni combiner, ni économiser ; il n'appréciait pas les choses et ne connaissait pas les hommes, entraîné d'ailleurs par le torrent des affaires, par les intrigues de cour »<sup>22</sup>... Malouet escamote ici le passage relatif aux influences, qu'il résume ainsi : « plusieurs gens médiocres, sans capacité, sans lumières »<sup>22</sup>. En réalité Choiseul n'était

<sup>21</sup> *Mémoire sur les divers entretenus de la Marine, octobre 1761*, brouillon autographe de Blouin, G133, pièce cotée 14, pour ce paragraphe.

<sup>22</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 13 et 14.

pas entouré que de médiocrités ; mais savait-il distinguer les talents supérieurs ? Quoi qu'il en soit, Malouet écrit justement que « les malheurs de la guerre et le vœu général de la nation lui indiquèrent la nécessité d'une réforme »<sup>23</sup>.

« À peine le duc de Choiseul fut-il chargé du département de la Marine qu'il annonça, comme je l'avais prévu, son goût pour les nouveautés. Comme s'il eût dû être éternellement ministre de la Guerre et de la Marine, ou comme si ces deux départements eussent dû être éternellement réunis, il commença par supprimer, dès la fin de 1761, les troupes et l'artillerie de la Marine et fit faire le service des ports, des colonies et des vaisseaux par les troupes et l'artillerie de terre. En ministre militaire et prêtant l'oreille aux insinuations des officiers de la Marine, qui ne voyaient rien de plus glorieux pour le corps que de les faire administrateurs des ports, il voulait tout d'un coup et sans rien connaître encore, changer plus que jamais la constitution de la Marine en chargeant spécialement les commandants de toutes les opérations relatives aux constructions, radoubs et armements des vaisseaux. Je sentis que la suppression des troupes et de l'artillerie de la Marine, qui étaient mal organisées, aurait peu d'inconvénients, parce qu'on pourrait les rétablir par la suite sur de meilleures bases, mais que si l'on venait à changer absolument les principes de l'administration et tout abandonner aux militaires, le mal deviendrait irréparable. Je compris aussi qu'il ne fallait pas heurter de front un caractère aussi impétueux que celui de M. de Choiseul, et que le seul parti à prendre avec lui était de temporiser, qu'il apprendrait ainsi à connaître et à voir plus tranquillement les objets, qu'on pourrait même tourner avantageusement pour la chose son goût pour les nouveautés, parce qu'il avait l'amour de la gloire et qu'il ne s'agissait que de lui faire bien sentir ce qu'il avait d'utile à faire : tout mon plan fut calqué sur cette réflexion. »<sup>24</sup> Blouin lui adresse en conséquence une note, via Rodier, dans laquelle il fait observer qu'une simple lettre ministérielle ne peut abroger l'ordonnance de 1689 ni les commissions des officiers civils, qui ont été signées par le Roi<sup>25</sup>. Il parvient ainsi à parer le coup pour cette fois : « M. de Choiseul se contenta des explications qu'on lui donnait, il renonça à sa lettre et laissa les choses dans leur état. »<sup>26</sup>

L'explication donnée par Blouin est un peu courte car il nous paraît certain que Choiseul est arrivé avec de solides préventions contre la Plume. Voici par exemple ce que rapporte François Jaubert (1758-1822), rédacteur confidentiel de l'amiral-ministre Truguet (1752-1839), neveu du premier commis et champion de l'Épée : « Un autre ministre en pleine faveur et dispensé de complaire aux officiers de mer disait dans le même temps (c'était Choiseul) : "Le corps des officiers de plume tend à l'usurpation d'une sorte d'autorité qu'il n'a obtenue que trop souvent et trop légèrement. Les officiers de plume sont la pépinière qui fournit les premiers commis aux bureaux de Versailles et, soutenus dans tous les temps par ceux-ci, ils ont donné une extension trop considérable à leurs droits primitifs auxquels il est important de les ramener pour le bien du service et la prospérité de la Marine [...]. On confie les détails les plus importants de la Marine à des hommes qui n'ont aucun *intérêt* ni d'état à la faire fleurir." [...]. "Des 200 mémoires", ajoutait-il, "que j'ai fait extraire par l'abbé Romme à qui je puis me fier

<sup>23</sup> *Ibid.*, f° 6v.

<sup>24</sup> *Ibid.*, f° 14 et 15.

<sup>25</sup> *Réflexions sur le projet qu'on a d'écrire dans les ports pour charger spécialement les commandants de toutes les opérations concernant les constructions, refontes, radoubs, armements des vaisseaux et mouvements du port*, novembre 1761, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 36 à 39.

<sup>26</sup> *Ibid.*, f° 16r.



[pour l'exactitude des résumés !] et du témoignage de M. d'Auriac et des autres commandants pour le Roi dans les villes maritimes, il en résulte une parfaite conviction que les officiers de plume laissent pourrir nos vaisseaux dans les ports et ne veillent pas le moins du monde à leur conservation ; que n'ayant aucun talent et n'étant pas censés en avoir pour présider à la construction des vaisseaux, au lieu de veiller à ce que les ouvriers s'emploient utilement, chacun dans sa partie, tout se borne à un appel du matin et du soir ; qu'ils fassent ces appels, c'est leur devoir, mais qu'un bon officier navigateur et géomètre préside à la construction des vaisseaux, parce que cette partie importante qui est de son ressort ne peut convenir à un officier de plume." »<sup>27</sup>

Un tel état d'esprit explique tout le travail que Choiseul s'impose en 1763 et auquel le titre III du présent livre est consacré. La suppression des troupes de la Marine répond quant à elle à un but d'économie, mais surtout à la nécessaire combinaison des forces, que le ministre exprime ainsi en 1765 : « La Marine avait des troupes qui occasionnaient une assez grande dépense sans utilité. J'ai cru qu'il était plus utile d'employer les fonds destinés aux troupes de la Marine en approvisionnements et faire servir les régiments d'infanterie de V.M. sur ses vaisseaux. Cette union des deux armes est essentielle à établir petit à petit, parce que les ennemis de la France sont les Anglais ; il faut employer le génie de toutes les forces de la nation contre eux. D'ailleurs, dans une guerre longue, en suivant cette méthode, les fantassins serviront aux manœuvres et deviendront matelots, en augmentant la paie de ceux qui, embarqués, montreront plus de volonté et d'aptitude à ce métier, ce qui soulagera les Classes et accélérera les armements et donnera de la confiance aux officiers en leurs équipages. C'est dans cette vue, je crois, qu'il est utile de faire servir les troupes d'infanterie sur les vaisseaux. Ce moyen deviendra grand par la suite, si V.M. se le rappelle et ordonne qu'il soit suivi. »<sup>28</sup>

L'ordonnance de l'infanterie, prise en même temps que celle de l'artillerie, le 5 novembre 1761, porte suppression des compagnies franches à compter du 1<sup>er</sup> janvier suivant<sup>29</sup>. L'inspecteur des troupes ou, à défaut, le major de la Marine dresse dans chacun des grands ports la liste de ceux qui auront été exercés au service de l'artillerie, en vue de les incorporer dans les trois nouvelles brigades du corps royal de l'Artillerie, celles qui vont être chargées du service de la Marine. Les autres bas-officiers et soldats seront soit versés dans les régiments de l'Infanterie française qui doivent tenir garnison dans les ports, soit inscrits sur la liste des hommes admissibles à la demi-solde des

<sup>27</sup> Extrait de GG<sup>1</sup>-10, N° 31. *Marine. Recueil de pièces et notes manuscrites sur la Marine*, p. 455-456. L'auteur, qui a produit au moins 32 volumes de compilations comme celui-ci, de 1796 à 1809 (avec des ajouts postérieurs), a eu accès à des dépôts d'archives. Le passage ci-dessus, qui paraît avoir été recopié sur Jaubert, se termine ainsi : « Cette tirade est péremptoire et ne laisse que le regret de ne pouvoir la vérifier comme j'ai coutume de vérifier toutes mes citations. Mais cette analyse a été faite par l'ordre du vice-amiral Truguet pendant qu'il était ministre de la Marine, et l'analyse m'a été confiée par son ami [suivent six mots rayés par le donateur du recueil, semble-t-il], le plus malheureux de nos marins, le contre-amiral Blanquet du Chayla. »

<sup>28</sup> *Mémoire de monsieur de Choiseul remis au Roi*, dans l'édition Calmettes de 1904 des *Mémoires du duc de Choiseul, 1719-1785*, p. 407-408. Choiseul sait de plus que la valeur militaire des troupes de la Marine est faible. Son principal ouvrage a été de mettre sur un bon pied l'infanterie de terre. L'une des mesures principales et définitives, la suppression du recrutement des hommes par les capitaines de compagnie, est décrite dans le *Mémoire* à la manière de Colbert en 1669, lors de la création du munitionnaire des vivres de la Marine : dans un cas comme dans l'autre, les « capitaines-fermiers », comme Choiseul appelle les siens, sont détournés de leurs fonctions essentielles.

<sup>29</sup> *Ordonnance du Roi pour la suppression des compagnies franches de la Marine*, du 5 novembre 1761, art. 1<sup>er</sup>.

invalides de la Marine, soit réformés et congédiés<sup>30</sup>. Les officiers de marine qui encadraient les compagnies franches et les inspecteurs rentrent au service de la Marine en conservant provisoirement leur supplément d'appointements<sup>31</sup>. Le service de l'infanterie à bord revient désormais à l'infanterie de terre, qui détache les piquets avec des officiers en nombre convenable<sup>32</sup>.

De même qu'il fait des expériences dans l'armée de Terre pour y préparer ou amender des réformes, Choiseul donne suite au projet d'un officier d'infanterie pour la Marine, le colonel de Marassé (1726-1803) : c'est le *régiment étranger ou des soldats-matelots de Dunkerque* créé le 1<sup>er</sup> février 1762<sup>33</sup>. Le choix de Dunkerque paraît dicté par la situation particulière de la ville. L'ordonnance du 16 février 1759 a confirmé l'exemption de l'ordre des Classes des gens de mer nés à Dunkerque et de leurs enfants nés ou à naître dans ce port. Elle étend la mesure aux gens de mer des pays étrangers qui viendront y chercher du service ou s'y établir. Les uns et les autres se font pour cela inscrire sur un registre particulier au bureau des Classes. La loi justifie ce privilège par la protection de la ville et l'encouragement de son commerce. Si l'on considère la proximité de la frontière, on imagine bien que le risque de désertion et l'impunité sont plus grands qu'ailleurs. La position de Dunkerque, ainsi que la situation militaire du moment — Choiseul masse des troupes à Calais en vue d'un éventuel débarquement en Angleterre — peuvent expliquer le choix du lieu, puisqu'il fournit des hommes et du travail.

Quant au recrutement, tous les hommes doivent être gens de mer, mais il est défendu d'engager des matelots classés ; seuls des hommes classés comme officiers-mariniers peuvent souscrire *l'engagement de trois ans* non renouvelable<sup>34</sup>. Les candidats doivent justifier leurs services à la mer et subir une épreuve sur les bâtiments du port<sup>35</sup>. On n'a égard ni à la taille, ni à la nationalité, mais à la vigueur physique et aux services dans l'une ou l'autre marine ; le Roi autorise le recrutement de matelots français déserteurs, l'engagement de trois ans valant pardon<sup>36</sup>. On reçoit aussi des mousses âgés de 7 à 9 ans<sup>37</sup>. Les officiers des compagnies sont pris, au choix du Roi, parmi les navigateurs qui ont servi et commandé, soit sur ses bâtiments, soit sur des bâtiments étrangers<sup>38</sup>. Tout annonce que les officiers seront étrangers, s'ils ne sont officiers bleus : le ministre n'a pas voulu faire l'essai avec des officiers du grand corps. Le régiment comprend un état-major, composé d'officiers d'infanterie semble-t-il, et

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 2 à 6.

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 9 et 10. Le législateur précise que les officiers d'infanterie sont placés sous les ordres du commandant du bâtiment qui les porte (art. 14 et 15). Nous verrons au chapitre 9 que d'Estaing a demandé et obtenu des provisions secrètes de chef d'escadre afin d'en imposer éventuellement au capitaine qui devait le conduire au Brésil.

<sup>33</sup> Lettre de Choiseul à Marassé du 1<sup>er</sup> février 1762 citée par G. Coste, *op. cit.*, dans la *Revue maritime et coloniale*, février 1893, p. 340-341.

<sup>34</sup> *Ordonnance du Roi portant création d'un régiment de soldats-matelots, sous le titre de régiment étranger de Dunkerque*, du 1<sup>er</sup> février 1762, art. 2, 32 et 34. L'engagement est prolongé, le cas échéant, jusqu'à la revue de désarmement. Les maîtres d'équipage ne souscrivent pas d'engagement, ils se retirent quand ils le veulent, sauf cas d'armement (art. 33).

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 30.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 28 et 29.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 31.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 25.

seize compagnies de cent hommes chacune, en deux bataillons<sup>39</sup>. Chaque officier, bas-officier ou soldat reçoit un fusil avec baïonnette et un sabre, ainsi, naturellement, qu'un uniforme. Celui des officiers ressemble à l'uniforme de la Marine, qui n'est pas encore d'obligation, mais en plus simple, notamment pour ce qui est du galon : pas de dorure, et un grade qui se lit sur l'épaule, non sur le ventre et par la largeur du galon<sup>40</sup>... Les bas-officiers portent un diminutif de cet uniforme, mais celui qu'il faut remarquer ici, c'est naturellement *l'uniforme du matelot-soldat*, car il s'agit d'une nouveauté fugitive, qu'on ne va pas revoir de si tôt<sup>41</sup>.

Quel service prévoit-on pour ce régiment ? Celui de la mer, par détachements (la forme des détachements n'est pas précisée) ; le service des vaisseaux en armement et du port de Dunkerque ; la garde du port, de l'arsenal, du bassin et des batteries de la rade<sup>42</sup>. Le second de ces trois services peut absorber jusqu'au tiers de l'effectif présent dans le port, le reste de la troupe ayant droit de travailler à son compte à des ouvrages de marine, pourvu que les ouvrages pour le Roi ne soient pas urgents. Les hommes font l'exercice du canon et du fusil le dimanche, et la garde du port ne doit pas occuper plus du dixième de l'effectif.

Malgré bien des difficultés, le colonel de Marassé parvient à recruter, d'abord grâce aux dix officiers qu'il a choisis : au 5 avril 1762 le corps comprend 502 hommes, et 1 210 au 3 août (dont 1 050 soldats-matelots et 130 mousses)<sup>43</sup>. Son rapport du 29 octobre éclaire les forces et surtout les faiblesses du plan initial<sup>44</sup>. L'auteur pose en principe que « tout homme de guerre, soit de terre ou de mer, donnera toujours la préférence aux corps de matelots formés, exercés et disciplinés sous un bon état-major, plutôt qu'à des matelots ramassés au hasard dans les classes du Royaume, dont la plupart ne s'entendent point, manœuvrent différemment et ne connaissent ni ne respectent leurs officiers ». Voici donc la justification de l'organisation des matelots en régiments. Mais il faut des officiers de terre pour permettre à ceux de la Marine d'y parvenir : « je ne crois pas que de dix ans d'ici, il y ait des officiers de la Marine capables de commander des régiments de matelots, parce qu'ils ne connaissent point notre discipline, notre subordination et notre formation, qui sont la base de tout établissement militaire ».

Marassé a également remarqué que, si l'on peut soumettre des matelots à une bonne discipline, les rendre propres, sages et obéissants, on ne peut faire d'eux des soldats : le titre même de soldat-matelot épouvante les marins, et c'est d'ailleurs trop leur demander. Les bons matelots ont une aversion pour le fusil et l'exercice, et il en a perdu près de deux cents pour avoir voulu les y soumettre ; il a également constaté qu'un homme qui fait bien l'exercice de l'infanterie est un mauvais matelot. Plutôt que

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 2 et 3.

<sup>40</sup> *Ibid.*, art. 19.

<sup>41</sup> *Ibid.*, art. 22 : « un petit surtout court de gros drap bleu fermé par derrière, une camisole de même drap bleu doublé de blanc, avec un petit revers rouge, parements et collet rouges au surtout ; les manches descendront jusqu'au poignet ; les boutons du surtout et de la camisole seront blanc d'os, un chapeau rond à la hollandaise couvert de toile cirée avec un cordon pour l'attacher, la culotte de même drap que le surtout, et une autre culotte de toile grise pour la mer et pour le travail, le bas de laine bleue et une ceinture rouge ; les tambours et les fifres porteront la casaque de la livrée de S.M. »

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 35, pour ce paragraphe.

<sup>43</sup> G. Coste, *op. cit.*, dans *R.M.C.*, février 1893, p. 341, 351 et 358.

<sup>44</sup> *Mémoire d'observations sur la formation d'un régiment de matelots par Marassé, colonel du régiment étranger de Dunkerque*, 29 octobre 1762, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement.

de leur donner des fusils, il faudrait les armer de piques, haches d'armes et sabres comme ceux des *corps de matelots de Danemark*. En revanche les matelots sont très capables d'apprendre à se servir du canon, et ils se portent volontiers à cet exercice. L'officier compte déjà cent bons *canonniers-matelots* dans son régiment. L'emploi du régiment de Dunkerque et de ceux qui seraient créés à son image doit donc être modifié.

La composition du régiment est elle aussi susceptible d'améliorations. Celle des compagnies est déséquilibrée, et le colonel de Marassé préfère se régler sur le plan d'armement des frégates de 26 à 30 canons — celles qui sont à ce moment dans le port — : il remplace ses seize compagnies de soldats-matelots par huit compagnies de matelots en deux bataillons et une compagnie d'ouvriers. La classe des matelots doit comprendre, à terre comme à bord, des gabiers, des timoniers, des premiers et des seconds matelots, et aussi des novices. Les ouvriers, indispensables sur les bords, seraient utiles à terre, « meilleur marché et [...] toujours sous la main ». Il relève toutes les paies, qu'il juge trop faibles : celles qu'il propose sont plus conformes au tarif de la Marine, mais restent peu attrayantes. La compagnie de matelots comprendrait donc trois officiers et un maître d'équipage, ainsi que 157 hommes : 16 officiers-mariniers (18 à 45 l par mois), 12 gabiers et 4 timoniers (18 l), 32 premiers matelots (15 l), 32 seconds matelots (12 l), 48 novices (9 l), 10 mousses (7 l 10 s), un maître à lire et à écrire (22 l 10 s) et 2 tambours (12 l). La compagnie d'ouvriers, trois officiers et 100 maîtres, ouvriers et apprentis de cinq professions ouvrières (Marassé comprend des serruriers-armuriers et des tonneliers).

L'officier conseille de recruter les officiers-mariniers dans les Classes et parmi les jeunes, qui sont plus malléables et actifs ; de prendre 25 *matelots par compagnie dans les Classes, qui s'engageraient pour trois ans* et d'accepter ceux qui se présenteraient de bonne volonté pour le surplus. Les capitaines seraient tenus d'engager les novices pour six ans, dans l'intérieur du Royaume, « pourvu qu'ils soient jeunes, vigoureux et ingambes », et âgés de moins de vingt ans : « j'assure qu'au bout de deux ans, ils vaudront mieux que les autres, parce qu'il n'y a point de pire animal à plier qu'un matelot, surtout s'il a été corsaire, car alors ils n'entendent plus raison et ne se corrigent jamais ». Le problème c'est le service à terre, le marin ne se reconnaissant de chefs qu'à bord. Pourtant, loin de dépeupler les Classes, le système mixte proposé doit fournir de meilleurs marins au service du Roi, « parce qu'ils sauront sûrement obéir, manœuvrer avec ordre et ne seront pas si libertins, ni si malpropres ». Conclusion : « Je sais que ce n'est pas l'affaire d'un jour, *mais [de] dix années bien assidues*. Ils seront comme toutes les autres troupes du Roi et on en formera des équipages comme on tire des détachements d'une garnison, c'est alors qu'on connaîtra seulement l'utilité d'un pareil établissement et qu'on reconnaîtra que rien n'est impossible vis-à-vis des hommes, quand avec de bons principes on aura du temps et des moyens. »

L'officier imagine que la France pourrait entretenir deux régiments de quatre bataillons dans chacun des grands ports et un régiment de deux bataillons dans huit ports de commerce ou mixtes. Selon la nouvelle composition des bataillons, les quatorze régiments, quarante bataillons et vingt compagnies d'ouvriers emploieraient 812 officiers, 25 120 officiers-mariniers et matelots, 2 000 maîtres et ouvriers. Si l'on peuplait ces régiments d'officiers du grand corps, presque tous y trouveraient un emploi. Mais le colonel pense aux hommes : le tiers de l'effectif serait toujours présent dans le port, afin d'armer rapidement et en secret. Un tel effectif serait même suffisant pour les principaux travaux des grands ports en temps de paix, peut-on ajouter ; alors le matelot

ne serait pas soldat, mais ouvrier. Il n'est jamais question du *matériel* : *serait-il affecté à chaque régiment ?* Il n'est certes pas raisonnable d'entretenir onze ports de guerre, mais la question peut se poser dans le cadre des trois grands ports existants.

Un an après sa formation, le régiment de Dunkerque est dissous : la raison invoquée officiellement est qu'il n'est plus nécessaire au service du Roi<sup>45</sup>. Il l'était donc, mais en quoi ? Le régiment suisse d'Hallwyll, stationné à Rochefort, est également supprimé, mais on invoque ici l'ordonnance du 10 décembre 1762 qui a affecté dix-sept régiments d'infanterie au service des Colonies<sup>46</sup>. Il est vrai aussi que la paix a été conclue le 10 février 1763. Un mémoire des bureaux, probablement dû à Rodier, expose que la situation du régiment de Dunkerque est intenable sous sa forme actuelle et paraît plutôt engager le ministre à le supprimer qu'à modifier sa composition et son service<sup>47</sup>. Pour rendre ce régiment marin, explique l'auteur du rapport, il conviendrait de recruter la moitié des hommes dans les Classes. Mais une levée d'autorité serait « une chose bien dangereuse. *Le matelot n'est pas libre, mais il a l'apparence de la liberté, et s'il voit qu'on veuille l'entraîner par des engagements militaires, il serait à craindre que ce corps ne devînt très funeste aux Classes.* La chose ne paraît pas possible, surtout dans le moment présent où cette partie a besoin des plus grands ménagements pour être rétablie. » Si l'on compte sur des matelots de bonne volonté, on s'expose à manquer de bons matelots, car ils préféreront s'engager au commerce, lequel est en train de renaître.

Deux auteurs au moins se sont inspirés du régiment de Dunkerque et ils parlent bien d'un essai, comme le colonel de Marassé. Choiseul a-t-il changé d'avis ? Il ne s'agit pas, au vrai, d'essayer des équipages permanents, puisque le matériel n'est pas affecté au régiment, ni globalement, ni par compagnies. Blouin croit qu'on a eu en vue d'exercer *des officiers* au commandement de matelots entretenus : « malgré la prévention à laquelle assez ordinairement un nouvel établissement est en butte, on a cependant tiré des services de ce régiment au port de Dunkerque ; et au surplus il est facile de parer aux inconvénients qui peuvent s'être rencontrés dans ce premier établissement en se rectifiant et en ramenant les choses à une constitution plus analogue au service de la Marine »<sup>48</sup>. Ces lignes, écrites en 1762, n'indiquent pas de participation du régiment à un armement quelconque ; d'autre part et surtout, les officiers des compagnies ne sont pas du grand corps, ce qui rend l'essai illusoire, au moins au point de vue envisagé par le commis. Le comte d'Estaing (1729-1794), lieutenant général d'infanterie, séjournant à Calais avec les troupes stationnées en vue d'une hypothétique invasion de l'Angleterre, a vu le régiment et cherche à s'en inspirer pour son propre plan, que nous étudierons au titre suivant<sup>49</sup>.

Les documents consultés ne permettent pas d'en dire plus, mais il est certain, à la lumière des fautes commises ensuite par les ministres de la Marine, que cette expérience aurait dû se poursuivre, au Havre et avec des officiers de bonne volonté du grand corps

<sup>45</sup> Ordonnance du Roi pour réformer le régiment étranger de Dunkerque, du 19 mars 1763, préambule.

<sup>46</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1763 qui licencie le régiment suisse d'Hallwyll (ex-Karrer).

<sup>47</sup> Mémoire non daté (début 1763), reproduit dans G. Coste, *op. cit.*, dans *R..M.C.*, février 1893, p. 353 à 355, pour la fin du paragraphe.

<sup>48</sup> Mémoire autographe de Blouin intitulé *Brigades de matelots* et datant selon nous de 1762, S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3628, pièce n° 58.

<sup>49</sup> *Rapport au Roi sur la réforme de la Marine*, [1763], publié dans la *Revue maritime*, 1910, numéro de mai, p. 205 à 281 ; p. 243-244.

### 8.3. La transformation de l'artillerie de la Marine

Nous avons vu que certains officiers de marine s'intéressaient à l'artillerie de France, or celle-ci a subi en 1755 une transformation qui devait attirer l'attention de la Marine en général. Cette artillerie se compose, en 1710, du corps royal de l'Artillerie placé sous l'autorité immédiate du grand maître et comptant 321 officiers en 1755 ; du régiment Royal-Artillerie, dénommé ainsi en 1693 après s'être appelé régiment des fusiliers du Roi (1671), ce qui trahit son origine, et qui comprend au complet 270 officiers et 3 790 hommes ; du régiment royal des bombardiers, 80 officiers et 1 300 hommes ; des compagnies de mineurs, 20 officiers et 340 hommes ; des canonniers des côtes, 6 officiers et 200 hommes<sup>50</sup>. Ce qu'on appelle jusqu'en 1755 corps royal de l'Artillerie est un corps d'officiers<sup>51</sup> sans troupes qui est non seulement chargé du service des places, manufactures et écoles d'artillerie, mais qui dirige aussi les unités du régiment Royal-Artillerie au combat avec les officiers du régiment, qu'ils commandent alors<sup>50</sup>. Si les officiers appartiennent à deux corps différents dont l'un est plus ou moins subordonné à l'autre, tous les élèves suivent les cours des mêmes écoles et subissent divers examens avant d'accéder à l'état d'officier<sup>52</sup> : de ce point de vue l'artillerie de France est moderne.

Cette bigarrure dans le service subsiste jusqu'en 1755, époque à laquelle le comte d'Eu (1701-1775), dernier grand maître, résigne sa charge : le Roi se substitue à lui pour l'administration de l'Artillerie. Les deux corps d'artilleurs et le corps des ingénieurs du Roi sont d'abord réunis dans le corps royal de l'Artillerie et du Génie, formé des 321 officiers du corps de l'Artillerie, 365 officiers du régiment Royal-Artillerie et des 300 ingénieurs<sup>53</sup>. Cette fois tous les artilleurs roulent ensemble, selon leur grade et leur ancienneté<sup>54</sup>. L'union controversée avec le Génie dure trois ans, mais la réunion des artilleurs est confirmée en 1758 sous le nom de *corps royal de l'Artillerie*<sup>55</sup>. Le nouveau corps comprend : 1° six *brigades* en un état-major et huit compagnies de cent hommes (une compagnie d'ouvriers, cinq compagnies de canonniers et deux compagnies de bombardiers) ; 2° une compagnie de 60 mineurs et une autre de 60 sapeurs à la suite de chaque brigade ; 3° vingt-deux directions d'artillerie réparties dans les places, sur tout le territoire métropolitain ; 4° quatre officiers détachés dans les manufactures d'armes ; 5° sept inspecteurs généraux, qui visitent et inspectent le matériel et le personnel des places, brigades, écoles, manufactures d'armes, fonderies et arsenaux de l'Artillerie<sup>56</sup>. D'après l'ordonnance de 1758, l'effectif est réglé à 660 officiers d'artillerie et 5 520 hommes ; les officiers se répartissent comme suit : 7 inspecteurs généraux, 88 officiers dans les directions, 4 dans les manufactures,

<sup>50</sup> Ernest Picard et Louis Jouan, *L'artillerie française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1906, p. 2 à 6.

<sup>51</sup> Les appellations de grade des officiers permettent aux marins de jouer sur les mots : grand maître, lieutenant du grand maître, commissaire provincial, commissaire ordinaire, commissaire extraordinaire, capitaine de charrois, canonnier ou bombardier breveté et officier-pointeur.

<sup>52</sup> *Ordonnance du Roi, pour régler le service du régiment Royal-Artillerie*, du 5 février 1720 et *Instruction pour les écoles des cinq bataillons du régiment Royal-Artillerie*, du 23 juin 1720. Les bataillons tiennent garnison à La Fère, Metz, Strasbourg, Grenoble et Perpignan ; dans chacune de ces villes, une école d'artillerie est établie.

<sup>53</sup> *Ordonnance du Roi pour unir l'Artillerie et le Génie sous l'autorité immédiate de S.M.*, du 8 décembre 1755, art. 1<sup>er</sup>, et Louis Susane, *Histoire de l'artillerie française*, 1874, p. 177.

<sup>54</sup> Ordonnance du 8 décembre 1755, art. 3 à 10.

<sup>55</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps royal de l'Artillerie*, du 5 novembre 1758, art. 1 et 3.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 8 à 10 et 14 à 19.

378 dans les brigades (63 officiers par brigade), 60 dans les compagnies à la suite, 27 dans les écoles, plus 96 sous-lieutenants en formation<sup>57</sup>.

La sélection et la formation des officiers d'artillerie peuvent s'exprimer ainsi. Nul ne peut plus être reçu lieutenant en second s'il n'est d'abord passé par l'école de La Fère en qualité d'élève, puis par l'une des écoles des brigades en qualité de *sous-lieutenant*<sup>58</sup>. Les élèves sont admis à l'école sur les certificats d'examen de l'examineur du corps ; leur nombre est limité à cinquante, ils forment une compagnie militaire, portent l'uniforme sans avoir le rang d'officier et reçoivent 480 l d'appointements par an<sup>58</sup>. L'ordonnance du 21 décembre 1761 précise que l'agrément du ministre de la Guerre est nécessaire pour l'accès à l'école de La Fère<sup>59</sup>. Les élèves ont d'abord été des aspirants placés à la suite des brigades ; l'examen de ces aspirants porte sur les deux premiers volumes du traité de mathématiques élémentaires de Camus, ou une partie d'entre eux, et les candidats doivent être nobles ou issus de familles vivant noblement, leur conduite et leurs mœurs étant de plus irréprochables<sup>60</sup>. Les élèves ne peuvent rester plus de trois ans à l'école ; ils passent sous-lieutenants après des examens dont le résultat détermine le rang dans ce grade<sup>61</sup>. Si l'école de La Fère est une école de théorie, les écoles des brigades sont surtout des écoles pratiques<sup>62</sup> : la formation des officiers d'artillerie ressemble donc, dans le principe, à celles des constructeurs de la Marine. De nouveaux examens sont nécessaires pour le passage au grade de lieutenant en second, « S.M. voulant conserver l'émulation parmi les jeunes officiers du corps royal et que leur application à l'étude ne se ralentisse jamais »<sup>63</sup>. Pourtant, à partir de ce grade, l'ordonnance règle l'avancement sur l'ancienneté, sauf cas de négligence constaté par un inspecteur ou des officiers supérieurs<sup>64</sup>.

Deux ordonnances sont prises à sept semaines d'intervalle afin de réformer l'artillerie de la Marine : leurs dispositions s'accordent peu, et Bigot de Morogues a dû coopérer à la seconde<sup>65</sup>. Elles ont cependant en commun une disposition essentielle : la constitution de trois brigades nouvelles pour la Marine, soit 2 400 engagés qui remplacent pour partie les gens de mer des Classes, car on a regardé ce nombre de canonniers permanents comme nécessaire pour plus de 6 000 pièces réparties dans trois parcs<sup>66</sup>. La loi ne dit pas que les termes de l'espèce d'engagement souscrit par les bombardiers et les apprentis-canonniers de la Marine sont changés ; les nouveaux venus sont des engagés au sens usuel, l'on continue de lever des canonniers dans les Classes afin de répandre cette spécialité, et ces canonniers peuvent toujours monter en grade, dans une

---

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 2, 5 à 7, 9, 11, 12, 14, 16, 19 et 20. Il faut y ajouter les commissaires des guerres et du corps royal.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 20.

<sup>59</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761 concernant le corps royal de l'Artillerie, art. 221.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 158, 199 et 220.

<sup>61</sup> Ordonnance de 1758, art. 20 et ordonnance de 1761, art. 215 et 217.

<sup>62</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 149, 154 et 157.

<sup>63</sup> Ordonnance de 1758, art. 21 et ordonnance de 1761, art. 157.

<sup>64</sup> Ordonnance du 5 novembre 1758, art. 23.

<sup>65</sup> Par le *Mémoire des grâces accordées en décembre 1761 par le ministre*, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 24, on voit que Bigot a reçu 1 500 l « pour son voyage ici par ordre de Monseigneur » ; Hurson a reçu 6 000 l et Truguet, le capitaine de port de Toulon et frère du premier commis, 4 000 l.

<sup>66</sup> *Notes relatives à l'ordonnance de la Marine du 26 décembre 1774*, C<sup>3</sup>-13.

certaine mesure<sup>67</sup>. Les brigades d'artillerie font également le service des ports comme les troupes d'infanterie, avec certaines dispenses<sup>68</sup>.

La première ordonnance, datée du 5 novembre 1761, porte augmentation du corps royal de l'Artillerie de trois brigades bâties sur le modèle de celles qui existent, de façon qu'il fasse « tout le service de l'artillerie, tant sur terre que dans les ports, à la mer et sur les batteries des côtes et différents ports du Royaume »<sup>69</sup>. L'effectif des officiers des nouvelles brigades est de 186 en tout (7 officiers par compagnie et 6 officiers par état-major de brigade) ; lors de la nouvelle formation, les officiers doivent être pris tant parmi les officiers d'artillerie du corps royal que parmi les officiers de vaisseau qui sont à la tête des compagnies d'artillerie existantes, lesquelles seront incorporées dans le corps royal<sup>70</sup>. Les officiers des neuf brigades doivent rouler ensemble et monter aux grades supérieurs dans toutes les brigades indistinctement<sup>70</sup>.

L'ordonnance du 21 décembre suivant réserve au contraire les places d'officier dans les nouvelles brigades à des officiers de la Marine qui y gardent leur rang, et peuvent revenir au service des vaisseaux par la voie de l'avancement, sauf à être retenus dans l'Artillerie à cause de leurs connaissances ; mais, si un officier de marine quitte le corps royal, il ne peut plus y revenir<sup>71</sup>. Les officiers volontaires des anciennes brigades, qui sont admis dans les nouvelles en raison de leur connaissance du service de la mer reçoivent un brevet ou une commission d'officier de marine correspondant à leur grade et à leur rang dans l'Artillerie ; de même certains officiers de marine, qui ne peuvent plus servir à la mer, sont-ils admis dans les anciennes brigades<sup>72</sup>. En somme on juxtapose les deux corps, sans les fusionner. Le nombre d'officiers des nouvelles brigades est réglé à 46 seulement par brigade, soit 138 en tout (5 officiers dans chaque compagnie au lieu de 7)<sup>73</sup>.

Truguet a donné son avis sur un projet d'ordonnance qui obligeait notamment les gardes de la Marine à entrer dans les brigades par un grade de sous-lieutenant qui n'est en définitive pas retenu, car on s'en tient à trois grades au lieu de quatre dans les anciennes compagnies d'artillerie, correspondant à ceux d'enseigne (lieutenant en 2<sup>nd</sup> et en 1<sup>er</sup>) et de lieutenant de vaisseau (capitaine de compagnie)<sup>74</sup>. Le premier commis suggère de donner plutôt aux gardes qui auraient du goût pour l'artillerie la liberté de s'instruire dans cette partie avant d'entrer dans le corps royal. Les gardes passés dans le corps royal et les officiers de marine qui opteraient pour l'Artillerie auraient un grade dans le corps royal et un rang dans le corps de la Marine, sans qu'ils puissent commander à la mer ni dans le port : ainsi les deux services de l'artillerie et des

<sup>67</sup> Lettre du ministre à Hocquart du 27 juillet 1762, G49, p. 277 à 285, contenant un *Mémoire pour la solde et les appointements de la brigade d'artillerie ou Décisions concernant le traitement à la mer des officiers, bombardiers et canonniers des brigades du corps royal de l'Artillerie*.

<sup>68</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 32 à 36.

<sup>69</sup> Ordonnance du 5 novembre 1761 portant augmentation de trois brigades dans le corps royal de l'Artillerie, art. 21.

<sup>70</sup> *Ibid.*, art. 1, 2, 5, 13 et 14. Il reste encore à cette époque, au moins sur le papier, des escouades ou compagnies d'apprentis-canonnières au Havre et à l'île Royale. Les bombardiers des nouvelles brigades doivent être choisis parmi les canonnières des neuf brigades (art. 16).

<sup>71</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 13 à 15 et 17.

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 18.

<sup>73</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>74</sup> Mémoire de L. Truguet sur l'artillerie de la Marine écrit entre le 5 novembre et le 21 décembre 1761, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 144-145 et 146 à 148 (double), pour ce développement.



vaisseaux resteraient séparés, conformément à l'ordonnance du 5 novembre qui pourrait donc subsister. Truguet reste fidèle à cette séparation, qui est très mitigée dans l'ordonnance du 21 décembre et se rapproche de l'arrangement de 1750 : on peut y voir une victoire de l'Épée.

Si les officiers de la brigade du port, devant être formés aux travaux de l'artillerie, surveillent tour à tour les ateliers du service, le personnel d'encadrement permanent est constitué d'ouvriers d'État qui sont ainsi introduits dans la Marine ; les maîtres-canonnières existants sont maintenus, et ils doivent porter l'uniforme des sergents du corps royal (avec un galon de plus sur les manches)<sup>75</sup>. Ces ouvriers d'État, qui sont des militaires, dirigent les journaliers détachés aux travaux de l'artillerie en fonction des besoins ; l'ordonnance en prévoit vingt, un chef, neuf ouvriers des professions du bois, dix des professions du fer<sup>76</sup>. A l'avenir les maîtres-canonnières doivent être pris au concours parmi les sergents des brigades et les bombardiers : les canonnières des Classes sont donc exclus de ce grade<sup>75</sup>. Les artilleurs font les manœuvres du matériel d'artillerie dans le port, et les brigades fournissent aussi des contingents pour les autres travaux, moyennant dans ce cas un supplément journalier de solde<sup>77</sup>. Dans les ports secondaires, le service est confié aux soins du colonel directeur en chef de l'Artillerie du département dans lequel chacun d'eux est situé<sup>78</sup>. Dans ce but, chacune des anciennes brigades est augmentée de deux compagnies de cent canonnières<sup>79</sup>.

La nouvelle organisation sépare complètement l'artillerie de l'arsenal, la partie administrative au sens étroit étant confiée à un commissaire des guerres et du corps royal, aidé d'un garde et d'un sous-garde d'artillerie<sup>80</sup>. Le chef de brigade n'est donc pas subordonné à l'intendant ; il est chargé du service de terre et de mer et remplit de plus les fonctions des directeurs du corps royal<sup>81</sup>. Il n'a d'autres supérieurs que le ministre et le commandant de la place, sous l'inspection des inspecteurs de l'artillerie<sup>82</sup>, à moins que les commandants de la Marine dans les grands ports ne soient aussi investis de la fonction de commandant de la place, ce qui peut avoir été le cas. L'intendant perd aussi ses ingénieurs, qui passent sous l'autorité du directeur des fortifications dans le port<sup>83</sup>.

Il a été jugé bon de créer au début des écoles distinctes de celles des gardes de la Marine dans les nouvelles brigades, et qui forment ou perfectionnent les officiers de marine versés dans l'artillerie. On a probablement dû compléter celles qui existaient pour les apprentis-canonnières et les bombardiers. La pratique est enseignée aux officiers et aux hommes, conformément aux usages de l'Artillerie ; il est notamment prévu qu'un bâtiment de mer sera affecté à l'artillerie, alors que les gardes de la Marine n'en ont toujours pas<sup>84</sup>. Aucun sergent, bombardier ou canonnier des nouvelles brigades ne peut accéder aux emplois de maître ou second canonnier sur les vaisseaux « qu'il n'ait

<sup>75</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 62.

<sup>76</sup> *Ibid.*, art. 59 et 60.

<sup>77</sup> *Ibid.*, art. 68 à 70.

<sup>78</sup> *Ibid.*, art. 127.

<sup>79</sup> *Ibid.*, art. 128 à 130 et 132.

<sup>80</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 284-285 et ordonnance du 21 décembre 1761, art. 44.

<sup>81</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 42.

<sup>82</sup> *Ibid.*, art. 46 à 48 et 99 à 106.

<sup>83</sup> Lettre du ministre du 15 avril 1762, citée par R. Estienne, *op. cit.*, p. 275.

<sup>84</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 112 à 124 et 146.

répondu en présence de ses concurrents à l'examen qu'on lui fera subir sur ledit traité [d'artillerie]<sup>85</sup> et qu'il n'ait mérité un certificat de capacité »<sup>86</sup>.

#### 8.4. Premières mesures relatives à la Plume et à l'Épée

Vers la fin de 1761, Rodier présente au nouveau ministre un tableau du militaire de la Marine dont nous sommes déjà servi<sup>87</sup>. Les effectifs qu'il indique sont différents de ceux que Truguet utilise dans son projet modifié pour ce même militaire<sup>2</sup>, et ni l'un ni l'autre ne paraissent être dans le vrai. En laissant de côté ces différences d'appréciation, nous retiendrons d'abord que sur les 838 officiers du grand corps, Rodier a dénombré 180 prisonniers. Le premier commis ajoute que la plupart des 16 chefs d'escadre à l'effectif sont hors d'état de servir ; s'il ne dit rien des 6 lieutenants généraux ni des 2 vice-amiraux, c'est qu'ils doivent l'être encore plus. Quant aux capitaines de vaisseau, très peu nombreux sont ceux qui annoncent « de ces talents supérieurs qui mènent aux grandes choses ». À la tête, les lieutenants et les enseignes ont du zèle et de la volonté, écrit-il, mais peu d'occasions de commander pour développer leurs capacités. Néanmoins ils veulent tous commander, « et ce désir tient autant au peu de goût qu'il y a dans la Marine pour la subordination qu'au sentiment d'émulation qui devrait avant tout exciter leur application à acquérir les connaissances de leur métier ». Les 485 lieutenants et enseignes disponibles ne suffiront pas si le volume des opérations maritimes augmente, mais l'effectif du corps est jugé plus que suffisant. Aussi ne peut-on, selon Rodier, proposer de promotions au Roi, malgré leur utilité pour réveiller l'émulation dans le corps.

Avec l'Épée, Choiseul manie la carotte et le bâton<sup>88</sup>. C'est ainsi qu'il convoque un conseil de guerre afin d'examiner les circonstances de la prise du vaisseau l'*Achille* le 16 juillet 1761 ; malgré les résistances, le conseil siège et prononce des peines, dont la mort pour un enseigne, peine commuée en une cassation assortie de deux ans de prison. Divers rappels à l'ordre viennent frapper les officiers ou les gardes dont le comportement à terre est répréhensible. On s'efforce d'acquitter les appointements en retard et de distribuer à bon escient les croix de Saint-Louis. Mais Choiseul veut frapper un grand coup par une promotion générale.

A la suite des deux dernières promotions, les 14 novembre 1756 et 17 avril 1757, le nombre des officiers généraux a été porté à 2 vice-amiraux, 6 lieutenants généraux et 18 chefs d'escadre<sup>89</sup>. Au 28 novembre 1760, un lieutenant général et quatre chefs d'escadre sont décédés : Louis XV choisit Chasteloger (v.1700-1763) et le comte de Roquefeuil (1714-1782) ; Bigot de Morogues, qui figure déjà parmi les « possible », est écarté. Berryer a signalé que la plupart des chefs d'escadre étaient hors d'état de commander à la mer. Il propose quelques promotions aux grades de lieutenant et d'enseigne afin d'exciter l'émulation et de récompenser les services de plusieurs gardes

<sup>85</sup> L'ordonnance prévoit, art. 114 et 115, la rédaction d'un traité de tactique navale et d'un traité d'artillerie : nous n'avons pas trouvé ce dernier, l'autre étant l'œuvre de Bigot de Morogues parue en 1763.

<sup>86</sup> Ordonnance du 21 décembre 1761, art. 121.

<sup>87</sup> Mémoire sur les officiers militaires, octobre 1761, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 8 à 17, pour ce développement.

<sup>88</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 278 à 280, pour ce développement.

<sup>89</sup> Rapport au Roi du 28 novembre 1760 (la décision du Roi prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 1760), C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 3-4, pour ce développement.

employés dans l'escadre de l'Inde, et non pour les besoins du service, malgré la forte diminution du nombre des officiers de ces grades depuis 1757<sup>90</sup>. Louis XV fait 18 lieutenants à l'ancienneté, 7 au choix et 3 qui étaient « à prendre rang », 14 enseignes parmi les 14 plus anciens brigadiers des gardes et 13 enseignes au choix, dont plusieurs sont des blessés de guerre<sup>90</sup>.

Choiseul fait rendre la décision du 11 janvier 1762 qui fixe l'effectif du corps de la Marine à 2 vice-amiraux, 6 lieutenants généraux, 18 chefs d'escadre, 140 capitaines de vaisseau, 316 lieutenants et 364 enseignes de vaisseau, *sur la base d'une marine de 70 vaisseaux, 30 frégates et 8 chébecs*<sup>91</sup>. Cet effectif comprend sûrement les 138 officiers des nouvelles brigades, et peut-être les officiers de port. Cette nouvelle fixation précède immédiatement la promotion du 15 janvier, portant sur 15 capitaines, 56 lieutenants et 61 enseignes<sup>92</sup>, *mais qui est assortie de 80 mises à la retraite d'office* : 45 capitaines, 25 lieutenants et 10 enseignes<sup>93</sup>. Tous ces derniers obtiennent une pension de retraite, sauf Jacques de Ruis, le frère des deux officiers de plume, un homme qui a « de l'esprit, mais dangereux et méchant, insubordonné ; [il] en a donné des preuves aux Indes : il a donné sa démission à M. d'Aché pour se soustraire à son autorité ; il a été fort occupé de ses intérêts pendant cette campagne »<sup>93</sup>. La plupart des autres capitaines sont mal notés ; l'un est un « mauvais sujet », l'autre, joueur et menteur, un autre encore est un ivrogne, beaucoup sont « médiocres » ou mauvais marins<sup>93</sup>. Ces mises à la retraite d'office frappent des officiers plus ou moins responsables des malheurs de la guerre en évitant de les traduire en conseil de guerre et permettent d'avancer d'autres officiers, en plus grand nombre et en qui on a placé des espoirs<sup>94</sup>. Quinze des 79 pensions sont relevées à la suite des représentations jugées fondées des officiers évincés, qui ont mis en avant l'insuffisance de leurs revenus pour soutenir leur famille ou soigner leurs infirmités<sup>95</sup>.

Choiseul ne cède donc pas sur l'essentiel et s'abrite derrière la nouvelle fixation du nombre des capitaines : si l'on avait conservé tous ceux qui l'étaient, il n'y aurait eu aucune promotion à ce grade avant dix ans<sup>96</sup>. Du reste il ne compte pas s'en tenir là, et ceux des capitaines qui ne pourront aller à la mer « feront bien de demander leur retraite ». Les officiers rentrés de captivité doivent regagner les ports, car ils peuvent et doivent s'y instruire sans manquer à leur parole. Enfin Choiseul ne veut plus de correspondance directe entre les officiers et les bureaux. Les commandants des ports et les généraux à la mer doivent exercer la plénitude de leurs fonctions telles qu'elles sont décrites dans les ordonnances. Les premiers doivent de plus se concerter avec les intendants pour le service des ports, les approvisionnements et les travaux, de façon

<sup>90</sup> Rapport au Roi de décembre 1760 avec le bon du Roi, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 6-7.

<sup>91</sup> *Mémoire sur les arrangements à faire dans la Marine*, [Rodier, 1763], S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3628, pièce n<sup>o</sup> 59 et *Mémoire de Monseigneur le duc de Choiseul sur la Marine*, juillet 1763, G127, f<sup>o</sup> 111 à 174.

<sup>92</sup> *Remplacement des officiers de la Marine fait par le Roi le 15 janvier 1762*, avec le bon du Roi, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 26 à 29.

<sup>93</sup> *État des officiers de la Marine qu'on propose de faire retirer*, du 15 janvier 1762, avec le bon du Roi, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 30-31 ; *État des officiers de la Marine auxquels le Roi a accordé des retraites*, avec le bon du Roi, [15 janvier 1762], C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 32-33 ; *Capitaines de vaisseau à faire retirer*, avec surcharges autographes de Choiseul, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 34 à 37.

<sup>94</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 293 à 297.

<sup>95</sup> Copie du rapport au Roi approuvé du 23 mars 1762, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 38-39, et *État des grâces*, f<sup>o</sup> 40.

<sup>96</sup> [Réf. 94], pour ce paragraphe.

qu'« il en résulte l'ordre et la célérité [que le Roi] exige dans toutes les parties et que la concorde et la bonne union ne [puissent] qu'augmenter ».

Le ministre a vite compris que les traitements étaient insuffisants, qu'ils pouvaient expliquer en partie l'attitude du corps, ainsi que l'avoue le législateur : « S.M. s'étant fait représenter les anciens règlements et états qui fixent les appointements des officiers de sa marine et ayant reconnu que le traitement de la plupart desdits officiers était devenu insuffisant, et voulant qu'animés du seul désir de la gloire et de l'honneur, ils ne soient jamais dans le cas de se laisser entraîner par des vues qui les éloignent du véritable objet de leurs fonctions, S.M. se serait déterminée à leur accorder une augmentation d'appointements qui leur procure les moyens de se soutenir convenablement à son service. »<sup>97</sup> L'ordonnance du 11 janvier 1762 sur les appointements ne fait porter les augmentations que sur les capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau, et elle maintient, à titre transitoire, les suppléments des officiers qui ont dû quitter les emplois supprimés dans les compagnies franches<sup>98</sup>. *Ce sont les traitements à terre qui sont relevés*, le traitement à la mer étant encore celui réglé en 1759, s'il est plus fort<sup>99</sup>. Il y a désormais des capitaines de vaisseau à 3 000 l et 3 600 l (pour 40 d'entre eux), au lieu de 1 800 l à 3 900 l — les pensions du corps sont supprimées, quoique l'ordonnance ne le dise pas —, des lieutenants de vaisseau à 1 600 l au lieu de 1 000 l et des enseignes à 800 l au lieu de 600 l. Pour ce prix l'officier n'est tenu à aucune fonction permanente dans le port, bien que l'obligation de résidence soit maintenue<sup>100</sup> : ceux qui en ont obtenu des suppléments d'appointements qui sont eux aussi plus forts qu'ils n'étaient<sup>101</sup>.

Pour donner une mesure plus précise des augmentations concédées en 1762, nous avons calculé la dépense annuelle pour chacun des trois grades, en distinguant le service du port et celui de l'artillerie des autres et en adoptant les chiffres donnés par Truguet pour les officiers des majorités, et ceux qui sont indiqués dans l'autre ordonnance du 11 janvier 1762 pour l'effectif de l'encadrement des compagnies de gardes (**tableau annexe n° 15**). Les capitaines de vaisseau qui ne sont affectés ni à l'artillerie, ni au port y gagnent 46 % (la paie moyenne passe de 2 242 l à 3 281 l) ; les lieutenants dans la même situation 28 % (de 1 268 l à 1 624 l), et les enseignes, 19 % seulement (de 691 l à 825 l)<sup>102</sup>. Les artilleurs, qui étaient mieux traités, le restent : la paie moyenne d'un capitaine de vaisseau dans ce service passe de 2 850 l à 4 290 l (+ 50 %), celle d'un lieutenant, de 1 257 l à 2 373 l (+ 89 %) et celle d'un enseigne, de 735 l à 1 032 l (+ 40 %)<sup>103</sup>. Enfin l'ordonnance accorde 4 800 l ou 5 600 l aux capitaines de port au lieu de 3 600 l, 2 400 l aux lieutenants de port au lieu de 1 300 l, et 1 400 l aux enseignes de port au lieu de 1 200 l<sup>101</sup>. Les officiers des grades intermédiaires n'ont droit à aucune augmentation, et l'article qui le dit est placé tout à la fin, ce qui est assez montrer leur place dans la Marine.

<sup>97</sup> Ordonnance du Roi portant règlement sur les appointements des officiers de la Marine, du 11 janvier 1762, préambule.

<sup>98</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>99</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>100</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>101</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>102</sup> Sources : G133, pièce n° 15 (Truguet), les deux ordonnances et la fixation des effectifs par grades du 11 janvier 1762.

<sup>103</sup> Le calcul a été fait selon les effectifs et les paies réglés en 1750 et 1761.

Choiseul se heurte comme ses prédécesseurs au même problème : les gardes et les officiers sont nombreux, et, en temps de paix, les embarquements sont rares. Dès la fin de décembre 1761, il indique l'importance qu'il attache à l'entraînement et décide en principe de faire naviguer les gardes au commerce pendant la paix et sur les corsaires ou autres navires armés en guerre pendant les hostilités, par groupes de deux ou trois sur le même bâtiment<sup>104</sup>. Les gardes qui s'en montreront capables feront fonction d'officiers et les autres de volontaires, suivant les arrangements qui pourront convenir au commandant du bâtiment. Le Roi leur accorde la paie d'enseigne pendant la campagne, la table du commandant, leur part dans les prises et une conduite si le port d'armement ou de désarmement n'est pas celui de leur affectation. Ils tiennent un journal qui sera renvoyé au ministre par les commandants de compagnie ; les capitaines marchands seront également tenus de rendre des comptes fidèles de la conduite et de l'application des gardes pendant la campagne qu'ils auront faite avec eux. Le ministre assure qu'il prend soin de sélectionner les capitaines marchands et les armements par l'intermédiaire des intendants. On renâcle évidemment dans les ports, et une lettre du comte de Roquefeuil, commandant de la Marine à Brest, amène le ministre à préciser sa pensée sur le métier ; il doit d'abord justifier sa compétence en la matière, dès lors qu'il s'agit du sens commun, car ses militaires la mettent en doute...

Il distingue donc trois parties dans le métier d'officier de marine. L'art de conduire la machine que l'on commande et de la réparer au besoin constitue la première : elle exige de connaître toutes les mers, si cela était possible. On ne peut combattre avantageusement si l'on ne sait pas conduire son vaisseau, et l'opinion contraire, « suite de l'ignorance et de la présomption, pour ne pas dire quelque chose de plus, a été en partie cause du malheur arrivé à la flotte de M. le maréchal de Conflans ». C'est sur ce point que va porter tout l'effort de formation, annonce le ministre. L'art de manœuvrer son vaisseau le jour du combat est la seconde partie du métier : sa connaissance est « le grand du métier », « elle dépend du talent que la nature seule donne et qui doit être aidé par la pratique ; l'autorité n'y peut rien ». La troisième et dernière partie du métier, c'est la manutention de l'artillerie, parce qu'il ne faut pas toujours utiliser son talent pour éviter l'ennemi, il y a lieu de s'en servir parfois pour le combattre et il est honteux d'ignorer cette partie qui dépend du Roi comme la première. Roquefeuil a osé écrire que la partie de la navigation est subalterne et abandonnée par les commandants à leurs pilotes, une réflexion qui marque la persistance des anciennes idées, même chez un officier qui passe pour savant : Choiseul estime que cela revient à dire qu'« un officier de cavalerie à la tête de sa troupe abandonnerait à son palefrenier la conduite du cheval sur lequel il serait monté ».

Pour la navigation, il est décidé de recourir aux ressources du commerce. Il faut connaître toutes les mers, même celles où l'on va rarement, sinon on conserverait « l'usage indécent que les forces navales de S.M. soient toujours conduites par des pilotes et non par des officiers ». Toutes précautions seront prises afin de ménager la délicatesse « mal placée » des gardes. Des écoles d'artillerie vont être établies : « l'ordonnance, à ce que j'espère, sera plus utile que ridicule ». Le ministre poursuit et prévient : « Quant à la [seconde] partie qui est le vrai talent, je ne sais point d'ordre à donner pour cela et je me borne à faire des vœux au Ciel pour que le vrai talent soit commun dans la marine du Roi, qu'il soit excité par le zèle, la volonté et les

---

<sup>104</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 287 à 291, pour ce développement.

connaissances préliminaires *et qu'il prenne la place de la fronde et de la présomption ignorante* qui sont les destructeurs du talent et du bien général dans tous les métiers. Je vous expose avec confiance et sans ordre ni méthode mes vrais sentiments ; quand j'aurai assez essayé tout ce que je sais pour la gloire et le lustre d'un corps à qui je suis attaché à bien des titres, *si je vois que mes peines sont infructueuses, j'en remettrai de bien bon cœur la direction*, car je sens dans le principe qu'il est malhonnête et surtout peu noble de rester dans une place où l'on ne fait pas le bien. » Au reste il faut marquer aux gardes que S.M. ne force personne à rester à son service : ceux des gardes qui ne veulent pas se plier aux nouvelles exigences auront la permission de se retirer ; ceux qui restent et refuseraient d'obéir s'exposent à être cassés.

Une guerre d'usure s'annonce : Choiseul est-il l'homme d'une pareille guerre ? En 1775 Kersaint le prend de haut et il est à l'époque un bon spécimen de l'adversaire que le ministre doit affronter. L'officier reproche à l'ancien ministre de s'être laissé ici conduire par l'opinion<sup>105</sup> : « C'était une chose bien touchante pour nous que de nous obliger d'abandonner l'éducation de nos neveux et de nos enfants à des gens ordinairement ignorants et grossiers, et c'était nous ravalier étrangement que de nous renvoyer à l'école de ceux-là mêmes qui n'ont d'état que sur nos certificats et auxquels enfin il faut trois campagnes sous nos ordres pour être jugés capables de commander et de conduire ces mêmes vaisseaux sur lesquels on voulait que notre jeunesse fût s'instruire. Ce projet fut très combattu, on entendit les raisons que je viens d'indiquer, mais la résistance de la Marine fut attribuée à sa hauteur, *et comme on voulait l'humilier*, le ministre persista. Seulement on obtint que l'essai ne se ferait d'abord que sur les bâtiments de la Compagnie des Indes : ceux-là du moins, par la longueur de leurs traversées, pouvaient convenir un peu mieux à l'objet qu'on se proposait. Cependant l'expérience a démontré que ce moyen était impraticable »... parce que l'esprit du commerce est incompatible avec l'esprit militaire ! Dans l'ancien état des choses, poursuit Kersaint, on a vu des officiers se déshonorer en pacotillant, se compromettre et devenir les concurrents, les rivaux de ceux qu'ils devaient protéger ou défendre ; qu'espérer pour la suite d'une pareille éducation donnée aux gardes ? Les Anglais permettent bien à des lieutenants de commander au commerce en temps de paix : cette tolérance, nécessaire dans un corps nombreux et dont la moitié n'a que la demi-solde, vaut mieux qu'une réforme « toujours odieuse et qui affaiblit sans nul doute l'attachement qu'on doit avoir au service de la patrie et de son roi ; mais elle n'est utilisée que par des hommes faits et de peu d'espérance ». L'avis de Kersaint est donc tout à fait défavorable à cette innovation, et il semble refléter l'opinion générale du corps.

Le ministre commence par réduire le nombre des gardes de la Marine et augmenter leur paie : la seconde ordonnance du 11 janvier 1762, qui leur est consacrée, indique que le législateur veut éviter de retarder trop l'avancement, encourager le zèle et exciter l'émulation. Les compagnies de Brest et de Toulon sont limitées à 120 gardes chacune et celle de Rochefort est réduite à 80 gardes<sup>106</sup>, ce qui fait encore 400 gardes, vu qu'on n'a pas touché à la compagnie des gardes du pavillon. Les gardes de la Marine

<sup>105</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la marine depuis quelques années*, [1775], G133, pièce cotée 22, pour ce développement.

<sup>106</sup> *Ordonnance du Roi portant fixation du nombre des gardes de la Marine et de leur solde*, 11 janvier 1762, art. 1, 2 et 4.

reçoivent désormais 30 l par mois, ou 360 l par an, au lieu de 18 l<sup>107</sup>. Par les augmentations décidées, la paie des gradés et des gardes des quatre compagnies est rendue égale ; il en va de même pour les lieutenants, enseignes, maréchaux des logis ou chefs de brigade, mais cette espèce d'assimilation ne dure pas : l'ordonnance du 14 septembre 1764 augmente la paie des officiers, gradés et gardes de la compagnie d'élite (cf. chapitre 11).

La loi de 1762 précise que le Roi procède au remplacement des gardes, mais que le nombre réglé ne peut être modifié que par une nouvelle ordonnance<sup>108</sup> : la fixation du nombre des gardes par voie d'ordonnance est une nouveauté, la dernière fixation remontant à une décision du Roi (non publiée) du 8 mai 1756, pour 370 gardes de la Marine, chiffre qui a été allègrement dépassé. Les gentilshommes peuvent être reçus de 14 à 20 ans, et la préférence est donnée à ceux qui auront fait une campagne sur un bâtiment marchand et ramèneront un certificat du capitaine et du commissaire des Classes<sup>109</sup>. *L'âge minimal est donc abaissé de 16 à 14 ans* et la préférence est donnée à ceux qui ont déjà navigué ; pour le reste les ordonnances et règlements antérieurs sur la police, la discipline et l'instruction des gardes continuent de s'appliquer, seul le pouvoir de muter un garde d'un port à l'autre pour son avantage ou celui des compagnies (qui doivent toujours être au complet) est précisé<sup>110</sup>.

Il faut croire que la résistance du corps de la Marine a porté ses fruits : ce n'est que le 20 octobre 1766 que le duc de Praslin (1712-1785), successeur de son cousin à la Marine, fait signer l'ordonnance relative à l'embarquement d'officiers de marine sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes<sup>111</sup>. D'après cette ordonnance, le garde ou l'enseigne n'a pas le commandement du quart, il est soumis aux règlements de police et de discipline de la Compagnie, fait rapport de sa campagne dans un journal et ne se mêle bien sûr en rien de commerce. Les gardes ont rang de derniers officiers et les enseignes du Roi passent avant ceux de la Compagnie : on croyait probablement ménager leur susceptibilité de cette façon. La Compagnie n'est pas flattée d'accueillir ces fauteurs de désordre sur ses bords, mais elle n'est pas libre de refuser. Vingt-trois ou vingt-sept enseignes et gardes se sont ainsi embarqués de 1766 à 1769<sup>112</sup>. Quoique le ministre ait cédé sur le rang des gardes et sur les domestiques des enseignes, plusieurs d'entre eux ont fait des histoires<sup>113</sup>. Ainsi, déplore un commis de Versailles, Rodier sans doute, « leur insubordination, leur vanité et leurs prétentions ont occasionné tant de querelles entre eux et avec les capitaines marchands qu'on a renoncé à cette utile ressource »<sup>114</sup>. La vraie solution est ailleurs.

Il s'agit aussi de régler un nouvel arrangement pour la Plume, et ce travail prend la forme de l'ordonnance du 23 mars 1762. La comparaison des **tableaux**

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>109</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>110</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9.

<sup>111</sup> Edmond-Louis Derrien, *Un essai de monsieur de Choiseul*, dans le bulletin de l'Académie de marine, année 1937, p. 57 à 71 ; p. 59 à 61, pour ce développement.

<sup>112</sup> Philippe Haudrère, *op. cit.*, p. 569, donne le premier chiffre ; E. L. Derrien, *op. cit.*, p. 61 à 63, fournit les noms de 14 gardes et de 13 enseignes, embarqués sur 14 navires de la Compagnie (à raison d'un enseigne et d'un garde par bâtiment).

<sup>113</sup> E. L. Derrien, *op. cit.*, p. 64 à 71.

<sup>114</sup> Note des bureaux, sans titre, datée du 27 septembre 1774, G123, f° 125 à 129.

**annexes n° 10, 11 et 16** montre qu'il comprend une réforme considérable dans la Plume, *la plus importante des cinq réformes que le corps a subies sous l'Ancien Régime* (1669, 1702-1704, 1716, 1762-1765 et 1776). Il y avait, au 1<sup>er</sup> novembre 1758, 474 officiers de plume, 35 commis et 13 syndics des Classes pour le service des ports et des Classes<sup>115</sup>. Ainsi que nous l'avons vu, Truguet a proposé de réduire le corps à 151 officiers, avec 25 élèves-écrivains, et d'entretenir en plus 138 commis et 34 syndics qui ne feraient pas partie du corps, c'est-à-dire qui n'auraient pas accès aux titres de la Plume. Si l'on comprend les 5 gardes-magasins et les 40 commis des Classes parmi les officiers de plume, sa proposition s'établit à 196 officiers et 25 élèves, alors que l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1762 comporte 234 officiers (y compris 6 contrôleurs, cf. **tableau annexe n° 16**), mais sans élèves. D'ailleurs la composition par grades est celle que le premier commis a proposée.

Les titres d'écrivain principal et d'écrivain général disparaissent, il ne reste que des écrivains ordinaires de la Marine à trois classes d'appointements (900, 1 200 et 1 500 l) ; de même il n'y a plus que des commis des Classes à 1 000 l<sup>116</sup>. Les trois intendants des grands ports subsistent, un ordonnateur est prévu dans chacun des trois petits départements (Dunkerque, Le Havre, Bordeaux et Bayonne). Sous chaque intendant est placé un commissaire général, mais, pour ne pas toucher à des situations acquises probablement, le ministre maintient les deux commissaires généraux surnuméraires à Brest et à Saint-Malo, qui ne doivent pas être remplacés<sup>117</sup>. Ensuite viennent les commissaires de la Marine, que l'ordonnance distingue des contrôleurs et des commissaires *des Classes*. Le nombre des commissaires de la Marine dans les grands ports n'est pas indiqué<sup>118</sup>. Il y a six contrôleurs, un par département : ils sont pris comme avant parmi les commissaires ordinaires dans les grands ports, et éventuellement parmi les officiers de grade inférieur dans les petits départements<sup>119</sup>. Huit gardes-magasins, soit autant qu'il y avait de départements avant 1760, et un nombre variable d'écrivains complètent l'effectif de la Plume pour le service des ports<sup>120</sup>. Les commissaires se recrutent implicitement parmi les écrivains car l'ordonnance n'en dit rien. En revanche elle mentionne que le chef du service de la Marine dans chaque département dispose d'une allocation annuelle pour payer des commis aux écritures<sup>121</sup>. Le sort des officiers non compris dans la nouvelle organisation est réservé, tant pour la destination que pour les appointements<sup>122</sup>, mais il est probable qu'un grand nombre d'écrivains réformés sont venus grossir la cohorte des commis non brevetés.

L'ordonnance constitue plus nettement le corps de la Plume en deux rameaux, en attribuant la totalité du service des Classes à 25 commissaires des Classes, chefs des 25 départements des Classes regroupés dans les six départements de la Marine, les écrivains ou commis brevetés établis dans les quartiers devant rendre

<sup>115</sup> Les deux commissaires des chaînes de galères sont mis à part, leur service n'ayant rien de commun avec celui du reste de la Plume. Si on les comprend, on retrouve le total de 524 agents.

<sup>116</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur les titres, le nombre et les appointements des officiers de plume de la Marine*, du 23 mars 1762, art. 2 et 3.

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 5, prescription répétée dans l'ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 7.

<sup>118</sup> Ordonnance du 23 mars 1762, art. 7.

<sup>119</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>120</sup> *Ibid.*, art. 11 et 12. Le nombre des écrivains doit varier selon les besoins du service.

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 17.

<sup>122</sup> *Ibid.*, art. 19.



compte au commissaire établi au chef-lieu du département des Classes, conformément au titre 6 du livre VIII de l'ordonnance de 1689<sup>123</sup>.

*Choiseul ne paraît pas s'être beaucoup occupé des Classes.* Le 11 avril 1762, il impose l'embargo général sur la course et la navigation au long cours afin de conserver des matelots pour le service de l'État, le cas échéant<sup>124</sup>. La répression frappe ceux des habitants cachant des insoumis qu'elle peut atteindre ; des matelots simulent la maladie, notamment l'épilepsie, désertent après un congé limité ou ne se présentent pas au commissaire des Classes, pour ne pas subir une nouvelle levée. Cette situation n'est pas nouvelle, et il s'agit encore et toujours de mettre en balance la nécessité de faire des exemples et celle de se procurer des marins sur lesquels ces exemples sont censés faire impression. Il est dû beaucoup d'argent en soldes, secours aux prisonniers et pensions d'invalidité ; on annonce donc qu'on va procéder en priorité au paiement de l'arriéré. Nous supposons que l'État a plutôt fait preuve de mansuétude. L'épuisement des Classes est tel qu'il a fallu prélever des hommes dans les milices de Bretagne pour armer l'escadre de Beausseier, et en Italie pour armer les bâtiments de Toulon<sup>125</sup>.

Le ministre prend soin de donner aux chefs du service dans les ports des suppléments d'appointements qui les mettent à même de « tenir leur maison sur un pied convenable au service du Roi » : ce sont les termes de la décision du Roi du 11 janvier 1762 qui alloue 18 000 l par an aux commandants des grands ports au lieu de 6 000 l, y compris lorsqu'ils sont à la mer, l'officier qui occupe la place pendant l'absence du titulaire recevant des frais de représentation sur le pied de 12 000 l par an<sup>126</sup>. Les suppléments accordés aux intendants (12 000 l à Brest et à Toulon, 8 000 l à Rochefort) sont indiqués dans l'ordonnance du 23 mars suivant et leur tiennent lieu des sommes qui étaient passées pour frais de lettres, secrétaires et autres dépenses quelconques<sup>127</sup>. L'ordonnance mentionne encore que des suppléments sont réglés, par des états propres à chaque département, aux ordonnateurs et autres officiers de plume selon ceux que leur place comporte en frais de représentation, frais de commis, loyer et fournitures de bureau<sup>121</sup>. Les appointements de la Plume sont eux-mêmes relevés, afin de donner à ces officiers les moyens de remplir leurs fonctions « avec honneur et désintéressement »<sup>126</sup>.

La dernière nouveauté à signaler concerne les commis des bureaux de la Marine. « Je ne connais et ne veux connaître », écrit Choiseul, « dans mes bureaux que des premiers commis et commis ; je n'entends pas qu'ils soient payés ni comme commissaires, ni comme écrivains, etc. Ceux qui ont des brevets peuvent les garder, en cas que dans la suite on veuille les employer dans leur qualité de commissaire ou d'écrivain [dans un port] ; mais le Roi défend absolument qu'il soit accordé à l'avenir aucune commission ou brevet dans les bureaux de la Marine »<sup>128</sup>. A l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1762, 28 commis sont revêtus d'un titre de la Plume sur environ 70 agents

---

<sup>123</sup> *Ibid.*, art. 10 et 13. Le département de Toulon comprend 5 départements des Classes, de même que ceux de Brest et du Havre ; celui de Rochefort, 4, ceux de Dunkerque et de Bordeaux et Bayonne 3 chacun. Marseille et Port-Louis formaient aussi des départements de la Marine ; ils ont été supprimés, mais il y a toujours un commandant de la Marine à Marseille.

<sup>124</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 363 à 375, pour ce développement.

<sup>125</sup> *Ibid.*, p. 380 à 383.

<sup>126</sup> A<sup>1</sup>-95, pièce n° 2.

<sup>127</sup> Ordonnance du 23 mars 1762, art. 14 et 16.

<sup>128</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 318-319 (lettre du 31 janvier 1762).

occupés dans les bureaux de la Cour<sup>129</sup>. La mesure a dû être appliquée jusqu'à l'arrivée de Sartine<sup>130</sup>. Les appointements des premiers commis ont été fort augmentés.

### 8.5. La reconstitution de la marine matérielle

Il n'est guère possible de suivre avec précision l'œuvre de reconstitution de la marine matérielle poursuivie et réussie par Choiseul et son successeur Praslin avec les quelques mémoires généraux dont nous disposons. Nous évoquerons ici rapidement les bâtiments flottants et les approvisionnements d'après une série d'écrits de Truguet composés de 1761 à 1770 et, dans le chapitre suivant, de l'équipement et de la défense des ports grâce aux trois grands mémoires de Choiseul, qui y font allusion. Les pertes matérielles de la guerre de Sept ans peuvent se représenter comme suit<sup>131</sup>.

	situation au 13 mai 1756	bâtiments pris	bâtiments perdus	total des pertes	situation en novembre 1761
vaisseaux	59	18	13	31	48
frégates	35	22	15	37	19
corvettes	4	9	6	15	6
flûtes	12	7	3	10	6
total	110	56	37	93	79

L'âge médian des vaisseaux est assez élevé (dix ans) ; les frégates de 20 à 40 canons, au nombre de 24 environ, sont un peu plus récentes<sup>132</sup>. Choiseul a compris que les matelots sont « la base des forces navales, comme les sujets la force pécuniaire d'un État » ; il a donc calculé ces forces en fonction de celle des Classes, et il a trouvé que « la France ne peut pas armer, pendant une guerre, plus de 80 vaisseaux de ligne et 40 frégates, avec les bâtiments de moindre force nécessaires à la suite des escadres et à la manutention des ports. »<sup>133</sup> Il a donc proposé en 1764 de porter les forces réelles à 64 vaisseaux de ligne et 40 frégates, « avec toutes les matières nécessaires à leur rechange et un approvisionnement de quoi construire 16 vais-seaux de ligne en cas que la guerre se déclarât »<sup>133</sup>.

Truguet, se faisant l'instituteur de Choiseul, comme celui-ci l'a reconnu<sup>133</sup>, expose que pour reconstituer la marine matérielle, il faut : 1° savoir ce qu'on a en

<sup>129</sup> *Officiers de plume qui servent dans les bureaux de la Marine à Versailles et à Paris*, à l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1762, note autographe de Blouin du 23 mars avec la décision de Choiseul, C<sup>2</sup>-117.

<sup>130</sup> Selon une note plutôt hypocrite de Rodier d'octobre 1774, Choiseul voulait se défendre contre les demandes d'avancement émanant des bureaux, c'est-à-dire contre les importunités des commis.

<sup>131</sup> *Vaisseaux, frégates et autres bâtiments du Roi qui ont été pris et perdus pendant la dernière guerre*, s.d., S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3674, pièce 2 (colonnes centrales), mémoire de Truguet de mars 1770, pièce 52 (colonne de gauche) et mémoire du même sur les approvisionnements de novembre 1761, A<sup>1</sup>-3623, pièce 148 (colonne de droite). Truguet a oublié un vaisseau de 64 canons en 1761, il le réintroduit plus loin dans son discours. Sur les 48 vaisseaux, 19 sont réellement disponibles.

<sup>132</sup> R. Estienne, *op. cit.*, p. 89-90 et 440-441.

<sup>133</sup> *Mémoire de monsieur de Choiseul remis au Roi*, dans *op. cit.*, éd. Calmettes, 1904, p. 406-407.

magasin et ce qu'il faut pour construire et pourvoir en matériel d'armement les bâtiments qui manquent à l'effectif ; 2° prendre les arrangements « les plus propres et les mieux concertés » avec les intendants des ports ; 3° destiner les fonds nécessaires et payer les fournisseurs exactement, car la confiance est perdue et elle ne se rétablira qu'à ce prix<sup>134</sup>. Si l'on n'est pas en état de régler les fournitures passées, il faut au moins s'acquitter des nouvelles, y compris l'escompte des effets à long terme, si l'on ne paie pas tout comptant. Comme Petit, Truguet préconise la réduction du nombre des fournisseurs, parce que leur multiplication occasionne « plus d'embarras, plus de désordres et de sollicitations, plus d'écritures et de difficultés, moins d'assortiment dans les fournitures et moins d'économie ». Ce changement a eu lieu, mais il n'a pas produit tous les effets escomptés par Truguet, au point que le duc de Praslin n'a plus toléré de marchés généraux passés à la Cour que pour les bois d'assortiment<sup>135</sup>.

Certains travaux des ports ne semblent pas tant servir à la poursuite de la guerre qu'à occuper certains ouvriers. Truguet insiste sur la nécessité absolue d'entretenir les ouvriers domiciliés et d'en former de nouveaux, car si on ne les occupe pas, ils passent à l'étranger comme il est arrivé ces dernières années<sup>136</sup>. Il faut pour cela non seulement leur fournir des matières, mais examiner et arrêter d'avance la liste des ouvrages à entreprendre chaque année. En en construisant 3 ou 4 et radoubant 5 ou 6 par an, on maintiendra 50 vaisseaux en état et on en aura peu à peu 20 de plus, au moins en pièces détachées, et cela sans craindre de manquer d'ouvriers.

En 1763 le commis s'occupe davantage des marchés et des armements que des projets de réforme institutionnelle. L'un de ses mémoires fournit une nouvelle situation de la flotte<sup>137</sup>. Le nombre de vaisseaux à flot, qui était descendu jusqu'à 44, est remonté à 49, parce que cinq des vaisseaux donnés par les corps politiques ont été lancés depuis le début de l'année ; il y en a onze sur les chantiers, dont cinq seront finis dans l'année et six en 1764. Vingt-neuf vaisseaux ont été visités : 14 sont en bon état ; un est en refonte et 2 ont besoin d'une refonte ; un est susceptible d'un grand radoub ou d'une refonte ; 5 sont en radoub et 6 sont à radouber. Si la Marine est en train de compenser les pertes de la guerre, il s'en faut de beaucoup que les stocks des ports soient sur le pied de 1756. Ils ne suffisent ni à achever les vaisseaux en construction, ni à refondre et radouber les autres, ni à les armer, ni à doter de rechanges toute la flotte existante ou en construction. Pour ne plus retomber dans les anciennes erreurs, il convient de fixer un crédit annuel pour les fournitures de 4,75 millions pendant quatre ans qui ne puisse être diverti. Cet approvisionnement de sécurité permet d'entretenir les 60 vaisseaux et 19 frégates qui forment l'objectif du moment, et de construire, le cas échéant, les 20 vaisseaux et 19 frégates de complément. Selon la méthode qui a déjà été pratiquée avec succès, on ferait gabarier et classer les bois pour chaque bâtiment à construire, et les matériaux seraient rangés à part, ce qui entraînerait l'édification de hangars et de magasins nouveaux.

---

<sup>134</sup> Mémoire de Truguet sur les approvisionnements, novembre 1761, S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3623, pièce 148, pour ce développement.

<sup>135</sup> Lettre du ministre à Marchais du 16 juillet 1770, G50, p. 156.

<sup>136</sup> *Mémoire sur les arrangements à prendre pour l'entretien de la Marine en temps de paix et la relever en temps de guerre*, 1762 (après le 14 mai), G122, f° 163 à 167, pour ce développement. Ce mémoire est inachevé et incomplet, il est repris l'année suivante.

<sup>137</sup> *Mémoire sur l'état actuel de la Marine et sur les arrangements à prendre pour la relever en temps de guerre*, vers juillet 1763, G122, f° 168 à 188, pour ce paragraphe.

Choiseul trouve en arrivant 48 vaisseaux, il en laisse 63 et son cousin Praslin 66, non compris les 4 vaisseaux acquis de la Compagnie des Indes en 1770<sup>138</sup>. En mars 1770, 50 vaisseaux, 30 frégates et 12 corvettes sont en état de prendre la mer au premier ordre, dix autres vaisseaux doivent l'être avant la fin de l'année et les six derniers sont à refondre ou à condamner. Comme le matériel se composait en mai 1756 de 59 vaisseaux, 35 frégates, 4 corvettes et 56 bâtiments divers, l'objectif est atteint. Les stocks ont fortement augmenté, mais les sources consultées ne donnent pas, de la situation de 1756 ni de celle de 1770, une vue complète ni même cohérente. L'artillerie ayant été particulièrement insuffisante pendant la guerre de Sept ans, nous retiendrons seulement que l'armement général de la flotte de 1756 nécessitait 5 328 canons et 43 000 hommes d'équipage, alors que celle de 1770 exige 6 288 canons et 58 700 hommes.

En somme Truguet présente un bilan flatteur de son action et de celle du ministre : la Marine aurait coûté 120 millions de 1764 à 1769, contre 148,6 millions de 1749 à 1754, période précédente de six ans de paix (l'année 1755 étant marquée par un grand armement pour le Canada, il ne l'a pas comprise). Mais, ajoute-t-il, cette dépense annuelle de vingt millions a dépassé (artillerie et bâtiments civils compris, Colonies non comprises) les crédits alloués, si bien que la Marine s'est à nouveau endettée. Il ne nous est pas possible d'apprécier la valeur ou la portée de ces affirmations ; le commis raisonne en termes de dépenses ordonnancées, il n'a pu oublier que les millions du don gratuit sont une recette extraordinaire du Trésor qui est affectée aux constructions neuves. Truguet ne parle pas non plus de l'acquittement des dettes des deux dernières guerres. Reconnaissons avec Choiseul et avec lui que la Marine est réellement augmentée en 1770. Le ministre ne cache pas que c'était la partie facile de son travail; il reste à étudier l'autre partie.

---

<sup>138</sup> *Comparaison des forces navales du Roi de 1756 avec celles de 1770*, au 1<sup>er</sup> mars, S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3674, pièce 52, pour ce développement. Ce mémoire a pu servir à l'apologie de Choiseul.

## **TITRE III**

### **L'ÉCHEC DU GRAND DESSEIN DE CHOISEUL (1763-1769)**



Toujours préoccupé par la soif de nouveauté de son ministre, Blouin trouve un autre moyen de temporiser : il lui propose, par le truchement de Rodier, de faire rassembler par les ambassadeurs de France les constitutions des marines de l'Europe : cette suggestion est accueillie, et la collecte a lieu durant l'année 1762<sup>1</sup>. Nous imaginons que Choiseul s'est davantage occupé de terminer la guerre et d'entreprendre les réformes au département de la Guerre auxquelles son nom reste attaché. Pendant le premier semestre 1763, il reçoit quantité de mémoires de la part des officiers de la Marine, probablement demandés par lui ou par la hiérarchie des ports et qui vont de la simple ébauche au plan circonstancié et chiffré.

Il nous a semblé que les faiseurs de projets pouvaient se diviser ainsi : 1° ceux qui préconisent le retour à la législation de Colbert, avec quelques modifications du côté militaire ; 2° ceux qui, à l'inverse, préconisent un changement complet dans les deux grandes parties du service et surtout dans la partie militaire ; 3° ceux qui proposent d'adopter l'organisation anglaise pour le recrutement et l'avancement des officiers de marine et admettent un certain glissement de l'autorité dans le port au profit du militaire ; 4° ceux qui veulent dominer l'arsenal, avec ou sans changement notable dans la partie militaire, et c'est le plan de l'Épée. Ces quatre plans se retrouvent en tout ou en partie dans chacun des quatre mémoires analysés au chapitre 6 : ils nous semblent constituer les quatre voies de la réforme qui ont été étudiées en 1763 et 1764. Ils sont exposés au chapitre 9 avec les circonstances qui les ont produits, dans la mesure du possible, car une grande partie du travail d'antichambre reste inconnue, si le résultat est dénué d'équivoque.

L'exposé que nous allons faire des mémoires respecte en général la qualité des auteurs, parce que l'esprit de parti qui règne dans la Marine l'indique clairement. L'on peut aussi classer différemment les propositions qu'ils contiennent, selon leur objet et le but poursuivi, et c'est ce que Choiseul a dû faire. Nous analysons ensuite les trois plans successifs de ce ministre, le dernier ayant seul été exécuté (chapitre 10 pour les deux premiers plans). Les réformes qui en résultent sont exposées dans les chapitres 11 à 13, selon les personnels qu'elles concernent au premier chef.

---

<sup>1</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 16 et 17r. Ces documents ne semblent plus faire partie des archives centrales de la Marine.

Il convient de dire ici quelques mots de ces *Mémoires* qui vont nous servir souvent dans notre récit, en dépit des retranchements que Malouet y a opérés. Le père de Blouin est un « modeste garçon de la chambre du Dauphin » ; ce dernier a réussi à placer notre commis dans les bureaux de la Marine en 1754. Marc Perrichet, « Malouet et les bureaux de la Marine », dans *Malouet (1740-1814). Actes du colloque des 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 1989...*, Riom, 1990, p. 26.

Le commis, qui a travaillé pendant vingt-huit ans au bureau des Officiers et qui en a pris la tête en 1774, a laissé des mémoires et un *Précis ou histoire des révolutions de la Marine* qui est aussi introuvable que le grand manuscrit de Truguet.

L'intendant Malouet, qui était devenu son ami, a recueilli des manuscrits après la mort prématurée du premier commis. Il a eu l'idée de préparer la publication des mémoires avec des coupures et une introduction de son cru qui s'inspire du *Précis* ou le cite. Le *Précis* a pu disparaître avec la correspondance ; ainsi « les intrigues, les caractères qu'il a eu l'occasion de développer resteront ignorés ».

La Révolution a engagé Malouet, élu député du tiers état aux états généraux, à publier à cette occasion des mémoires qu'il avait lui-même envoyés au ministre peu de temps avant, et à remettre à plus tard ceux de Blouin. Les deux volumes, mis au net et qui ont été acquis par le Service historique de la Défense (Marine, Vincennes) en 1963 (2 vol. sous la cote Ms 234), étaient prêts pour l'impression.





## Les quatre points cardinaux de la réforme

### 9.1. Le retour à Colbert ou le plan Blouin

Blouin remet à Rodier son chef deux mémoires en juin et en juillet 1763 ; Rodier ne les transmet pas au ministre car il en a produit un lui-même, que nous étudierons dans la troisième partie de ce chapitre<sup>1</sup>. Le commis a compris que la paix rendait la réforme non seulement nécessaire, mais aussi *faisable*, en ce que le corps militaire ne pourrait pas s'y opposer<sup>1</sup>.

La position dominante que l'Angleterre vient d'acquérir lui paraît fragile<sup>2</sup>. Les trois royaumes forment trois nations divisées et un peuple trop peu nombreux sur un sol trop peu riche pour supporter longtemps un empire colonial devenu immense et dont certaines parties ont pris de la consistance. Il prévoit que des révolutions en Amérique vont diminuer la puissance britannique et former, peut-être bientôt, de grands royaumes indépendants de l'Europe. La France doit accélérer ce mouvement « afin de reprendre le rang de puissance dominante et de le conserver ». L'Angleterre craint la guerre de revanche et considère la paix de 1763 comme une trêve ; elle a pris des dispositions afin de restreindre la pêche et le commerce français, de façon à limiter en fait la marine militaire de la France. Blouin imagine que l'Angleterre médite une guerre de terre afin d'enlever à la France des provinces maritimes. En excitant des ferments de division en Grande-Bretagne et dans ses colonies et en s'alliant avec les autres puissances maritimes, une France dont l'administration générale, et notamment celle de la Marine et du commerce, serait rétablie pourrait envisager une guerre offensive. Le commis déconseille cependant les opérations navales combinées avec l'Espagne, « attendu le génie trop différent des deux nations ».

Dans la mesure laissée par le traité de Paris, il convient de continuer la pêche hauturière. Le cabotage doit être relevé, tout en évitant de nuire trop à la Hollande, qui a profité de l'incurie de la France pour rétablir l'une des branches essentielles de son commerce extérieur. La Marine, chargée de l'administration des Classes, doit mieux les gérer, exercer une bonne police sur les bâtiments de commerce et conserver les équipages des navires du Roi en bonne santé, « partie jusqu'à présent

<sup>1</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, Introduction, f° 16 et 17r.

<sup>2</sup> *De la situation présente de [la] France et de l'Angleterre et des moyens que la France peut employer pour recouvrer la supériorité*, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 42 à 62, pour ce développement.

affreusement négligée ». Le moyen le plus efficace reste néanmoins l'augmentation du nombre des armements, par des croisières et des évolutions multipliées en Europe et sur le grand banc de Terre-Neuve, plutôt qu'aux Antilles dont l'air tue les matelots et donne aux officiers « cet esprit mercantile si éloigné de la vertu militaire et qu'il faut absolument extirper de la Marine ».

Blouin voit bien que la discorde dans les rangs français et spécialement dans la Marine fait échouer toutes les entreprises contre la Grande-Bretagne. Or, la constitution de 1689 n'a été ni simplifiée, ni éclairée, ni ramenée aux principes de Colbert<sup>3</sup>. « Il est incroyable combien on a rendu d'ordonnances particulières, de règlements, de décisions nouvelles depuis 1689, combien on a embrouillé et obscurci la matière à force de vouloir l'éclaircir, combien on a embarrassé les fonctions, les droits, les prétentions, à force de les réunir et de les amalgamer. [...]. Mais c'est surtout depuis quinze ans [depuis 1757] que le mal est devenu grand, que la division, le trouble et la confusion sont montés à leur comble par la rapidité des changements survenus dans le ministère, par les différentes manières d'administrer et par la multiplicité des règlements et des décisions contradictoires les unes aux autres. *Au milieu de cette anarchie, le corps le plus fort a naturellement écrasé le plus faible* ; la constitution viciée, l'indiscipline, les complaisances outrées, l'impunité ont perdu les militaires, nos vaisseaux et nos escadres. L'avilissement, la dégradation, les mauvais traitements ont abasourdi, écrasé les administrateurs, le bon ordre et l'économie. »

Le relèvement de la Plume est assez facile à obtenir, poursuit Blouin, en marquant les fonctions des agents, en les soutenant et en combattant à la fois chez eux l'esprit de parti, de dispute et de chimère. L'un de ces officiers de plume ajoute que « si la marine royale eût affecté dès le principe moins de mépris pour l'administration, celle-ci ne se fût pas rendue ridicule en quelques occasions par la vanité de ses prétentions. Mais ç'a été quelquefois le combat de la vanité qui cherchait à se tirer de dessous les pieds de l'orgueil. Plus il y aura de mérite réel dans les deux corps, moins ces misérables petites discussions auront lieu ; plus il y aura de parallèle dans la composition, moins les distinctions dont chacun jouira seront révoltantes de part et d'autre. »<sup>4</sup> Un jour peut-être l'on ne croira plus nécessaire que la noblesse jouisse du monopole des emplois militaires ; les relations entre les deux corps n'en pourront être que meilleures.

Au contraire, l'esprit militaire une fois perdu ne se retrouve pas facilement, « et les fautes des hommes de cet état sont de plus grande conséquence : elles perdent des armées navales, elles laissent prendre des colonies et font faire des paix désavantageuses. »<sup>3</sup> Pour rétablir l'esprit militaire, il faut comprendre enfin que « le *métier* de la mer est le plus dur et le plus périlleux de tous ; c'est par la frugalité, le travail, l'exercice continu qu'il faut y préparer les corps, c'est par la docilité, la contenance, la fermeté, l'émulation et l'amour de la gloire qu'il faut y disposer les esprits, c'est enfin par le désir des honneurs, la crainte des châtimens les plus sévères et la seule occupation du *métier* qu'il faut les maintenir. »

Tout le monde a son plan de réforme, et les officiers de vaisseau préconisent les moins raisonnables : « ils veulent qu'on les charge de la principale administration de

<sup>3</sup> *De la constitution de la Marine*, juillet 1763, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 66 à 85, pour ce développement.

<sup>4</sup> *Réflexions sur la conduite des travaux dans les ports et arsenaux du Roi*, anonyme, [v.1771], A.N. 306AP20, pièce n° 12(1), pour la fin du paragraphe.

la Marine en même temps que de son action, c'est-à-dire que *pour leur donner moyen d'apprendre leur métier qu'ils ne savent pas, il faut leur en faire faire un autre qu'ils savent encore moins* et dont l'étude et la pratique emportent plus de temps et d'écritures que le leur, et que pour mettre le bon ordre et l'économie dans la Marine, il faut en charger ceux qui prennent et qui consomment. » Suit une argumentation spécieuse, reprise de Montesquieu<sup>5</sup>. La réunion dans la même personne de grands talents d'administrateur et de grands talents militaires ne peut exister dans les États monarchiques, « où personne n'a part de droit au gouvernement » car elle suppose chez elle « un intérêt unique et général à la conservation et à la prospérité de toutes les branches de l'État ». Le commis conclut qu'il n'est d'autre solution que le retour au principe de séparation rigoureuse des fonctions actives et administratives établi par Colbert et maintenu par l'Amirauté britannique. Il ne faut qu'un chef dans l'arsenal, qui ait la confiance du ministre pour tout le service sédentaire. Le commandant doit disparaître, Blouin admettant que l'artillerie fasse bande à part sous la conduite d'officiers de marine. À la mer, plus d'écrivain : le militaire remplit toutes les fonctions et en rend compte au désarmement. Blouin utilise des arguments politiques ou idéologiques. Il est plus naturel d'admettre l'explication pratique donnée par Truguet : Richelieu, constatant que les capitaines entretiennent mal les vaisseaux qui leur sont confiés, crée des arsenaux et un personnel spécialisé pour y remédier. Nous ajouterons que, quel que soit le régime politique, l'organisation militaire a ses avantages et ses inconvénients, si bien qu'elle doit être confinée dans sa sphère : le service militaire de la Marine en fait partie, non les arsenaux.

Les militaires sont discrets sur le mal qui les ronge : « ils voudraient se prêter à une nouvelle constitution en conservant tous leurs vices, ils voudraient apprendre la manœuvre sans la faire, exercer le plus dur de tous les métiers au milieu du luxe et de la mollesse, et priver la Marine des talents de tous ceux qui ne sont pas gentilshommes ; ce n'est pas là leur intérêt ni celui de l'État ». Pour extirper l'esprit de corps détestable des militaires, Blouin juge qu'il est de toute nécessité de supprimer les compagnies de gardes et le recrutement exclusif dans la noblesse. Si des intérêts s'y opposent au point de rendre l'opération impossible, « si la réformation et le redressement d'environ 300 gentilshommes sont regardés comme chose plus dangereuse que notre situation actuelle vis-à-vis de l'Angleterre, il n'y a plus rien à dire ni rien à faire. »

Le nouvel apprentissage proposé pour les officiers dans la Marine est « une épreuve où le Roi et le sujet ne s'engagent à rien pour l'avenir ». Les *volontaires* selon Blouin ne forment pas corps. Ils n'ont l'espoir d'arriver au grade d'officier que « par la préférence que [leurs] talents examinés [leur] donneront un jour sur leurs concurrents » : ainsi les volontaires se laissent guider par leur *intérêt personnel*. Ils doivent être pris parmi les enfants de gentilshommes ou de gens vivant noblement : c'est la première mention de l'ouverture du recrutement que nous ayons vue dans la prose des bureaux. Ces enfants sont exercés à la manœuvre dans les ports par des maîtres d'équipage, sur de petits bateaux grésés exprès ; ils y font toutes les manœuvres, et les feront ensuite sur des bâtiments d'escadre. Ainsi l'on forme le corps, à un âge où cet exercice s'apprend mieux que les autres. Des maîtres de mathématiques et d'hydrographie leur enseignent ensuite la théorie qu'ils doivent connaître et ont entière autorité sur eux, ainsi que les maîtres d'équipage, pour ce qui regarde l'instruction et la discipline. Quelques officiers

---

<sup>5</sup> *De l'esprit des lois*, livre V, ch. 19.

de marine veilleront sur leur conduite en dehors des heures de cours. Les volontaires pourront se présenter à l'examen d'officier après 24 mois de navigation en haute mer et avec des certificats de bonne conduite et de capacité de la part des capitaines et des maîtres. Rien dans ce programme, insiste le commis, ne doit se trouver contraire à la délicatesse de la noblesse : « le premier honneur est de bien apprendre son *métier* et de se rendre digne de l'*état* qu'on veut embrasser ». Dans cette phrase nous voyons apparaître deux mots, l'*état* et le *métier*, que la petite noblesse tend à opposer, ainsi que l'écrit l'abbé Coyer (chapitre 7) ; ils vont revenir plus d'une fois dans la suite de ce travail, conjoints ou opposés selon le parti auquel nous allons avoir affaire.

Dès qu'un volontaire est fait officier, il convient de discerner s'il paraît apte aux commandements particuliers ou au commandement d'escadres, ou s'il servira seulement bien comme subalterne. Dans la Marine on avance à l'ancienneté, et tout garde se préconise officier général et compte bien le devenir, s'il vit assez longtemps. Blouin considère que la naissance doit jouer jusqu'à un certain point pour les premières places ; « l'homme de nom avec des talents ordinaires et le roturier d'un mérite distingué doivent être mis sur la balance pour les commandements, et, s'ils y parviennent également, les choses iront bien, et l'émulation sera entretenue ». Mesurons la différence entre cette conception de l'égalité et celle que la noblesse défend pour elle-même. Chacun des officiers des trois catégories doit suivre un chemin différent, préparé d'avance et gradué, par lequel il donnera le meilleur de lui-même. Blouin pense aussi à régler le temps de navigation nécessaire pour accéder au grade de capitaine, en s'inspirant ici aussi de la méthode anglaise.

Il faut encore adopter d'autres principes que ceux qui ont cours pour établir la discipline dans le corps et, dans ce but, « rompre le luxe, la mollesse, la paresse, la cupidité, la duplicité, le mensonge, l'indépendance, la familiarité avec les chefs ». La constitution de tables séparées et frugales pour le capitaine et pour les officiers de l'état-major vient en premier lieu. Deuxième article, le maintien d'une subordination plus exacte, la punition des fautes graves et l'examen de toutes les fautes, l'accoutumance à des récompenses en honneurs plutôt qu'en argent. La lutte contre la pacotille, la suppression des correspondances directes avec le ministre et des voyages à la Cour sont d'autres articles de première importance. Le ministre doit s'en rapporter à l'avis des chefs hiérarchiques, une fois qu'on les aura accoutumés à être justes « et à ne plus tromper indignement le Roi et ses ministres ». Il convient enfin d'entretenir dans tous les cœurs l'amour de la gloire, de la patrie, de la vertu, le désir des récompenses et la crainte des châtements.

Le commis sait qu'il faut occuper les officiers militaires dans les ports et, comme d'Estaing, il a été séduit par l'idée du régiment de Dunkerque, qu'il se propose de perfectionner<sup>6</sup>. Un nombre important de matelots entretenus oblige à de fréquents armements, lesquels permettent d'exercer de nombreux officiers à la mer, et c'est là le point capital pour Blouin. Les corps, qu'il nomme *brigades* et non régiments, comprendront moitié de gens de mer des Classes et moitié de novices hors des Classes, âgés de 16 à 25 ans et engagés pour trois ans. Les novices pourront souscrire un second engagement de trois ans comme matelots ou se feront inscrire sur les registres des Classes. Les officiers recruteront à leurs frais les novices, ils auront ainsi un intérêt

<sup>6</sup> *Brigades de matelots*, mémoire autographe de Blouin datant de 1762, archives de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3628, pièce 58, pour ce développement.

personnel à leur conservation, qui a toujours été négligée. Et la Marine, en formant des marins en grand nombre, épuisera moins les Classes.

Il y aurait des bâtiments grésés pour l'exercice, et les matelots engagés toucheraient un supplément pour le travail dans le port. Blouin incorpore dans ses brigades les deux tiers des officiers particuliers de la Marine et leur donne une hiérarchie permanente. Chaque brigade est destinée à armer deux ou trois vaisseaux désignés ; les mouvements dans les brigades conduiront à faire servir les lieutenants et enseignes sous plusieurs capitaines successivement. *L'état-major permanent est donc celui de la brigade et non celui d'un vaisseau.* La dépense de ces nouvelles brigades est évaluée à 2,2 millions de livres par an, plus un million de frais de levées et d'habillement (les matelots porteront l'uniforme) et 80 000 l de frais de recrues. Les brigades d'artillerie formées en 1761 et les brigades de matelots ainsi conçues permettent d'armer plus de trente vaisseaux ou frégates le moment venu.

Truguet a remis un mémoire général de réforme en novembre 1761, comme l'atteste un autre mémoire du même auteur<sup>7</sup>. Il se montre partisan de la division du service de la Marine qui subsiste, mais avec le changement rendu nécessaire par la position adoptée pour la hiérarchie des officiers de marine<sup>8</sup>. En effet le premier commis des Ports appelle de ses vœux la constitution d'états-majors permanents affectés *aux vaisseaux*, avec les principaux officiers-mariniers mais sans compagnies de matelots, car il veut attacher principalement l'intérêt des officiers de marine à la conservation de leurs vaisseaux, qui seront ainsi mieux entretenus et prêts à être armés au premier ordre. L'entretien et l'armement mêlant ces officiers à l'administration, Truguet veut les mettre « en état de juger de bien des parties qui, quoique d'administration, sont en quelque façon de leur compétence » : il suggère la création dans les ports d'un comité consultatif composé du commandant, de l'intendant, de quatre capitaines de vaisseau nommés par la Cour et du capitaine de port, et qui connaîtrait de tout ce qui concerne les travaux, les décisions étant prises ensuite par le ministre. Il ne paraît pas redouter l'invasion du militaire sur la Plume que son système, juxtaposé à celui de Colbert, semble promettre, malgré les précautions concernant le comité. Prévenu comme il l'est contre les militaires, Blouin, au contraire, ne veut d'aucune manière leur confier le matériel, et c'est une position qui n'a jamais varié.

## 9.2. Un programme révolutionnaire : le plan d'Estaing de 1763

Un officier de marine d'une espèce particulière propose à son tour un projet de constitution : c'est le comte d'Estaing (1729-1794). Issu d'une illustre famille d'Auvergne, d'Estaing est admis dans les Mousquetaires en 1738 et se bat dès 1744<sup>9</sup>. Colonel du régiment de Rouergue en 1748 — il est alors un « colonel à la bavette », comme Choiseul —, il est promu brigadier des armées du Roi en 1756. L'année suivante, il s'embarque pour les Indes sur l'escadre de d'Aché avec le corps expédi-

<sup>7</sup> *Mémoire à l'occasion du transport des bois*, 8 mai 1762, G122, f° 160r.

<sup>8</sup> *Mémoire sur les arrangements à prendre pour l'entretien de la Marine en temps de paix et la relever en temps de guerre*, [1762] (après le 14 mai), G122, f° 163 à 167, et *Mémoire sur l'état actuel de la Marine et sur les arrangements à prendre pour la relever en temps de guerre*, [juillet 1763], G122, f° 168 à 188, pour la fin du paragraphe.

<sup>9</sup> Jacques Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, 1976, passim, pour ce développement.

tionnaire de Lally-Tollendal (1702-1766). Fait prisonnier au combat de Madras à la fin de 1758, il est bientôt libéré sur parole, mais viole l'une des lois de la guerre en se transformant en flibustier. À l'aide de deux bâtiments de la Compagnie des Indes, il ravage plusieurs établissements britanniques de Sumatra. Rappelé en France en 1761, alors qu'il vient d'être promu maréchal de camp, il utilise une flûte de la Compagnie qui est prise dans les derniers jours de cette année au large de la Bretagne. Il est libéré sans condition, eu égard à l'intérêt qu'on lui porte à la cour de France, mais lord Egremont (1710-1763), le ministre britannique des Affaires étrangères, ajoute qu'il a failli au point d'honneur « si généralement observé par les officiers de la nation française ».

À ce moment Choiseul médite à nouveau d'envahir l'Angleterre ; il place d'Estaing à la tête des détachements de la maison du Roi qui se rassemblent avec les autres troupes à Calais. Cette opération l'y retient jusqu'au mois d'octobre 1762 ; entre-temps il est promu lieutenant général. Le 1<sup>er</sup> octobre il reçoit le commandement d'un corps expéditionnaire dont la mission est d'envahir le Brésil, son prince s'étant allié au roi d'Angleterre, et de s'emparer de Bahia et de Rio de Janeiro. Choiseul fait insérer dans les provisions de d'Estaing une recommandation expresse visant à la bonne entente entre les deux corps. L'officier de terre a réclamé et obtenu des provisions secrètes de chef d'escadre, pour les faire valoir le cas échéant. L'expédition est annulée par suite des progrès des négociations de paix, mais d'Estaing se réveille chef d'escadre en pied à 33 ans.

Le seul officier général de l'armée de Terre passé ainsi dans la Marine à un grade d'officier général depuis le comte Jean d'Estrées en 1669, ne peut être qu'un *intrus* aux yeux du grand corps, qu'une telle promotion humilie. Ce corps nourrit d'autres haines que la jalousie car cette élévation, en paraissant sanctionner ses fautes, le marque du sceau de l'infamie. Choiseul remplace aussi les gouverneurs coloniaux issus du grand corps par des officiers généraux de l'armée de Terre : d'Estaing devient gouverneur de Saint-Domingue, mais Choiseul regrette ensuite ce choix. Le troisième motif d'une animadversion aussi tenace se rapporte aux idées du comte d'Estaing sur la constitution du corps militaire que son *Mémoire au Roi* de 1763 révèle déjà<sup>10</sup>. Il est peu probable qu'il les ait tenues secrètes ; il a même donné à l'une d'elles un début de réalité qui a suffi à révolter les enseignes de l'armée de Cadix en 1783 (chapitre 22). Ces idées sont d'autant plus dangereuses pour le corps qu'elles viennent d'un grand et qu'elles risquent par conséquent d'impressionner la Cour, alors que les hautes spéculations d'un officier de marine obscur et astreint à la résidence dans un port ne provoqueront jamais un tel écho. Et le plan dont il est question se rapproche singulièrement du projet Narbonne qui a été exposé au chapitre 6.

La préface du mémoire a le mérite d'être claire. « Il est certain que la marine du Roi renferme un très grand nombre d'excellents sujets ; mais il semble qu'il ne l'est pas moins que le plus mauvais d'entre tous ceux qui la composent a été, plusieurs fois en sa vie, dans la nécessité forcée de sacrifier un grand nombre de bonnes actions au désir de plaire à son corps. [...] Celui qui fait mieux qu'un autre dans la Marine est

<sup>10</sup> *Mémoire au Roi sur la réforme de la Marine*, [1763], pour ce développement. Ce mémoire était contenu dans l'article G175 des A.N. Nos citations et analyses sont faites d'après sa transcription dans la *Revue maritime*, numéro de mai 1910, p. 205 à 281. D'après le contexte, ce plan a été mis au net au début de 1763. D'Estaing a rendu visite au régiment de Dunkerque et l'a pris pour modèle. Il a pu conférer avec Narbonne et avec Petit en 1762. L'idée de ce plan était dans l'air.

détesté. Ceux qui n'ont pas réussi sont chéris, on ne parle point au premier, on le critique, on le fuit ; les autres sont consolés, caressés et soutenus. Quelle ressource pour la faiblesse ! Quels obstacles pour le mérite ! Et quel esprit ! Les particuliers ne sont point coupables, c'est le corps qui l'est. De pareilles réflexions ressembleraient trop à des invectives, si le simple ressouvenir de ce qui est arrivé n'en disait davantage. » La France aura infiniment de mal à aligner autant de navires et de matelots que la Grande-Bretagne ; sa seule ressource est d'adopter une constitution maritime aussi bonne, puis meilleure, de se préparer à une guerre sans surprise et « de pouvoir, avec un plus petit nombre, en battre un plus grand ».

Le premier et le plus important des articles à réformer est celui des gardes de la Marine. « La noblesse est sans doute faite pour avoir des préférences ; l'État lui doit des secours, parce qu'elle doit davantage à l'État ; mais elle nuit si elle exclut le mérite. C'est renoncer à trop de sujets dans une profession de gens à talents, professions dans lesquelles les bons sont toujours rares ; c'est empêcher qu'il ne s'en forme que d'exiger des preuves de noblesse de tous ceux qui entrent dans la Marine. La révocation de cette loi est la première démarche qui peut nous rapprocher des Anglais. » D'Estaing distingue d'ailleurs deux sortes de naissance : les jeunes gens « qui, par une naissance réellement distinguée, mériteraient que le Roi se chargeât de faire éclore leurs talents », seraient reçus sans avoir navigué ; les autres, « choisis parmi des gens bien nés », ne pourraient être admis que de 17 à 19 ans et sur des preuves de capacité. C'est organiser la société française comme l'anglaise, en distinguant la *nobility* de la *gentry* : inconséquence que l'on retrouve dans le règlement du 17 mars 1788 qui réserve les grandes places dans l'armée de Terre à la « première noblesse du Royaume », ou plutôt officialise cette préférence au profit de la fraction de la noblesse... dont d'Estaing fait partie.

L'auteur du *Mémoire au Roi* assigne à sa marine idéale le chiffre de 70 vaisseaux et 30 frégates. Il y affecte l'effectif considérable de 560 gardes, beaucoup mieux payés qu'en 1762 et divisés en trois classes selon leur degré d'instruction. Les nouveaux gardes passent d'une classe à l'autre par concours, et ceux qui échoueront seront réformés. Ce qu'il ne dit pas, c'est qu'en ajustant le nombre des places à chaque concours, on peut régler l'avancement tout en faisant prendre en charge par l'État tout ou partie de la formation des gardes. Ceux-ci ont un grade assimilé pour le service : premier matelot, quartier-maître ou premier contremaître. Les gardes sont subordonnés au capitaine-maître d'équipage du vaisseau, premier des *officiers d'équipage* inventés par d'Estaing, et ne sont formés en compagnies que pour le cas de représentation, notamment celle de l'Amiral.

Les gardes « distingués par une grande naissance ou ceux qui auraient montré des talents supérieurs » seront directement promus au grade de lieutenant de vaisseau (280 places), celui d'enseigne, qui n'existe pas en Angleterre, étant supprimé. Les autres passeraient par les nouveaux grades intermédiaires (310 places), désignés sous le nom générique d'officiers d'équipage. La présentation d'un garde par un capitaine de vaisseau pour être fait lieutenant l'engage, au cas où la Cour ratifie ce choix, à le prendre sur son bord dans cette nouvelle qualité. Un garde doit avoir commandé au commerce pendant quatre campagnes au moins et avec succès avant de prétendre à l'un des nouveaux grades, au dernier (maître d'équipage) ou à celui qui le précède (second lieutenant-maître d'équipage). À ceux qui n'y parviennent pas, des places seront offertes dans l'armée de Terre.

Les nouveaux grades intermédiaires sont au nombre de quatre : capitaine-maître d'équipage, lieutenant-maître d'équipage, second lieutenant-maître d'équipage, maître d'équipage (second maître d'équipage sur les frégates). Cette institution correspond aux *warrant sea officers*. D'Estaing l'explique ainsi : « tous les rangs en Angleterre sont réglés, chacun sait ce qu'il est ; en France on l'oublie souvent, surtout le militaire maritime, *l'unique illustration importante pour cet état est d'avoir été garde de la Marine*. Les ménagements qu'on se croit encore obligé d'observer pour ce préjugé détestable sont les motifs qui ont forcé à ne point proposer de choisir les lieutenants dans la marine marchande. » Il s'agit donc d'une demi-mesure devant satisfaire les gardes nobles et les officiers issus du commerce. Tous ont accès aux grades intermédiaires et à celui de capitaine de vaisseau (70 places) ; seuls des gardes seront nommés lieutenants, alors que les *first mates* le deviennent quelquefois.

Il est une autre manière de voir les choses, et ce sont les appointements des nouveaux officiers et ceux des officiers-mariniers, ainsi que leur effectif, qui y portent. Si l'on compare le plan d'armement du *Royal-Louis*, vaisseau de 116 canons, tel qu'il était prévu pour la campagne de Beaussier de l'Isle (1701-1765) au Brésil et selon le plan de d'Estaing, l'on reconnaît que les douze officiers-mariniers les mieux payés, dont le premier maître d'équipage et d'autres maîtres de manœuvre, se sont transformés en quatre officiers d'équipage (60 l, 75 l, 90 l et 180 l par mois) et deux officiers-mariniers à 60 l<sup>11</sup>. Il faut surtout remarquer la diminution considérable du nombre des officiers-mariniers, selon l'idée répandue qu'ils sont trop nombreux dans la marine française. L'officier accorde d'autre part une large place à bord aux détachements de l'Infanterie, dans le dessein évident de soulager les Classes.

Les gardes doivent recevoir une formation théorique. D'Estaing s'en prend à la forme donnée en France, c'est-à-dire aux compagnies de gardes dont les chefs réprimant les professeurs au lieu de punir les élèves qui le méritent par leur irrespect. Il semble prôner la forme du collège, mais ne s'étend pas sur la question. Il compte davantage sur la formation des recrues nobles dans la marine marchande, qui fournira la majeure partie des officiers d'équipage, des officiers tout formés selon lui.

Ces officiers auront rang de capitaine d'infanterie (comme les capitaines de brûlot) s'ils détiennent l'un des deux grades supérieurs, et celui de lieutenant d'infanterie (comme les enseignes de vaisseau), s'ils ont l'un des deux grades inférieurs. Tous peuvent obtenir la croix de Saint-Louis. L'avancement dans ces grades aurait lieu au choix du Roi ; l'accès au grade de capitaine-maître serait ouvert aux lieutenants d'équipage, mais aussi à des capitaines de commerce particulièrement méritants et qui auraient ainsi la possibilité d'entrer dans la Marine à ce grade. À bord, la police de l'équipage appartient, quoique de façon subordonnée, au capitaine-maître d'équipage qui est placé sous les ordres des lieutenants de vaisseau, tout en étant dispensé du quart. Les capitaines-maîtres qui se distinguent ont accès au grade de capitaine de vaisseau ; les autres, s'ils ont bien et longtemps servi, rempliront en retraite les places de commissaire des Classes, et les lieutenants d'équipage non avancés celles de commis des Classes. D'Estaing doit avoir en tête l'idée d'introduire les places en retraite dans la Marine et de confier ce service à des agents connaissant les marins pour les avoir fait travailler.

<sup>11</sup> Le rôle d'équipage de Beaussier étant incomplet dans la comparaison qui figure dans le mémoire de d'Estaing, nous avons consulté l'*Extrait d'équipage du vaisseau du Roi le Royal-Louis commandé par M. Beaussier de l'Isle, chef d'escadre*, G133.



D'Estaing propose de constituer des *états-majors permanents* afin d'établir la subordination dans le corps de la Marine. Le Roi nomme *pour six ans* un capitaine de vaisseau, quatre lieutenants de vaisseau, quatre officiers d'équipage (un de chaque grade) et huit gardes. Chaque mise en chantier est l'occasion d'une telle nomination ; les officiers gagnent la demi-solde à terre seulement jusqu'au lancement. On aurait soin de nommer le capitaine au commandement d'un vaisseau différent de celui dont il a été l'un des lieutenants, et si possible dans un autre département, « pour tâcher d'empêcher qu'il ne commandât les mêmes gens dont il aurait été le camarade ». D'Estaing soulève ici un problème très sensible et propose la seule véritable solution. L'effectif est complété, lors de l'armement, par des officiers détachés des états-majors permanents de vaisseaux désarmés, le temps de la campagne ; des officiers de même provenance sont détachés pour armer les frégates, dont l'état-major permanent se réduit à un second maître d'équipage. L'effectif calculé pour l'armement des vaisseaux et frégates est réglé de façon que les officiers d'équipage et les gardes soient assujettis à courir la grande bordée (deux quarts), comme l'équipage, les lieutenants faisant quant à eux les trois quarts. Les frégates sont commandées par des lieutenants de vaisseau qui sont relevés tous les dix-huit mois.

L'état-major d'un vaisseau selon d'Estaing forme donc un corps séparé sous les ordres du capitaine de vaisseau. Ce dernier répond de son vaisseau dans le port comme à la mer, il a la clef de son magasin particulier et dispose d'un droit d'inspection et de représentation sur sa construction, refonte ou radoub et sur tout le matériel qui y est destiné. À terre, l'un des huit officiers subalternes se tient en permanence sur le bord et il est relevé chaque semaine. Les autres officiers sont employés dans le port sous les ordres supérieurs du commandant de la Marine. Le capitaine de port a lui-même son vaisseau et il est donc sujet au remplacement pendant ses absences. Il doit employer au mieux les officiers non armés, et cette proposition est irréaliste en raison du grand nombre de ces officiers en temps de paix (420 sur 660 d'après les armements prévus). D'Estaing ne parle de congés de semestre, qui sont accordés dans l'Armée, qu'à propos des officiers généraux et ne règle donc pas les absences des officiers.

Dans le plan de 1763, le capitaine fait naturellement table à part. Chaque officier reçoit sous voiles une allocation en argent, de même que les gardes et les officiers d'infanterie. Un tarif limite la quantité et l'espèce des bestiaux et volailles à embarquer ; ils ne sont destinés qu'aux officiers, les malades devant être traités avec des viandes salées, du riz « et autres ressources moins dangereuses pour les gens sains, plus utiles pour ceux qui sont malades et qui seraient réellement employées pour ceux qui en ont besoin ». D'Estaing préconise un partage plus avantageux des prises : il semble ignorer la réforme de 1756-1758 en la matière (chapitre 4).

La *division* des officiers et des gardes en *70 états-majors permanents*, afin d'établir une hiérarchie permanente dans le corps de la Marine et d'intéresser les officiers à l'entretien de leur bâtiment, est la principale mesure préconisée, avec la modification du recrutement des officiers. A cette *division* principale s'en ajoute une autre en *neuf escadres permanentes*. La division du corps de la Marine est bien le but poursuivi. D'Estaing compare bien sûr la Marine à l'armée de Terre : si celle-ci n'était pas divisée en régiments, le Roi ne trouverait aucun ministre ni général pour conduire ses armées. *La division de la Marine est le seul moyen de la gouverner.* « La Marine d'aujourd'hui n'est qu'une ; elle a, de plus, le droit toujours acquis de tous les gens à talents : elle enveloppe, quand il lui plaît, ses sottises, même celles qui sont causées par

son ignorance, dans la métaphysique de son état. » Son orgueil insupportable a étouffé dans la marine marchande le germe de toute espèce d'ambition et de connaissances et, dans la guerre qui vient de finir, il a même tari son commerce, c'est-à-dire sa raison d'être. Rien n'est donc plus propre à la ranimer que de lui ouvrir la voie des honneurs au moment où les pertes de la France lui ôtent les moyens de s'enrichir. Vue ainsi, l'admission en nombre dans la marine royale d'officiers marchands ou formés dans la marine marchande est une réparation. Cette admission est sujette à la critique, et le seul avantage réel que nous y voyons est le suivant : si les roturiers entrent en masse dans le corps de la Marine, les nobles ne pourront y perpétuer l'esprit qu'ils ont imposé lorsqu'ils étaient seuls<sup>12</sup>.

Les escadres permanentes n'existent pas en Angleterre, « parce qu'il faut encore accorder deux ou trois siècles de gentillesse à la nation britannique, avant qu'aucun amiral trouve bon que les *midshipmen* le critiquent, le contrarient tout haut sur le gaillard et polissent ensuite avec lui, et avant qu'il n'entre dans la tête d'aucun garde de la marine anglaise de se conduire aussi indécentement ». Alors que « la facilité de nos mœurs ou la légèreté de nos caractères font que c'est chez nous autres Français le chef-d'œuvre de l'esprit humain, c'est le motif qui a fait diviser les vaisseaux de chaque port en trois escadres qui formeraient des espèces de corps séparés et dans lesquels ceux qui auraient été gardes de la Marine et lieutenants ne seraient point capitaines ». D'Estaing y voit, avant d'autres, un avantage supplémentaire : « les hommes épousent d'eux-mêmes les objets auxquels on les attache, c'est le bonheur et l'amour-propre des subalternes ; *il serait facile de faire naître une sorte d'émulation entre ces différentes divisions*. Une lettre de louanges signée du Roi ou une réprimande faite par son ministre, écrite à l'officier général ou aux capitaines d'une de ces escadres, suivant que ces vaisseaux détachés auraient bien ou mal fait, produiraient plus d'effets qu'une promotion. » La division du personnel et du matériel flottant en escadres permanentes, de taille inégale selon le port, et l'utilisation de détachements pour former des escadres ou armées navales pour une campagne, annoncent les escadres organiques et les escadres opérationnelles de l'époque actuelle.

D'Estaing suppose comme Berryer et Narbonne qu'environ le tiers de la marine à flot navigue en même temps (ici 20 vaisseaux et 6 frégates), sinon son projet n'a plus de base, et même tout espoir de disposer un jour d'une marine redoutable s'évanouit ; « il ne reste plus alors qu'à gémir, à se taire, à diminuer les dépenses et à déplorer ce qu'il en coûtera, parce qu'une nullité vaut mieux qu'une inutilité qui consomme ». Il modifie aussi la position des bâtiments, en ce qu'il y aurait dans les ports des bâtiments prêts à appareiller sous quinze jours, ce qui « a l'avantage politique et inappréciable de prévenir l'ennemi [d'agir avant lui], de pouvoir dès les premiers instants éteindre l'embrasement de la guerre »<sup>13</sup>. Les états-majors et compagnies permanentes permettent de perfectionner le système des *guardships*, l'« une des principales

<sup>12</sup> D'Estaing juge avec lucidité les nobles qui fournissent la plupart des gardes de la Marine : « Il est plus facile de développer l'ambition et les connaissances chez un jeune négociant nourri avec une honnête abondance qu'il sait être le fruit de l'industrie de ses parents, que dans le cœur d'un gentilhomme breton ou périgourdin, qui cherche à se venger, par ses hauteurs, de ce qu'un fils de fermier, son voisin et peut-être mieux élevé, fait meilleure chère que lui. » *Mémoire au Roi...*, op. cit., p. 221.

<sup>13</sup> Copie de la lettre de d'Estaing à Malouet du 8 mars 1788 en réponse à son mémoire de 1787, G149, pièce n° 52.

causes de la supériorité physique que l'Angleterre a presque toujours eue sur notre nation »<sup>13</sup>.

Si donc le tiers de la Marine navigue à la fois, ou au moins neuf mois par an, il est logique d'ajouter aux officiers de vaisseau et aux brigades d'artillerie un corps navigant permanent. L'affectation des compagnies constitutives de ce corps aux vaisseaux confirme que *le vaisseau est bien pour d'Estaing l'unité organique de la Marine. Il est vraiment curieux qu'il ait fallu attendre qu'un officier d'infanterie pose cette évidence en principe, alors que tant d'officiers de marine ont pensé à organiser la Marine en régiments d'infanterie.* Avec les compagnies, dit l'officier, l'on dispose d'« une tête d'équipage destinée au service de chaque vaisseau qui suffirait en temps de paix aux vaisseaux qu'on armerait et à l'entretien de ceux qui resteraient dans le port ». Avant d'étudier ce corps navigant, il faut exposer le mode de recrutement des équipages.

L'officier sait bien que la presse, qui subsiste en Angleterre, ne peut être rétablie en France, parce que « le trouble serait dans la société, on crierait à l'injustice, nos matelots épouvantés se disperseraient et notre faible génie commerçant ne trouverait plus de ressources ; la bonté de nos rois ne permettra pas non plus que ceux qui les servent perdent leur liberté pour un temps illimité et deviennent esclaves ». D'un autre côté les Français entretiennent de curieux préjugés sur les marins : « nous sommes encore bien peu avancés en fait de marine, puisque l'on dit froidement que la liberté est nécessaire aux matelots et qu'ils ne doivent pas être contraints ; il ne faut que réfléchir et avoir aperçu un vaisseau pour en conclure que le matelot est celui de tous les états qui a le plus besoin d'être assujéti, son utilité et sa conservation en dépendent également ». On a inutilement tâché de donner un air d'équité au système des Classes. Colbert avait senti que la classe de service devait être soldée *toute l'année* et prête à servir à tout moment de l'année ; l'état des finances n'ayant pas permis de donner cette demi-solde, on a autorisé les marins de service à s'engager au commerce, d'où le désordre dans le service et l'arbitraire des commissaires des Classes. Voilà la justice qu'on rend à ces Français sujets au service militaire et la liberté qu'on leur laisse. Selon un autre préjugé redoutable, « il faut avoir vu la mer en naissant et avoir nécessairement pêché des sardines pour apprendre à ne pas la craindre ; il n'est pas si difficile de grimper qu'on l'imagine ; il ne faut qu'y être forcé et avoir essayé peu de fois pour y réussir sans crainte. C'est assurément une charlatanerie d'État que de prétendre qu'il en est des matelots comme des peintres et des poètes, et que tout homme bien constitué n'a pas les facultés nécessaires pour le devenir. » C'est le discours que tiennent les officiers de terre qui côtoient d'assez près les marins pour traverser cette apparence trompeuse, faite pour se singulariser et agir à sa guise<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Bonaparte (1769-1821) et son porte-parole Las Cases (1766-1842), un ancien officier de marine, ont bien traduit cette forme de la manœuvre maritime. « Il y a dans ce métier une spécialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j'avais Ganteaume sur les épaules et la section de marine [du Conseil d'État] — Sire, cela ne se peut pas. — Et pourquoi ? — Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants ; et j'étais arrêté tout court. Comment continuer la discussion avec ceux dont on ne parle pas le langage. Combien de fois, au Conseil d'État, leur ai-je reproché d'abuser de cette circonstance. À les entendre, il eût fallu naître dans la Marine pour y entendre quelque chose. Et je leur ai dit souvent qu'ils abusaient encore, que je n'eusse demandé que de faire la traversée de l'Inde avec eux et qu'au retour, je me serais fait fort d'être aussi familier avec leur métier qu'avec mes champs de bataille. » *Le Mémorial de Sainte-Hélène*, éd. Dunan, 1951, réimp. 1983, vol. 2, p. 524. Bonaparte pense probablement à d'Estaing lorsqu'il parle de la traversée de l'Inde. Le plan des équipages de haut bord essayé sous l'Empire français est visiblement inspiré du mémoire de 1763.

D'Estaing propose d'établir les Classes sur d'autres bases. La Marine doit rendre à la société civile plus de marins qu'elle n'en a tiré. Ce but est rempli par l'institution de novices engagés pour six ans comme les miliciens, c'est-à-dire levés dans tout le Royaume et âgés de 17 à 24 ans (voire 30 ans), dans la forme proposée pour le régiment de Dunkerque. Ces novices deviennent matelots au jugement de leur capitaine-maître. La Marine continue d'employer des mousses, mais d'Estaing n'en prévoit que 1 050 dans son corps de matelots, contre 5 320 novices. Les gens de mer des Classes doivent désormais *le service de trois ans*, à la suite duquel ils sont libérés des obligations militaires en temps de paix. En termes plus modernes, les inscrits maritimes seraient conscrits. Selon l'officier, les négociants sont si remontés contre la Marine qu'il faudra d'abord les contraindre à y placer comme novices les fils qu'ils destinent à la carrière maritime ; l'obligation de trois ans pourra d'autre part être réduite à un an, pour cette catégorie de gens de mer, si l'opération réussit. C'est par le noviciat qu'il compte attacher à la Marine des officiers de cette origine en qualité d'officiers d'équipage. Les Classes fourniraient surtout l'appoint nécessaire en temps de guerre, autrement dit des *réservistes*. D'Estaing est d'avis d'ouvrir aux gens de mer les brigades d'artillerie. Il porte dans son plan des équipages moins forts que ceux qui ont cours en 1763, et il compte aussi sur l'infanterie : on tâcherait d'affecter toujours le même régiment à une même escadre et l'on accorderait une légère augmentation de solde à ceux qui voudraient faire le service de matelot à la mer.

Les gens de mer entretenus pendant trois ans en qualité de matelots ou d'officiers-mariniers sont levés selon la forme habituelle. D'Estaing ne conserve aucun entretenu (officier-marinier à brevet), hormis les quelques maîtres d'équipage élevés au rang d'officier : c'est une imprudence. Les gens de mer gagnent un congé limité ou même absolu avant l'expiration des trois ans, dès qu'ils auront formé un novice en état d'être employé comme second matelot. Ils sont affectés à bord d'après un examen par le bord et non d'après le livret des Classes. Les gens de mer levés et les novices sont rassemblés en des lieux déterminés et convoyés par détachements ; ils jouissent, pour l'étape et le logement, du traitement des troupes de terre. D'Estaing accorde aux hommes mariés des facilités pour emmener leur famille et assurer sa subsistance dans le port, mais seuls les premiers matelots ont le droit de contracter une union pendant le temps de leur service. Chaque vaisseau sert à loger les matelots, novices et mousses non mariés, sous réserve de prendre des précautions pour la sécurité. La ration est due à partir du moment où le vaisseau part en rade ; la ration de cayenne dans les ports, source de fraudes, fait place à une allocation de 2 s par jour pour la viande et autant pour le pain.

Chacune des 70 compagnies de matelots comprend 181 hommes, dont 13 officiers-mariniers (y compris deux canonniers des brigades d'artillerie), 14 gabiers, 5 timoniers, 38 premiers matelots, 19 seconds matelots, 76 novices, 1 musicien et 15 mousses. Trente seconds pilotes pour le service des frégates, dont l'effectif permanent se réduit donc à deux hommes, portent l'effectif du corps à 12 700 hommes. Chaque compagnie se subdivise en deux escouades commandées par les deux lieutenants d'équipage, eux-mêmes subordonnés au capitaine-maître et au capitaine du vaisseau, qui en est le colonel. Un garde de chaque classe fait les fonctions de major dans sa classe de matelots : il rend compte de leur habillement, de leur service et de leur propreté. Ces compagnies militaires disposent d'une masse d'habillement et d'un uniforme semblable à celui proposé pour le régiment étranger de Dunkerque, avec

préférence pour la couleur brune des uniformes *danois*. La paie moyenne des matelots est la même que celle du règlement du 25 mars 1765, soit 15 l, mais celle que d'Estaing propose pour les novices (9 l) est nettement insuffisante.

Les officiers sont autant attachés à leurs novices qu'à leur vaisseau : ils doivent s'occuper de leur formation plutôt que d'en changer pour un oui ou pour un non. La hauteur et l'ignorance des officiers du corps actuel seront vaincues par ce moyen et par l'entrée en masse des officiers issus de la marine marchande, supposés tous rompus au matelotage : « ce n'est qu'au besoin extrême qu'on aura des novices qu'on devra leur prompt apprentissage, cette nécessité est le grand talent des Anglais ». D'Estaing a constaté que la force de leur marine augmente toujours pendant la guerre au contraire de celle de la marine française, « parce que l'homme pressé dans les rues de Londres s'instruit et devient marin, tandis que nos classes s'épuisent et ne sont alimentées par rien »<sup>13</sup>. Quelques premiers pilotes et maîtres-canonnières recevront une commission d'officier d'équipage réformé et pourront, dans certaines occasions, le devenir réellement : c'est un moyen d'émulation adapté à leur état. Les premiers contremaîtres d'équipage (des officiers-mariniers de manœuvre) ne pourront parvenir qu'au grade de maître d'équipage (officier), et, à moins d'actions d'éclat, ce sera seulement après plusieurs commandements de vaisseaux marchands.

Les compagnies de matelots navigueront beaucoup, puisque l'armement de 20 vaisseaux et 6 frégates exige 7 716 hommes, soit 61% de l'effectif (si on ne lève pas de marins dans les Classes), ou davantage que les gardes-marine (56%), les officiers d'équipage (38%) ou les lieutenants et capitaines de vaisseau (35%). Les 70 *compagnies d'ouvriers* navigueront nettement moins (le quart de l'effectif sera embarqué à la fois). Composées de 30 hommes, soit 9 maîtres, 10 ouvriers et 11 apprentis, levées comme les compagnies de matelots, les compagnies d'ouvriers militaires serviront surtout dans le port et l'arsenal, que d'Estaing qualifie de royaume du brigandage.

Il ne s'attarde pourtant guère sur le service sédentaire. Il souhaite qu'on en revienne aux travaux à l'entreprise, moins chers et de meilleure qualité, pourvu que ceux qui doivent ensuite conduire et conserver les vaisseaux surveillent leur construction et la fabrication de leur matériel d'armement. L'arsenal doit être principalement confié aux ingénieurs-constructeurs. L'officier rapporte en 1788 que Choiseul jugeait légitime de rapprocher leurs fonctions de celles des ingénieurs du Roi et de les faire naviguer et se battre, afin de leur faire mieux connaître les qualités des bâtiments qu'ils doivent construire. « Il pensait qu'un architecte était l'ordonnateur-né de la maison qu'il édifie ; la fonction d'un officier de marine est celle d'un propriétaire soigneux et instruit, qui connaît les principes de la construction et qui surveille la bâtisse. Le marin, usufruitier du vaisseau, doit avoir de plus le talent de le réparer [...] »<sup>13</sup>

D'Estaing déplore enfin la division des fonctions dans la Marine. Il admet les commissaires d'escadre selon l'ordonnance de 1689, mais non les écrivains qu'il remplace par deux secrétaires qui doivent être préalablement examinés par l'intendant, celui du capitaine et celui du capitaine-maître, lesquels répondent d'eux. Il diminue l'effectif de la Plume dans les ports et augmente les appointements. Il réclame l'unité de commandement : si l'on se décide pour l'intendant, alors tous les ordres militaires doivent être destinés au commandant, seul interlocuteur de l'intendant. À vrai dire l'officier penche pour l'Épée : les brigades d'artillerie tiennent ce service, les officiers de vaisseau, celui du port ; les compagnies d'ouvriers participeraient aux travaux

proprement dits, l'essentiel étant confié à des entrepreneurs surveillés par des officiers de vaisseau. La Plume perdrait les places du service des Classes accordées aux officiers militaires retirés. Autrement dit elle ne garderait que les achats, les revues et la comptabilité.

### 9.3. Une autre imitation de l'Angleterre ou le plan Rodier

Comment peut-on être sans parti dans la Marine ? Blouin se croit plus fort que son chef, et Malouet s'applique après lui à rabaisser son mérite : « S'il n'avait été obligé de [parler au ministre] au nom d'un homme qui n'avait ni le ton, ni les lumières, ni le courage de [Blouin], qui n'employait qu'à demi et souvent point du tout les idées qu'on lui suggérait, M. le duc de Choiseul, qui avait de la justesse et de l'étendue dans l'esprit, aurait saisi les moyens vrais d'un système naval et s'y serait arrêté. Son premier mouvement le portait à des changements inconsidérés, et, lorsqu'il fut à la tête du département de la Marine, les malheurs de la guerre et le vœu général de la nation lui indiquèrent la nécessité d'une réforme. »<sup>15</sup> L'Espion anglais fait de Rodier un traître à son corps, en prêtant à Pellerin fils les paroles suivantes : « Je me trouvais remplacé par un homme de rien, chez qui une âme fière et élevée ne rachetait point la bassesse de la naissance ; trop flatté des caresses des officiers qui, plus vils que lui-même, lui faisaient leur cour pour le déterminer à trahir les intérêts de son propre corps, lorsqu'il serait consulté par le duc, incapable de faire sciemment le mal, ayant des vues droites et un désir sincère de faire le bien. »<sup>16</sup> Le successeur de Pellerin l'anobli est Truguet et non Rodier, mais le portrait est bien celui de Rodier, qu'une main étrangère a mal ajusté à son cadre<sup>17</sup>.

Dans son mémoire de 1763, Rodier s'attache à présenter un plan de réforme du corps militaire ; il comporte un amoindrissement de l'autorité de la Plume, mais conçu différemment que dans les plans de l'Épée ou dans le plan d'Estaing auquel il s'apparente<sup>18</sup>. Rodier pense que le ministre va pouvoir porter les armements à un point tel qu'on ne pourra plus reprocher au gouvernement de laisser croupir les officiers dans les ports pendant la paix. Pourtant « le premier et le principal vice qui existe dans la Marine et d'où dérivent tous les autres est le peu d'attention pour l'instruction des gardes de la Marine, et peut-être le plus grand est-il l'institution même de *ces compagnies dans lesquelles on puise un mauvais esprit de corps* qui se perpétue dans tous les grades ». Le mémoire commence donc par la réforme du recrutement et de la formation des futurs officiers de marine.

« Pour être reçu garde de la Marine, il n'est question que d'obtenir un certificat du ministre et de prouver que l'on est gentilhomme, celui qui ne sait pas lire est admis ainsi que celui qui a eu de l'éducation. On n'examine pas si le sujet a du goût,

<sup>15</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, Introduction, f° 7r.

<sup>16</sup> *L'Espion anglais ou Correspondance secrète entre milord All'Eye et milord All'Ear*, t. IV, Londres, 1785, lettre 60, p. 324.

<sup>17</sup> Le nom de Rodier est cité dans un renvoi au bas de la page 324, ainsi que celui de son cousin Marchais dont il sera question plus loin. Pidansat, employé dans les bureaux au moment des faits, ne peut s'être trompé sur la personne.

<sup>18</sup> *Mémoire sur les arrangements à faire dans la Marine*, archives de la Guerre au S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3628, pièce n° 59, pour ce développement. La main pourrait être celle de Potier (c'est celle du 2<sup>e</sup> mémoire de Choiseul) ; il y a deux ajouts de la main de Rodier.

des dispositions pour ce métier et un tempérament propre à la mer : il faut qu'un gentilhomme serve, il convient aux parents de le placer dans la Marine, cela suffit mais ils n'ont rien fait pour le préparer à l'état auquel ils le destinent ; il arrive à la tête des gardes de la Marine, il est fait enseigne sans examen et, par conséquent, sans qu'on se soit assuré s'il est capable d'être fait officier. » En Angleterre on exige deux ans de navigation préliminaire sur les bâtiments marchands ou sur ceux du Roi, en qualité de volontaire et à partir de 14 ans. Le capitaine-commandant choisit les *midshipmen* qu'il veut embarquer sur son bord, ils font les manœuvres comme les matelots, sous les ordres des maîtres, ne portent l'uniforme et ne reçoivent de solde qu'à la mer, toutes choses contraires à la loi française. Le Roi entretient à bord de tout vaisseau de plus de vingt canons un hydrographe pour enseigner le pilotage aux *midshipmen* ; à terre, ils peuvent prendre gratuitement les leçons d'un maître de mathématiques et d'un maître de dessin, également entretenus dans les ports de guerre. Trois conditions sont mises à la délivrance d'une commission d'officier par l'Amirauté : quatre années de navigation en qualité de *midshipman* (soit six en tout) ; de bons certificats des capitaines et des journaux bien faits ; un examen fait par trois capitaines nommés à cet effet et qui porte sur la navigation, sur la manœuvre du vaisseau, sur les proportions de l'équipement, du gréement et de l'armement des différents vaisseaux, sur les devoirs de chaque homme à bord, jusqu'aux lieutenants inclus et sur les lois militaires de la marine britannique. L'éducation de l'officier commence donc par la pratique ; le gouvernement donne aux candidats les moyens de s'instruire de la théorie sans les y contraindre, l'examen devant constater s'ils en ont pris assez. Les conditions sont connues et admises ; la marine britannique ne se charge pas de sujets dont les débuts ont fait présumer qu'ils ne lui seraient pas utiles.

Rodier concède que, si l'on avait veillé à l'instruction des gardes comme le prescrit l'ordonnance de 1689, s'il y avait eu un bon plan d'études, de bons maîtres et un examen et même *un concours* pour le grade d'enseigne, il serait sorti des compagnies davantage d'officiers capables. Il aurait fallu au moins, à défaut d'une pratique du métier de marin, exiger des candidats aux places de garde la connaissance de l'arithmétique et des premiers éléments de la géométrie, ainsi qu'il se pratique pour les élèves du Génie et de l'Artillerie. « On objectera que les familles de beaucoup de sujets qui entrent au service de la Marine sont pauvres et ne sont pas en état de faire les dépenses de cette première éducation ; si la condition était posée, les parents même malaisés se gêneraient pour les faire, puisque de là dépendrait un état à donner à leurs enfants. On objectera aussi que le système anglais, par rapport à leurs *midshipmen*, convient à leur gouvernement mais non au nôtre, que les gens de tout état assez indistinctement peuvent être *midshipmen*, au lieu qu'en France le service de la marine militaire n'est ouvert qu'à la noblesse, qu'en France la noblesse forme un ordre dans l'État qui a toujours éprouvé et doit éprouver protection et distinction du souverain, que d'assujettir la noblesse à une navigation sur les vaisseaux marchands, c'est l'exposer à prendre un esprit de commerce au lieu de celui de l'honneur militaire qui doit seul les animer, et qu'ils n'y apprendront pas l'essentiel de leur métier. » Rodier propose donc de faire du neuf avec du vieux : il y aura ainsi deux modes de recrutement.

Les compagnies sont réduites à 60 gardes chacune, et elles sont encadrées par deux capitaines de vaisseau et dix lieutenants : en tout donc 240 gardes et aucun gradé. Rodier conserve à l'Amiral le droit de désigner les officiers et les gardes de sa compagnie. Il préférerait recruter à l'âge de 16 ans des gentilshommes ayant navigué

pendant dix-huit mois que de commencer par leur apprendre la théorie à 14 ans. On donnera la préférence aux fils d'officiers de la Marine et aux gentilshommes pauvres, et l'on ne verra pas en même temps plus de deux frères dans les compagnies. Les gardes seront logés dans des casernes, et l'on pourra y établir un aubergiste. Les parents devront toujours verser 600 l de pension à leur fils. Les gardes, sans avoir de rang entre eux, seront divisés en trois classes d'étude, la première ne comportant pas d'embarquement et devant durer un an au moins. Ils passeront d'une classe à l'autre à la suite d'un examen, deux échecs successifs entraînant le renvoi. Les gardes de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes seront exercés à la pratique sur des corvettes d'instruction et sur les bâtiments d'escadre. Sur les corvettes ils feront toutes les fonctions de matelot. Les gardes de 3<sup>e</sup> classe passeront *lieutenants*, à l'issue d'un examen également, s'ils ont atteint l'âge de 20 ans et qu'ils comptent trois ans de navigation. Le grade d'enseigne de vaisseau est supprimé : il n'existe pas dans la marine anglaise.

« Pour ouvrir la carrière du service de la mer non seulement aux autres gentilshommes qui voudront la suivre, mais aux jeunes gens de bonne famille, fils de négociants et de gros armateurs et se former par là une pépinière d'officiers qu'on trouverait au besoin, on proposerait d'admettre sur les vaisseaux du Roi pour naviguer comme *volontaires* tout gentilhomme et fils de gens vivant noblement ayant l'âge de seize ans, ayant navigué un an au moins sur les bâtiments des particuliers. » Voici donc le second mode de recrutement des lieutenants, et Rodier semble l'apprécier davantage que l'autre. L'établissement des volontaires attirera « beaucoup de fils de négociants et d'armateurs qui s'en sont toujours éloignés jusqu'ici, parce qu'ils n'y étaient pas plus considérés que les matelots et qu'ils y étaient même exposés à des duretés de la part des officiers ». Pour les y attirer, on leur consent l'avantage d'être reçus capitaines au long cours à 22 ans au lieu de 25 et après quatre ans et demi de navigation, dont deux mois sur les vaisseaux du Roi, au lieu des cinq ans et des six mois de l'ordonnance. Et surtout *on les admet à l'examen de lieutenant concurremment avec les gardes*, au bout de cinq ans de navigation, dont trois au moins sur les bâtiments du Roi et passé l'âge de 20 ans. Les commandants auraient le droit d'embarquer de préférence les volontaires âgés de 12 ou 13 ans qu'ils présenteraient. Les volontaires auraient la ration et 15 l par mois à la première campagne, et leur solde augmenterait peu à peu jusqu'à atteindre 30 l. Les Anglais embarquent jusqu'à 24 *midshipmen* sur les gros vaisseaux, on pourrait employer de même dix volontaires à la place d'autant de matelots. Les volontaires font le service des gardes et portent un uniforme semblable au leur. La réduction des compagnies de gardes sert à donner à ce nouveau recrutement la consistance qu'il doit avoir et le rend même nécessaire pour disposer, au début d'une guerre, d'une réserve d'officiers. Du reste, si le nombre de volontaires reçus dépasse celui des vacances dans le grade de lieutenant, les surnuméraires reçoivent comme en Angleterre un certificat et sont placés sur une liste d'attente. Rodier conclut de son exposé que la suppression du monopole des compagnies doit produire un grand bien, puisque « tout homme bien né et qui aura du talent aura l'espérance d'être appelé [au service du Roi] ».

La division des grades et les modalités de l'avancement sont également susceptibles d'être imitées de l'Angleterre, poursuit l'auteur. L'on pourrait d'abord ne pas fixer le nombre des officiers généraux. Le grade, en Angleterre, indique qu'un officier a déjà commandé ; en France, il est nombre de capitaines de vaisseau qui n'ont jamais commandé le plus petit bâtiment. Rodier devrait ajouter qu'un capitaine britannique ne peut être employé qu'en chef sur un bâtiment, sauf sous un officier général.



Ces mêmes capitaines peuvent passer d'un vaisseau à une frégate, « ceux qui ont du feu et de l'émulation préfèrent les frégates lorsqu'il est question de croiser seul, parce que la besogne roule sur eux ». Ce sont en général les plus jeunes capitaines d'une armée qui sont capitaines de pavillon. Mais l'accès aux divers grades est soumis à un temps de navigation déterminé. Pour être nommé capitaine en pied, il faut avoir servi pendant deux ans à la mer en qualité de *commander* et, pour être *commander*, il faut compter quatre ans de navigation en qualité de lieutenant. Si bien que, pour obtenir son premier commandement, un officier britannique doit réunir dix ans de navigation, et douze ans pour être promu capitaine. Rodier fait voir par là « combien ils sont persuadés que la pratique est nécessaire pour faire de bons marins et qu'il faut avoir obéi avant de commander ».

Les Anglais disposent pourtant de jeunes capitaines : ceux qui ont de l'ambition et de l'ardeur ne quittent pas la mer, et les lieutenants ont le droit de commander au commerce pendant la paix. Rodier convient que l'adoption de ces conditions de navigation serait impraticable, parce que les officiers français naviguent rarement au commerce et que le Roi ne fera jamais assez d'armements pour leur permettre de les remplir dans un délai raisonnable. Il faut pourtant établir une règle à cet égard.

Rodier ne parle que des *commissioned officers* dans son mémoire, laissant de côté les *warrant officers* dont d'Estaing a fait ses officiers d'équipage. Un observateur anonyme fait de cette constitution mixte du corps des officiers de marine britannique une cause de supériorité, en ce que voisinent des officiers qui restent subordonnés et des officiers qui, après avoir été subordonnés, passent dans la catégorie des capitaines<sup>19</sup>. Cette constitution exige que la première catégorie « soit satisfaite du second rang ou qui, n'ayant que peu d'espoir d'atteindre au premier, ne soit ni la rivale ni l'ennemie de ceux qui l'occupent ». Elle permet de distinguer ceux qui sont aptes au commandement de ceux qui sont seulement endurcis au travail. *Une constitution qui instaure l'égalité au contraire, souligne l'auteur, une constitution « où le subalterne exige sans cesse que le chef oublie qu'il l'est », est incapable d'établir la subordination.*

Adoptant les grades de la marine britannique, y compris celui de *commander*, grade qui, sous le nom de capitaine de frégate, correspondrait à celui de major qui vient d'être créé dans l'armée de Terre, Rodier commence par supprimer les grades intermédiaires, leurs titulaires étant reclassés dans les trois nouveaux grades inférieurs (lieutenant de vaisseau, capitaine de frégate et capitaine de vaisseau) ou réformés. Nous avons vu que trois années de navigation sur les vaisseaux de l'État donneraient accès au grade de lieutenant. Rodier prévoit deux classes d'ancienneté dans ce grade, les officiers de l'une et l'autre classes pouvant être promus capitaines de frégate après quatre années supplémentaires de navigation. Cette promotion s'accompagnerait d'un commandement effectif. En temps de guerre, des places de lieutenant en 3<sup>e</sup> seraient attribuées à des capitaines marchands pour une campagne ou pour la durée de la guerre. Le grade de capitaine de vaisseau s'obtiendrait au choix, après trois ans de services en mer dans le grade de capitaine de frégate, la capture d'un bâtiment plus fort valant aussi promotion. Pour passer contre-amiral, un capitaine de vaisseau devrait compter plusieurs commandements particuliers et le commandement d'une division. Des capitaines jugés inaptes à

<sup>19</sup> *Coup d'œil rapide sur la marine française*, vers 1777, G124, f° 167-168, pour la fin du paragraphe. Ce coup d'œil pourrait être de Kersaint.

l'emploi de chef d'escadre mais ayant bien servi obtiendraient des provisions de chef d'escadre retiré avec les appointements de capitaine. Les chefs d'escadre passeraient lieutenants généraux à l'ancienneté.

Rodier combat le projet des états-majors permanents en dressant un catalogue d'objections propres à le faire abandonner ; certaines sont faciles à prévoir et se lisent ailleurs. Ainsi donc : 1° on ne peut confier une mission particulière à un capitaine si son vaisseau est à radouber ou impropre à remplir la mission ; 2° si l'on affecte les capitaines de vaisseau aux vaisseaux, on ne peut leur confier de frégate ; 3° il va être difficile d'ôter le vaisseau à un capitaine sauf faute grave ; 4° il est difficile d'affecter un bâtiment à des officiers affectés au port, pourtant il est juste qu'ils commandent ; 5° et surtout, l'inspection du capitaine désigné et, si l'on veut, du lieutenant en pied qu'il se sera choisi suffit, et, lorsqu'il s'agira d'armer ce vaisseau, une partie de son état-major sera peut-être indisponible, parce qu'elle aura été affectée à des bâtiments inférieurs qui auront été armés. Ces objections ne sont pas sans réplique, mais il convient de remarquer ici combien elles dénotent la situation morale de la Marine. On passerait ainsi de la marine inorganisée de Colbert à une marine figée en un certain nombre d'unités non interchangeables, confiées à des officiers invariables, dont l'utilisation serait par conséquent bien malaisée. Rodier n'envisage pas l'affectation à temps, et il partage ce défaut de conception avec bien des officiers de marine de son temps. La cinquième objection est plus fondée, plus complexe aussi. Une partie seulement de la flotte va naviguer dans l'année. Il ne serait pas raisonnable d'entretenir un état-major complet sur chaque vaisseau, et la solution proposée par d'Estaing est la bonne. L'objection a sa valeur dans le cas de l'armement inopiné d'une ou plusieurs unités supplémentaires ou de remplacement, lequel n'aurait pourtant pas lieu d'être en général entre vaisseaux de même rang, s'ils avaient les mêmes qualités nautiques et étaient en état de prendre la mer. Elle ne suffit pas à condamner une organisation dont le premier avantage est de favoriser un esprit de subordination qui fait tant défaut.

Cette affectation des officiers n'existant pas à proprement parler dans les autres marines, le commis cherche un tempérament. Chaque année le Roi arrêterait la liste des capitaines désignés pour visiter et soigner les vaisseaux et les frégates de 30 canons et plus : *cette inscription serait une sorte d'assurance d'obtenir un commandement, s'ils étaient mis en armement par un ordre du Roi*, car le Roi, en désignant les bâtiments, désignerait leurs capitaines. Cette proposition ressemble beaucoup, notons-le, à l'une des stipulations de l'ordonnance de 1689 concernant le tableau annuel d'affectation de tous les officiers de marine que nous avons rapportée au chapitre 3. Si le comportement d'un capitaine de la liste, à la mer ou à terre, n'était pas satisfaisant mais non au point de mériter une punition, il serait retiré de la liste l'année suivante. Rodier n'a pas l'idée de combiner le tableau d'aptitude au commandement avec les affectations de deux ou trois ans. Il indique que l'absence répétée d'inscription sera un avertissement tacite aux capitaines dont on voudra se séparer : ils comprendront qu'il est temps de demander leur retraite.

Les lieutenants de 1<sup>re</sup> classe, hormis ceux qui sont choisis par les capitaines désignés pour leur lieutenant en pied et ceux qui sont attachés à l'artillerie ou au port, sont répartis par le commandant du port sous ces capitaines pour les visites, et les lieutenants de 2<sup>e</sup> classe vont à l'école à feu. Ainsi Rodier croit-il que les officiers auront de l'occupation dans le port. C'est en fait le volume des armements en temps de paix qui doit réduire la durée de ces séjours au port, qui ne sont pas mieux utilisés dans son

plan que dans l'ordonnance de 1689. C'est ici que les compagnies de d'Estaing seraient utiles. Rodier n'attache aux bâtiments désarmés que les personnels prévus par cette ordonnance et précise que cet usage prévaut toujours en Angleterre.

Rodier envisage encore deux articles : la table et l'uniforme. Il y aurait trois tables à bord : celle du capitaine, celle des lieutenants, celle des gardes et volontaires. La position des officiers d'infanterie doit être réglée. L'uniforme l'a été par une décision du Roi du 25 octobre 1756 — le commis ne dit pas s'il a été rendu obligatoire à ce moment<sup>20</sup> — : il convient d'en faire un article de loi et aussi de remplacer de coûteuses broderies par un galon plus simple et commun à tous les officiers particuliers.

Passant à l'examen du service sédentaire, Rodier remarque d'abord qu'il n'existe pas de commandement militaire dans les ports anglais, parce que les officiers de marine n'y sont chargés d'aucun service et qu'ils ne sont pas astreints à la résidence. Les *commissioners* y font les fonctions des intendants, et ce sont souvent des capitaines à qui l'on a reconnu des talents pour l'administration. Le commis justifie l'obligation de résidence faite aux officiers français par le fait que Paris n'est pas un port de mer et que les officiers ne commandent pas au commerce, si bien qu'« ils viendraient à la Cour ou resteraient chez eux et perdraient de vue leur métier ». Il donne les premières places du service sédentaire à d'anciens capitaines de vaisseau dans les grands ports, mais aussi à Marseille, Dunkerque et Le Havre, en faisant remarquer que la Marine manque de places de retraite. Il maintient les majorités et le service de la place.

Les officiers de port forment, ainsi qu'il le dit, une classe à part : ils prennent rang avec les officiers de vaisseau et participent aux grâces militaires, mais ils ne roulent pas avec eux pour l'avancement et sont placés sous les ordres de l'intendant. Selon l'esprit de l'ordonnance de 1689, les places doivent aller à de bons navigateurs marchands « distingués et consommés dans leur état », mais Rodier estime que l'on doit chercher à former et à attirer dans ce service « ceux des officiers de vaisseau qui y annonceraient de l'aptitude et des dispositions ». Peu à peu ces officiers ne formeraient plus cette classe à part et *ils seraient placés sous les ordres du commandant*, « *qui viserait toutes les demandes que le capitaine de port ferait à l'intendant par écrit* ». Un règlement fixerait les attributions des deux autorités supérieures. La nouvelle artillerie lui convient, mais il faudrait recruter aussi dans les Classes, dans les garde-côtes et même dans les détachements de l'Infanterie, parce qu'on y trouvera, après plusieurs campagnes, des soldats propres à ce service.

Quant à la Plume, Rodier est d'avis de la maintenir sur le pied de l'ordonnance du 23 mars 1762. Certes l'intendant perd le service du port, mais Rodier lui reconnaît le droit de représentation en cas de désaccord avec le commandant et surtout le rang de chef d'escadre, s'il n'en a pas le grade, le commissaire général recevant celui de capitaine de vaisseau, les commissaires et les contrôleurs celui de capitaine de frégate. Les écrivains à la mer sont subordonnés aux capitaines. Rodier est le premier, semble-t-il, à avoir songé à militariser la Plume, mais il écrit à une époque et sous l'influence d'un ministre qui portent à la militarisation. Autant dire qu'il a pu passer pour un traître dans la Plume, comme un autre commis à l'époque suivante nommé Pinet (chapitre 19). Pour le reste, ce travail est excellent et l'on comprend qu'il ait séduit le ministre.

<sup>20</sup> L'*Index des ordonnances de la Marine*, Ms 3, t. IV, p. 327, mentionne la lettre du ministre et le règlement du 25 octobre 1756 qui *autorisent* l'uniforme réglé pour les officiers de marine.

#### 9.4. Le plan de l'Épée

Les mémoires que nous avons regroupés sous ce titre complètent la galerie des projets de réforme produits par le corps militaire qui ont été analysés dans le titre II. Kersaint résume ainsi les reproches qui sont faits à ce dernier<sup>21</sup> : « le premier de tous l'ignorance, le second, le luxe embarrassant de nos logements et de nos tables, le troisième l'insubordination ». Il admet que les Choiseul ont voulu corriger les deux premiers vices, mais il ne dit pas qu'ils ont trouvé des inspirateurs dans le corps lui-même.

Notre premier auteur convient qu'il existe de graves abus dans la Marine, mais prévoit que les remèdes violents aggraverait le mal, alors qu'elle est justiciable de moyens doux et simples à la fois et qu'« il ne s'agit que de changer la forme car c'est elle qui décidera du fond »<sup>22</sup>. Il faut disposer les choses de façon que les marins apprennent à obéir pour apprendre à commander et qu'« ils soient forcés par l'honneur de rechercher les connaissances élémentaires de leur métier, de n'en négliger aucune », parce qu'elles sont liées les unes aux autres. Le temps est passé où le militaire se faisait gloire d'être ignorant. Les connaissances théoriques et pratiques doivent servir de critère pour l'avancement : c'est diriger l'honneur de la noblesse dans une direction nouvelle, tout en le sauvegardant.

Après de telles prémisses on s'attend à lire un développement sur l'instruction ou sur le recrutement. Mais non, l'officier suit le modèle fourni par les *Considérations* de 1756. Il voit que la Plume tient les travaux des ports et que le militaire n'y est rien ; d'ailleurs « si celui qui ordonne, exécute et paie », il est inévitable qu'il y ait des abus. C'est pour les dissimuler que la Plume a fermé les portes du port au militaire. Vient le commentaire du titre du lieutenant général de l'ordonnance de 1689 (chapitre 3, note 48), dont notre écrivain viole manifestement la lettre et l'esprit. Il interprète naturellement l'inspection que le commandant de la Marine doit exercer sur les armements et désarmements comme le pouvoir de les diriger, de donner ses ordres à l'intendant, qui doit les exécuter. Celui-ci ne peut ordonner et exécuter à la fois, « ce sont deux fonctions totalement séparées, au moins doivent-elles l'être si on veut faire de bonne besogne et éviter les abus, l'intendant doit toujours être la seconde personne et jamais la première ». D'après ce qui précède, l'intendant n'exécute même pas les ordres, il tient les comptes en sa qualité de témoin. L'art. 6 donne au commandant séance dans les conseils de construction : « un commandant ne peut se trouver nulle part en fonction sans y présider ». D'ailleurs, si l'on choisissait pour commandants, non pas des officiers généraux qui plaisent aux intendants, mais ceux qui ont le plus de connaissances, leur supériorité ne ferait de doute pour personne. Voici donc l'arme du déplacement de l'autorité et la raison du prologue. L'art. 7 prévoit la communication des devis arrêtés par le conseil de construction au commandant, celui-ci devant ensuite « [prendre] garde qu'ils soient exécutés ponctuellement ». L'auteur induit que cette communication emporte « le droit d'ordonner l'exécution ou la défendre, selon qu'il croira la chose nécessaire ou nuisible au bien du service ». Actuellement le capitaine de port, subordonné à l'intendant, informe le commandant des opérations d'armement et de désarmement, « tout le reste étant par l'usage entièrement gouverné par la Plume » : il faudrait

<sup>21</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, G133, pièce 22.

<sup>22</sup> *Mémoire sur l'administration des travaux des ports*, apostillé « remis à M. le duc de Choiseul en février 1763 », G133, pièce cotée 20, pour ce développement.

lire par la loi. Après une telle lecture de l'ordonnance, l'officier peut conclure que son esprit a été altéré, que la Plume détient tout le pouvoir et qu'il n'est plus possible, sans changer la forme du service, de remettre chacun à sa place, c'est-à-dire d'assigner à chacun la place qu'il a définie.

Le remède consiste à donner au commandant le pouvoir d'ordonner seul les travaux que des officiers militaires exécuteront ; les officiers de plume gardent les bureaux, les approvisionnements, la dépense et la recette, ils sont les coopérateurs du commandant car, si la Plume était supprimée, « les abus ne feraient que changer de propriétaire ». La distinction entre la fonction d'ordonner et celle d'exécuter ne vaut pas pour les militaires, la frontière est mise plus loin, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de compter. N'étant comptable que de l'emploi du temps et de l'exécution, « la Plume rentrera en possession de ses fonctions, formera les états journaliers de dépense et de recette et, par cette forme, les comptes étant rendus au commandant par le militaire, à l'intendant par la Plume et le compte général ayant besoin de la confrontation des deux états [celui de la Plume et celui de l'Épée], il me paraît impossible qu'il s'y glisse de grands abus ». C'est une grave imputation contre la Plume, présentée de manière alambiquée : les grands abus sont camouflés par une comptabilité et des comptes rendus falsifiés. Dans le plan de l'auteur, « tous les états se contrôlent réciproquement et ne peuvent s'entendre pour introduire des abus, celui qui ordonne n'exécute pas, mais veille à l'exécution, celui qui exécute ne dresse pas les états, mais son attaché y est nécessaire, l'intendant par là sera certain que l'on ne portera sur les états que ce qui aura existé au travail, et, pour l'emploi ou consommation des effets qui sortiront des magasins, il en sera de même, la comptabilité sera claire, les comptes pourront se rendre à la fin de chaque travail et l'on saura exactement ce que l'on dépense, ce dont on a besoin, ce que chaque chose coûte et le temps qu'il faudra à exécuter. » Ce plan est celui de l'ordonnance de 1776.

Le commandant est le chef du pouvoir exécutif, mais les ordres proviennent d'une assemblée délibérante appelée conseil de marine. Ce conseil, l'officier le sent bien, prend à la fois sur les prérogatives de l'intendant et sur celles du ministre. Assemblé chaque jour chez le commandant, le conseil entend le rapport de l'inspecteur, dont il sera question ci-après, sur les travaux à faire et délibère ensuite sur les travaux que l'on fera. Ce conseil évite au ministre des embarras sur des questions qu'il ne connaît que par le rapport qu'on lui en fait et dont il suit en général les conclusions. L'auteur escompte davantage de lumières dans douze têtes dont onze militaires que dans le jugement « arbitraire » d'un seul homme, l'intendant. Les membres de chaque conseil de marine sont choisis la première fois par le ministre, quatre officiers en étant membres de droit : le commandant, l'inspecteur, l'intendant et le capitaine de port. Les autres membres n'ont pas de fonction dans l'arsenal et leur renouvellement appartient au conseil, par le mode du scrutin secret. Des officiers sont chargés de l'« inspection » des travaux, mais il semble qu'ils ne se contentent pas d'une surveillance technique, mais qu'ils dirigent le travail des constructeurs, officiers de port et maîtres d'ouvrages. Le conseil de marine est investi d'une autre mission, relative cette fois aux officiers qui reviennent de campagne : celle de rapporter leur conduite et, le cas échéant, de la juger sur ordre du ministre, le conseil siégeant alors en conseil de guerre. L'officier juge que la compétence d'un tribunal composé de gens du métier ne sera pas suspectée. Celle de l'intendant, pour la partie de la finance et des approvisionnements, ne paraît pas remise en question ; ces matières échappent à la connaissance du conseil. L'inspecteur selon le

projet est apparenté artificiellement à l'inspecteur des constructions, qui n'existe plus. L'auteur voit en lui un surveillant incommode pour la Plume et de ce fait un homme qu'elle doit chercher à éliminer. Il joue le rôle du major général dans une armée, c'est l'homme de confiance du commandant pour les travaux. Mais le lien de subordination entre les officiers-inspecteurs des travaux et cet inspecteur général n'est pas marqué, et le personnage, une sorte de doublure du commandant, manque encore de consistance.

Second mémoire, remis à Choiseul en janvier 1763 : il s'agit d'une critique de l'institution des gardes de la Marine selon la suite des articles de l'ordonnance de 1689 qui y ont rapport<sup>23</sup>. On ne reçoit de gardes que nobles : mesure jugée excellente, mais « la noblesse française s'est assoupie, ce n'est pas sa faute, il faut la réveiller et on la retrouvera telle qu'on l'a vue autrefois, les moyens d'y parvenir consistent à ne point la mêler et à l'instruire ». Il faut d'abord bien choisir les commandants de compagnie, parmi les officiers instruits et de qualité : c'est à eux qu'il revient de veiller à l'instruction des gardes. On accueillerait les enfants à neuf ans, parce qu'« on ne saurait de trop bonne heure étudier les éléments de la Marine » et parce que bien des officiers ne peuvent donner une bonne éducation à leurs enfants, si bien que le Roi y pourvoirait. L'auteur préfère ne pas donner de rang aux gardes et les avancer selon le talent, l'application et les connaissances. Les gardes passeront d'une matière à l'autre après un examen, parce qu'il est partisan de l'enseignement successif ; il n'est pas nécessaire d'être bon dans toutes, il suffit d'acquérir des talents dans tel ou tel genre. On veut aujourd'hui que tous les gardes soient géomètres : vanité et perte de temps ! Il faut apprendre l'anglais aux gardes. La danse n'est pas une matière, mais une récréation seulement ; en revanche l'auteur du mémoire compte l'escrime et le maniement de la pique parmi les matières, mais secondaires. L'aptitude à l'avancement au grade d'enseigne serait constatée par des examens trimestriels et publics.

L'ordonnance annonce des maîtres, et ceux des gardes ne sont pas bons. Il en faut d'excellents et donc de bons appointements, ils donneront ainsi tout leur temps à l'école, *une école ouverte aux pilotes*, parce que, si l'enseignement à la mer est médiocre, c'est que les pilotes embarqués n'ont aucune théorie. Alors ils pourraient montrer aux gardes non seulement comment on fait le point, mais sur quels principes le calcul repose. De même un officier serait mieux indiqué qu'un quartier-maître pour montrer l'emplacement et l'usage des manœuvres et interroger les gardes à ce sujet. Le maître de construction apprend à tracer les plans et les principes de la construction, mais on en reste là : l'administration des travaux des ports est « clandestine », les constructeurs ne leur apprennent rien et refusent même de répondre aux questions ; « il est aisé de sentir qu'il faut que des motifs d'intérêt particulier aient fermé aux officiers et aux gardes de la Marine la porte des arsenaux et les moyens de s'instruire ».

L'officier réclame le casernement car « c'est mettre un frein à une jeunesse qui se croit tout permis ». Le tapage nocturne n'est plus son fait, mais elle a gardé cette réputation. En revanche un garde peut bien être autorisé à aller à la chasse de temps en temps ! La loi est remplie d'articles de détail et néanmoins inexécutables. Ainsi un garde pris deux fois de suite à plus d'un quart de lieue du port ou le fusil de chasse à la main est passible de cassation. Cette peine ne devrait être encourue qu'en cas de faute déshonorante et par suite d'un jugement en conseil de guerre. Si le ministre a seul ce

<sup>23</sup> *Mémoire sur l'établissement d'une école de marine*, apostillé « remis à M. le duc de Choiseul en janvier 1763 », C<sup>8</sup>-18, pour ce développement.

droit, il n'en use jamais car le commandant évite de lui rendre compte de telles fautes pour ne pas risquer de mettre en mouvement les protecteurs du coupable à la Cour ; seuls les gardes dépourvus d'entours seraient à découvert, d'où le risque d'injustice. Autre article inexécutable : pour être déserteur, il faut être engagé, or les gardes ne le sont pas, de plus ce sont des enfants que leurs parents ont placés comme gardes plutôt de leur propre gré que de celui de leur progéniture.

Le marquis de Capellis (1711-1772) est entré dans la Marine à l'âge de 45 ans et au grade de capitaine de brûlot : c'est un noble qui n'a pas été garde, et cela explique peut-être qu'il ne s'aveugle pas sur la forme aberrante de la compagnie de gardes<sup>24</sup>. Il convient selon lui d'employer d'autres motifs que ceux de l'ordonnance pour engager les gardes à apprendre leur métier : ils ne sont pas faits pour être traités comme de simples soldats ; il faut songer à former des officiers et pour cela faire des gardes des élèves. Ces élèves auront « un grade au-dessous de celui d'enseigne, sans leur donner pourtant la qualité d'officier ». Considérant que le Roi fait les frais de leur éducation, Capellis estime qu'il doit donner la préférence à la noblesse ; seules des exceptions seraient permises pour des hommes à talents. Il rapporte le nombre de gardes à celui des enseignes, de façon à éviter aux gardes de vieillir huit ou dix ans à l'école : 240 gardes en deux compagnies lui paraissent suffire pour 360 enseignes. Il serait d'avis de supprimer la compagnie des gardes du pavillon, qui lui paraît inutile.

Capellis limite l'encadrement militaire à un capitaine de vaisseau chargé de suivre l'instruction et les progrès des élèves, et à un lieutenant et un enseigne, relevés chaque semaine, pour maintenir l'ordre dans les salles et accoutumer les gardes de bonne heure à la subordination : il paraît assimiler ce service à la garde à l'amiral. Il voit ensuite, comme à l'École militaire, un inspecteur et un sous-inspecteur des études qui ne sont pas officiers, mais qui sont capables d'éduquer la jeunesse : « ils assisteront régulièrement aux exercices, ils veilleront sur les gardes, ils leur apprendront à vivre poliment et avec grande attention d'interdire toute espèce de polissonnerie et d'enfantillage, ils auront soin à ce que chacun soit assidu à la leçon qui lui est assignée ». Les officiers puniront « très sévèrement » ceux contre lesquels les inspecteurs porteront des plaintes. Huit maîtres se partageraient les cinq disciplines principales (mathématiques, hydrographie, construction, manœuvre, canonage) ou matières d'examen et les trois disciplines secondaires (dessin, danse, armes). Capellis ne distinguant pas clairement ses gardes par classes de niveau, il mêle l'enseignement de groupe aux leçons particulières, et cette confusion assez fréquente va se manifester dans l'ordonnance du 14 septembre 1764. Avant d'embarquer sur des bâtiments d'escadre, ce qui n'a lieu que lorsque les gardes ont fini leur cours d'études, ils sont soumis au matelotage sur une corvette armée dans ce but chaque année, parce qu'« il est bon qu'ils commencent leur carrière par le métier de simple matelot, pour apprendre de bonne heure à être subordonnés ». Après la corvette d'été, gardes et maîtres ont des vacances. Il faut une

---

<sup>24</sup> Fragment tiré des *Considérations sur le commerce et la marine de France* et lettre d'envoi du 5 octobre 1761, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement. Capellis a envoyé à Berryer un mémoire au début de l'année qui a été bien accueilli ; il a composé un ouvrage plus important, dont il adresse le fragment relatif aux gardes. À propos de son fils, qui est garde de la Marine et qui semble avoir été puni, il écrit : « J'ai appris à obéir sans penser à me plaindre, quoique accoutumé pendant assez longtemps à ne faire que ma propre volonté. Voici quels sont mes sentiments, Monseigneur, et quelle est ma façon de penser. J'ose joindre à cette esquisse le désintéressement le plus parfait, beaucoup de zèle, sans doute inutile à mon âge, et un esprit patriotique peu connu dans le moment présent, mais qui, si je ne me trompe, ne peut vous déplaire. »

campagne en escadre pour être admis à l'examen d'enseigne. L'examen a lieu en grand appareil ; le ministre juge d'après l'avis des examinateurs et du commandant, et, après trois examens infructueux, le garde est renvoyé.

Le vicomte d'Albaret (?-1771), alors enseigne, adresse au début de 1764 un projet qui conserve les compagnies et se rapproche, pour le reste, du précédent<sup>25</sup>. Lui aussi est soucieux de mettre fin à la confusion dans les études que la multiplicité des matières augmente, alors qu'elles sont liées les unes aux autres. Il sait que le nombre et la durée des classes, ainsi que la composition des cours, sont un objet de discussion en soi. Il fixe à quatre le nombre des classes et à un an leur durée : éléments, puis théorie, application de la théorie à la pratique et enfin pratique. Les trois premières classes ne sont interrompues par aucune campagne. Les leçons en classe durent une heure ou une demi-heure. L'auteur a soin d'appivoiser les commençants, de montrer que l'étude des sciences n'est pas si « terrible » et de donner le goût d'en savoir davantage ; il n'oublie pas la grammaire anglaise. Les exercices du corps sont une discipline dans la première classe, un délassement et un moyen de réveiller les gardes ensuite, les matières intellectuelles étant donc réservées pour l'après-midi. Les gardes passent d'une classe à la suivante après un examen. Pendant la quatrième année, ils suivent les travaux dans le port par séances et embarquent selon un tour. L'auteur a soin de donner aux gardes embarqués le rang d'officier, et non cet état équivoque qui fait d'eux des membres inutiles à bord ou « qu'on ne peut employer sans s'exposer à les compromettre ».

Le comte de Kerguelen-Trémarec (1734-1797) se remémore l'époque où il était garde à Brest, de 1750 à 1755<sup>26</sup>. On dit que les Français ne sont pas aussi propres à la navigation que les Anglais : c'est, dit Kerguelen, qu'ils n'y sont point élevés ni encouragés. Le mérite des officiers, qui sont comme l'âme de la Marine, est le fruit de leur éducation. Or, la dissipation et l'éloignement des études règnent dans les écoles des gardes ; la dissipation est entretenue par la liberté qu'on leur laisse de s'attacher à certaines parties ou de les négliger selon leur goût. Il faut admettre d'autre part que les brigadiers et sous-brigadiers sont hors d'état d'en imposer aux gardes leurs semblables ; il convient donc de les choisir parmi les enseignes que la conduite, le savoir et l'élévation de l'âme distinguent. On doit encore caserner les gardes ; alors les 600 l de pension et la solde suffiront à leur entretien.

Les maîtres apprennent à copier à la plume un paysage ou une marine ; un homme de mer doit savoir dessiner d'après nature, il faut le lui apprendre, lui montrer aussi la construction des cartes : l'officier sera en état de reprendre les pilotes, « dont le savoir et la réputation ne sont souvent fondés que sur l'ignorance de nos anciens marins ». Après le cours de construction, l'officier devrait être capable de colmater une voie d'eau, de donner son avis dans un conseil, etc. La mâturation est du reste oubliée, si bien qu'on gaspille les mâts faute de savoir les utiliser. Du temps où Kerguelen était garde, le pilotage était la partie la plus négligée du cours. « On commençait par montrer la sphère à des jeunes gens qui ignoraient les premiers éléments de la géométrie et qui s'embarquaient ordinairement avant que la leçon fût achevée et conséquemment sans

<sup>25</sup> *Projet d'un plan d'éducation pour les compagnies de gardes de la Marine*, du 2 janvier 1764 et *Exécution du plan déjà proposé pour les compagnies des gardes de la Marine*, du 13 février 1764, par le vicomte d'Albaret, C<sup>1</sup>-279, pour ce paragraphe.

<sup>26</sup> *Réflexions sur l'instruction des officiers, la discipline et la subordination*, par Kerguelen-Trémarec, 1764 (autographe signé), C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.



savoir faire le point. On devrait cependant regarder comme une chose essentielle de ne laisser aller à la mer aucun garde avant qu'il eût subi un examen sur le pilotage. » Avant le pilotage, il faut savoir l'arithmétique, les éléments de la géométrie et la trigonométrie rectiligne pour se rendre raison de la réduction des routes. La manœuvre est le point essentiel du métier : on peut admettre des lacunes en pilotage, non en manœuvre. Un maître du port enseigne par routine sur un modèle réduit « où toutes les manœuvres et poulies sont confondues par la petitesse et la multiplicité ». Il faudrait dans cette partie un lieutenant de frégate ou un capitaine de brûlot ayant commandé ; il aurait la place en retraite, avec de bons appointements. Il montrerait « l'utilité d'une poulie, la position avantageuse d'une autre, la force d'une manœuvre, la façon dont elle est frappée, l'endroit où elle fait dormant, l'effet que doit produire chaque voile en particulier et le succès qu'on doit attendre de la pluralité ». Ensuite les gardes pourraient se perfectionner par la lecture de l'ouvrage de Renau ou de celui de Bouguer. Les officiers des compagnies ont la tactique navale à enseigner : Bigot de Morogues vient de leur donner un précieux secours. Les gardes ayant l'esprit de géométrie et un goût décidé pour les mathématiques apprendraient la trigonométrie sphérique et feraient les observations de longitude. Ceux qui aiment le calcul et les sciences abstraites pourraient étudier l'analyse démontrée du père Renaud, la mécanique générale de l'abbé Deydier, le traité du navire de Bouguer.

Chaque matière principale donne lieu, selon les idées de l'officier, à un examen sévère, et « il doit même être absolument établi qu'aucun garde n'avancerait autrement et que le dernier de tous serait avancé le premier s'il était le plus instruit ». Cette règle produira d'excellents officiers car, assure l'auteur, lorsqu'on a travaillé dans sa jeunesse on travaille toute sa vie, alors que « des gardes [de] la Marine ignorants qui sont faits officiers sont ignorants toute leur vie, parce qu'ils n'ont point acquis le goût de l'étude et qu'ils sont retenus par la honte de se faire instruire ». Kerguelen propose un dernier moyen, qui « paraîtra d'abord ridicule » mais répond à tous les objets : la corvette d'été. Chacune d'elles est prévue pour vingt à trente gardes qui rempliraient presque toutes les fonctions de l'équipage. Le commandant assignerait d'abord aux gardes des fonctions selon l'ancienneté, puis selon l'aptitude démontrée ; les officiers armant la corvette seraient les instructeurs de cette jeunesse pendant un mois sur rade et deux mois en mer. La corvette est une épreuve qui peut provoquer quelques promotions au grade d'enseigne, dans un but d'émulation. Sur les bâtiments d'escadre, table à part naturellement ; l'un des officiers de l'état-major, choisi par la Cour, suit particulièrement l'instruction des gardes embarqués.

Le comte Le Bègue (1727-1808) a adressé anonymement à Berryer deux mémoires à son retour d'Angleterre après une captivité de deux ans et demi<sup>27</sup>. Les gardes sont d'après lui trop peu nombreux en temps de paix, car lors de la guerre l'on fait enseigner des gardes trop jeunes, et ils s'imaginent alors qu'il est honteux de prendre des leçons d'un maître. De même les gradés des compagnies ne devraient pas être des gardes, car « ce sont des enfants qui ne savent pas se gouverner eux-mêmes [qui gouvernent] les autres ». Ils n'inspirent aucun respect, d'où « l'insubordination, pierre d'achoppement au service » : Le Bègue le dit clairement, le principe de l'insubordination est dans les compagnies de gardes. Il ne les condamne pourtant pas : il veut des

<sup>27</sup> Mémoire attribué au comte Le Bègue (probablement autographe), 1761, G121, f° 296 à 307, et autre mémoire de la même main et contemporain, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement. Berryer commente ainsi le premier mémoire : « [il] est sûrement d'un officier de marine ; il y a de bonnes choses dedans. »

officiers de choix pour l'encadrement, un chef d'escadre à leur tête, qui s'occupent tous et réellement de l'instruction des gardes, un examen scrupuleux tous les six mois, la répression de l'insubordination et du jeu. On armerait de préférence les gardes ayant obtenu les meilleurs résultats au dernier examen.

L'incapacité des officiers, poursuit Le Bègue, provient souvent de l'insuffisance des armements. Il ne compte pas pour ressource les navigations au commerce pendant le temps de paix ; l'on peut d'ailleurs se demander si, tout préjugé mis à part, il s'agit réellement d'une ressource et s'il ne vaudrait pas mieux entretenir un corps moins nombreux et recourir davantage aux officiers bleus. D'un autre côté, un officier de soixante ou soixante-dix ans n'est plus fait pour aller à la mer, or l'officier constate que l'on confie en France les fonctions supérieures à cet âge. Il convient au contraire d'élever de bonne heure pour ces fonctions les officiers capables et d'encourager l'émulation par des promotions et des pensions, surtout chez les capitaines de vaisseau. On trouve chez Le Bègue une autre idée chère à Kersaint : un homme marié est moins utile à l'État qu'un célibataire, parce qu'il laisse sa famille à sa charge, au point que de nombreux mariages se sont conclus dans cette vue. C'est à ces mariages médiocres et à l'insuffisance des appointements que Le Bègue attribue avec beaucoup de vraisemblance cette idée de commerce qui devrait rester étrangère à des officiers du Roi. Ces motifs seraient plus forts que les exigences de vie de l'éducation noble, par conséquent. *Mais quelle est au juste l'éducation moyenne donnée par les parents aux futurs gardes ?* L'auteur s'attache au mal, et il est si grand qu'il exige un prompt remède : « La guerre qui rend le commerce de l'Amérique si avantageux est par préférence le temps choisi et en même temps sujet aux événements les plus fâcheux ; les vaisseaux surchargés n'ont plus la même marche, ils ont leurs batteries noyées et quelquefois même cette première batterie est embarrassée par des ballots de marchandises. » Il conclut qu'il convient de relever les appointements afin de permettre à l'officier de marine de se soutenir « selon sa naissance et son rang dans le service ».

En un siècle où l'on accorde aux richesses plus d'estime et plus de grâces qu'au mérite et à l'application, il est essentiel de conserver chez le militaire français les sentiments d'honneur et l'élévation dans l'âme qui sont ses seuls mobiles. Comme c'est dans la noblesse que l'on doit s'attendre à les trouver, Le Bègue conclut que le recrutement des gardes dans la noblesse est légitime. Il aimerait voir dans les rangs de la Marine des officiers des grades intermédiaires capables de stimuler l'émulation des officiers nobles. Mais on favorise le découragement et le mauvais exemple en admettant dans ces grades des officiers médiocres ou sans éducation comme il y en a trop d'exemples selon lui depuis 1756. Le Bègue signale que des capitaines pacotilleurs ont prôné des officiers bleus qui leur servaient de facteurs pendant les séjours dans les rades et sont devenus membres du petit corps.

Le Bègue condamne même l'augmentation des parts de prises concédée aux officiers par le Roi comme contraire à l'honneur et susceptible de favoriser l'esprit de lucre qu'il faut éteindre pour lui-même et pour le tort qu'il fait à l'État. Il est en effet dangereux d'exposer l'officier français, aussi vertueux qu'on puisse le supposer, aux tentations. La première d'entre elles consiste à chercher à se conserver pendant la guerre « en ne recherchant que des marchands et fuyant les autres occasions qui pourront être avantageuses à l'État ». En escadre, le capitaine-commandant s'occupera de faire des prises plutôt que d'exécuter les ordres du général, et des prises sur les marchands car elles coûtent moins d'effort et rapportent davantage. Un capitaine enrichi de la sorte a

plus de moyens de faire valoir ses services à la Cour en venant lui-même plaider sa cause ; s'il parvient aux premiers grades, il décourage les officiers vertueux et fait des émules.

L'auteur attaque la Plume, comme il se doit. Il reconnaît cependant qu'il est plus difficile d'augmenter le nombre des matelots que de réprimer les abus des officiers des Classes. À bord l'écrivain est inutile, puisqu'il n'entend rien à son service et qu'il est facile de le tromper ; quant au commissaire d'escadre, c'est un borgne qui commande des aveugles. L'ordonnance lui fait obligation de rendre compte de la conduite du général lors des actions militaires : « l'officier qui a besoin d'un surveillant peut-il mériter de l'être ? » À terre ce sont les commissaires qu'il faudrait faire surveiller par des officiers militaires, chacun rendant compte à son chef : c'est une expression de la dualité instituée en 1776.

Le Bègue s'intéresse enfin au matelot. Il observe que la propreté des vaisseaux français est moindre qu'à l'étranger et que l'aération pourrait être améliorée. Le matelot dissipe ses avances plutôt que de s'acheter des hardes. Le Roi devrait garnir les magasins d'effets dont il ferait l'avance sur la solde ; des revues permettraient de s'assurer que chacun à bord a son lot et en bon état. « Il est impossible », explique l'officier, « que des gens qui ne sont pas vêtus ne deviennent sujets à bien des maladies, exposés comme ils sont à la pluie, au soleil et au froid, ils vont surtout coucher tout mouillés, ils dorment dans cette humidité et reviennent à l'air au bout de quatre heures sans être encore secs ; cela doit naturellement causer des maladies. » La punition du retranchement de vin est une faute car l'homme n'a plus que de l'eau souvent « putréfiée » à boire et des aliments salés à manger ; on met d'ailleurs fort légèrement les hommes aux fers dans les cuisines, toujours imbibées d'eau : l'officier préconise le recours au fouet. Le Bègue est l'un des rares auteurs de cette époque — toujours d'après nos lectures — à insister sur les conditions de la vie à bord : il doit s'agir d'un problème psychologique particulièrement difficile à résoudre car la situation paraît inchangée vingt ans après.

En 1763 la question sanitaire se réduit souvent à la table du capitaine, et donc aux mœurs des officiers. Le seul moyen proposé en général est sa suppression. Celui-ci croit qu'il sera applaudi : il a renoncé à tout commandement à la mer pour n'avoir pas à faire l'aubergiste<sup>28</sup>. Les inconvénients sont connus, qu'il s'agisse de la santé de l'équipage, de la marche du vaisseau, du coût pour le Roi et pour le capitaine, de la familiarité entre les officiers. Mais, quant à la remplacer, on en discute depuis longtemps et l'on a toujours conclu au maintien des choses en l'état. On a fait un essai sur les bâtiments de transport de troupes à la suite de l'escadre du duc d'Anville : des munitionnaires particuliers ont été chargés des tables séparées des officiers, mais on n'a pas remédié aux inconvénients signalés, et ces intermédiaires peuvent embarquer de la pacotille sous le nom de provisions de bouche, cette fois au détriment de la nourriture des officiers. Et puis des gens de plume s'en mêleraient, d'où méfiance et friponnerie.

Le mal est-il sans remède ? En Angleterre, les officiers subalternes vivent de salé et de biscuit comme l'équipage, et les salaisons y sont meilleures et moins malsaines car elles se dessalent au point, assure l'auteur, que le bœuf salé peut être pris pour du frais. C'est la meilleure solution, mais elle est impraticable en France, en

<sup>28</sup> *Mémoire sur la réforme des tables*, s.d., archives de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3628, pour ce développement.

Espagne, au Danemark, où les officiers sont censés être nobles : ils n'ont pas été élevés avec ce genre de nourriture, et introduire l'usage d'Angleterre révolterait des officiers *qui ne se sont pas engagés au service à de telles conditions* et dont la santé souffrirait de cette nouveauté. L'officier suggère des améliorations, notamment l'exclusion définitive des gardes de la table du capitaine, un repas salé le matin et un dîner chaud avec viande fraîche, l'embarquement du strict nécessaire, le Roi défrayant le capitaine en cas d'achat justifié de nourriture à l'étranger, la limitation du nombre de bœufs et l'interdiction des vaches (qui seraient remplacées par des chèvres, moins gourmandes en eau et en foin).

Choiseul a fait préparer un règlement sur le service à bord, comme l'indique un « mémoire d'observations » d'avril 1762<sup>29</sup>. L'auteur du mémoire, un autre officier, remarque que les ordonnances de France parlent toujours de cassation, de prison, de privation d'appointements pour les officiers trouvés en faute ; le style des ordonnances d'Espagne lui paraît « plus noble et plus fait pour des militaires », ils y sont menacés de l'indignation de S.M., de la dégradation et de la mort. Cette observation est fort pertinente, et il faut s'étonner de ne pas lire davantage de protestations contre les retranchements d'appointements ou leur paiement conditionnel : ces façons de faire ne sont pas plus raisonnables que le retranchement de vin aux hommes, mais elles ont dû passer car la routine fait tout passer.

Le projet de règlement prévoit la fourniture d'un équipement aux matelots : mesure excellente, dit l'observateur, et demandée par les officiers de Toulon à l'issue de la campagne de Court de La Bruyère (1662-1752) en 1744. Hélas la Plume a voulu s'en charger : « le soupçon s'en mêla, le ministre ne proposa rien et tout fut dit ». En Angleterre seul le capitaine mange de la viande fraîche, « il n'embarque, pour lui et les malades, qu'une vingtaine de moutons qui se dispersent aisément en plusieurs paquets sans embarrasser, au lieu que nos capitaines, en France, ayant des 18 ou 20 bouches à nourrir, ils embarquent jusqu'à 170 ou 180 moutons sur un vaisseau de 80 canons et six mois de campagne, 8 bœufs ou vaches et une immensité de pièces de volaille, sans compter les rafraîchissements des malades ». Cet officier est lui aussi d'avis de ne tolérer qu'un repas de viande fraîche par jour. Il voudrait que chaque officier-marinier veille à la propreté des matelots qui lui sont affectés, parce que cela ne s'observe pas assez. On ne saurait trop, par ailleurs, surveiller la qualité des vivres. Il faut surtout n'embarquer que des hommes sains : on n'y prête pas assez d'attention. L'auteur du règlement semble avoir prévu le remplacement de la grande bordée par les trois quarts : cette mesure fatiguerait sûrement moins les hommes, remarque l'observateur, mais la nuit, l'hiver, sur les atterrages, en temps de guerre ou en escadre, les manœuvres sont trop générales et trop subites pour que le tiers de l'équipage y suffise, surtout lorsque le scorbut l'a attaqué.

L'auteur du projet de règlement — un commis ? — paraît supposer que les officiers ne sont pas capables de compatir aux souffrances de leurs hommes et de restreindre, le cas échéant, leur consommation d'eau. On voudrait faire croire que les officiers sont des bêtes. « Ainsi, si l'on voulait réfléchir sans prévention, on verrait que les officiers de la Marine, par habitude, inquiétude, si l'on veut, pour leur propre sûreté, par le besoin naturel qu'ils ont de l'équipage et la crainte de sa mauvaise humeur et des maladies contagieuses, seront toujours intéressés par eux-mêmes plus que par tous les

<sup>29</sup> *Mémoire d'observations du 3 avril 1762 sur un projet de règlement du service à bord*, G122, f° 36 à 42, pour ce développement.

règlements du monde à soigner les matelots, les caresser, s'en faire aimer et égayer. » D'ailleurs le rire et la joie ne se commandent pas.

Aucun règlement sur le service intérieur à bord n'a été rendu à notre connaissance sous les Choiseul, hormis quelques articles du titre 89 de l'ordonnance générale du 25 mars 1765. Celui-ci doit être bien médiocre, s'il prête le flanc à de pareilles critiques. Il est de fait que les mutineries ont été rares dans la marine française, qu'il s'agisse de révoltes contre la dureté des officiers comme il en est arrivé dans la marine anglaise, ou contre la qualité des vivres. Ce n'est pas de ce côté qu'il convient de chercher d'abord des améliorations, mais de la table et du choix de matelots sains et convenablement vêtus, comme nos officiers l'ont écrit.

Quelque chose nous dit que l'auteur du mémoire suivant est un ancien officier des Galères, voire un officier de l'armée de Terre<sup>30</sup>. D'après lui l'idée des états-majors permanents pour les vaisseaux a été émise il y a longtemps, mais aucun ministre n'a osé la mettre à exécution. En effet, si elle l'était, le ministre « serait plus assujéti à se conformer aux règles qui y seraient établies », et « le corps de la Plume, qui a gouverné jusqu'à présent ce département, perdrait insensiblement tout le maniement et le crédit dont il a été en possession ». On juge la valeur de l'argument en se rappelant que les Galères avaient leur plume : on fait feu de tout bois dans la Marine. Le nouveau ministre est parvenu à réveiller l'émulation chez les colonels ; il en serait de même dans la Marine, si on confiait aux capitaines la « propriété » des vaisseaux et de tous les détails de ce service. L'objection la plus sérieuse réside dans le fait que le ministre ne serait plus libre de choisir les capitaines, parce que leur vaisseau serait impropre à la mission.

Le corps est parfaitement constitué de nobles qui ont été « [élevés] pour un métier qui enduret naturellement le cœur » et qui disposent des meilleures écoles de l'Europe. Mais ils s'ennuient dans les ports, parce que les armements sont trop peu nombreux ; de là l'habitude de l'indépendance à terre qui prend la forme de l'insubordination à bord. Les occasions de servir à la mer étant rares et le ministre ne pouvant former son jugement que par des personnes qui approchent les officiers, il s'ensuit que chacun cherche à ruiner la réputation des autres pour obtenir la préférence, et « il n'y a pas de corps en France où il y ait plus de cabales et où il arrive plus souvent des cas fâcheux ». Et ceux qui ont obtenu des lettres de service cherchent à « assurer dans une seule campagne et dans un seul voyage la fortune qu'ils auraient dû attendre de leurs mérites et de leur application au service ; cette réflexion est sans doute à l'origine de l'esprit de commerce qui s'est glissé dans un corps qui, à en juger par son élévation, paraîtrait le moins fait pour se déshonorer ». De la nouvelle ordonnance l'observateur attend qu'elle conduise à déraciner l'esprit de cabale et d'envie qui porte les officiers à se nuire, pour y substituer l'activité et l'émulation, « un plan qui, en établissant la subordination nécessaire entre les officiers de différents rangs, pût mettre le ministre en état de juger par lui-même du mérite d'un chacun, et qui pût leur ôter l'espérance de faire fortune autrement que par l'application au service ».

La marine matérielle étant confiée en dépôt à la Plume, qu'une « haine implacable » sépare de l'Épée, les officiers désignés pour les armements « se font généralement une habitude de refuser et de décrier tout ce qui leur est présenté ».

---

<sup>30</sup> [*Mémoire pour démontrer l'avantage qu'il y aurait à donner les vaisseaux en propriété aux capitaines*], s.d., archives de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3674, pièce 50, pour ce développement.

L'existence des magasins particuliers est plus théorique que réelle, il n'est jamais possible d'équiper entièrement un vaisseau avec les agrès qui lui appartiennent. Les officiers qui doivent armer ensuite ne veulent pas du rebut laissé par leurs prédécesseurs, d'où de nouvelles disputes et des longueurs insurmontables dans tous les armements. L'auteur prétend qu'il n'existe pas dans chaque port assez d'effets pour armer dix vaisseaux. La Plume tient registre des qualités et des défauts des vaisseaux d'après les fausses déclarations des capitaines qui les quittent (les devis de campagne) ; les suivants, induits en erreur, lestent et arriment mal leur vaisseau, aux dépens de sa marche.

D'autre part, c'est un hasard si tel matelot ou tel officier-marinier navigue deux fois de suite sous le même commandant ; « ainsi on peut regarder les équipages, les vaisseaux et les officiers comme étrangers les uns aux autres, tandis que de la réunion de ces trois objets doivent nécessairement résulter la force et la bonté du corps de la Marine ». Il conviendrait donc d'attacher à chaque vaisseau *un état-major réduit* : un capitaine, un lieutenant, un sous-lieutenant et un enseigne de vaisseau. Le service de l'écrivain serait confié au lieutenant, et le service en général réparti entre les quatre officiers de façon « qu'ils fussent dans la nécessité de s'observer mutuellement et que l'autorité des uns fût toujours contenue et balancée par celle des autres ». Toujours cette méfiance et cette inspection mutuelle ! Aux frégates on attacherait trois officiers. Une vingtaine d'officiers-mariniers et d'ouvriers seraient de même affectés à chaque vaisseau de ligne pour le soigner et exécuter les menues réparations qui évitent les grandes. Ainsi « chaque officier connaîtrait parfaitement bien son vaisseau [et] chacun travaillerait à l'envi et pour son propre intérêt à entretenir le sien le mieux lesté, le plus propre et le mieux agréé, les vaisseaux dureraient infiniment plus, et on peut même assurer d'avance qu'il n'y aurait plus de mauvais vaisseaux dans la marine du Roi ».

L'auteur de ce projet prévoit, comme dans l'infanterie, sept grades d'officier particulier, dont trois « rangs » de capitaine et deux grades de lieutenant. Les rangs ou classes de capitaines répondent au nombre de canons des vaisseaux et comportent des paies différentes, de sorte que l'on puisse donner un vaisseau inférieur à un capitaine d'un rang supérieur, auquel cas le capitaine propriétaire passerait en second, de même qu'un colonel conserve la régie et la manutention de son régiment lorsqu'on le place temporairement sous les ordres d'un autre officier pour l'emploi, ce qui lève l'objection signalée.

Les places de commissaire des Classes reviendraient à des capitaines retirés du service de la mer par suite de l'âge ou des blessures : cette mesure est présentée comme un débouché honnête, qui désencombre le corps actif et évite les réformes humiliantes pour ceux qui en sont frappés et décourageantes pour la jeunesse. Les travaux de l'arsenal occuperaient d'autres officiers de vaisseau, notamment dans un collège de huit capitaines et quatre lieutenants nommés par le ministre et renouvelés par moitié chaque année, un conseil de direction auquel le commandant et l'intendant auraient accès et voix délibérative. L'officier prévoit aussi une inspection de cinq membres dont trois capitaines pour d'autres objets du service, notamment les personnels des vaisseaux et frégates et le matériel qui leur est confié. Le ministre nommerait encore un inspecteur général, étranger à la Marine, pour une tournée des ports et, mieux encore, il la ferait lui-même de temps en temps.

Enfin le corps de la Plume serait supprimé : il n'y aurait plus dans le port qu'un intendant et deux secrétaires étrangers au corps militaire. L'auteur remplace les commis des bureaux, « qui, au lieu de simplifier [le] travail [du ministre], ne font que le compliquer par la suffisance que chacun veut mettre dans la partie qui le regarde », par deux conseillers pour les grandes affaires, un « grand maître constructeur » et un bon géographe de marine, et par l'inspecteur général, qui ferait les fonctions de secrétaire général de la Marine pour la régie intérieure. Il ne mentionne pas les officiers généraux comme conseillers du ministre pour les expéditions militaires.

Un autre officier se montre favorable aux états-majors permanents : il semble s'agir du comte de Roquefeuil<sup>31</sup>. Selon lui, le tiers ou la moitié des vaisseaux serait placé « en commission » pour trois ans. L'état-major sur le pied de paix serait nommé pour cette durée, sur la proposition des commandants de la Marine, sauf les capitaines en pied et les capitaines en second nommés par le Roi ; il serait étoffé en temps de guerre. La paie serait de 300 l par mois pour les deux capitaines des vaisseaux en commission. L'accès au grade de capitaine de vaisseau n'obligeant pas le ministre à donner de commandement, il peut être la récompense de services antérieurs, assortie de 1 800 l d'appointements de « vétérance » ou d'une place dans le port. Dans le but de réserver les commandements aux meilleurs officiers, on pourrait engager des capitaines de vaisseau à servir en second sous des capitaines moins anciens. L'officier observe qu'il arrive qu'un colonel se trouve sous les ordres d'un major dans une place : cela ne doit pas paraître trop extraordinaire dans la Marine, « car un capitaine en second a bien moins de service par subordination qu'un lieutenant-colonel ». Il n'a même de fonction propre qu'à défaut ou en l'absence du capitaine en pied (sauf au combat, où il tient un poste essentiel sur le gaillard d'avant).

Roquefeuil estime en effet qu'il ne convient pas de supprimer les commandants en second, mais qu'il faut les rendre utiles. Dans son système, ils sont susceptibles de trouver dans les trois ans une occasion de se distinguer au point d'obtenir un commandement à la mer ou de passer chefs d'escadre, comme un lieutenant-colonel passe maréchal de camp. On surmonte ainsi la difficulté de donner des commandements particuliers à des jeunes et on excite l'émulation. La surveillance des consommations et des achats à l'étranger leur sera confiée avec avantage car il est nécessaire que les commandants en chef soient surveillés là-dessus. Dans le port, le capitaine en second surveillerait les travaux du vaisseau et en rendrait compte au capitaine. Les officiers des vaisseaux « en commission » auraient une gratification pour faux frais et ustensiles.

Les officiers des vaisseaux qui ne sont pas en commission n'ont pas droit à ces suppléments ; leurs capitaines et les autres capitaines de vaisseau gagnent 1 800 l, soit la demi-solde, et peuvent s'absenter pendant six mois de l'année, si leur présence dans le port n'est pas jugée nécessaire ; il toucheraient 300 l de gratification dans le cas contraire. Il peut arriver que le bâtiment choisi pour la mission ne corresponde pas au choix du capitaine. Roquefeuil souligne comme d'autres officiers que, « si les choses étaient telles qu'elles le devraient être, les vaisseaux seraient bien indifférents à employer ». Les capitaines désignés pour commander des vaisseaux qui ne sont pas en commission pourraient n'être pas tous affectés à l'un d'eux en particulier, celui dont ils s'occupent dans le port pouvant être armé par un autre capitaine.

---

<sup>31</sup> *Idées sur l'exécution du projet d'attacher les officiers aux vaisseaux*, [1763], archives de la Guerre au S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3674, pièce 50bis, pour ce développement.

Les deux catégories de capitaines, désignés et non désignés, se trouvent dans le mémoire de Rodier. Roquefeuil juge à propos de rétablir les anciennes hautes paies et les pensions du corps. Choiseul a promis de rétablir les premières ; quant aux secondes, les retranchements proposés sur la paie à terre des capitaines qui ne sont pas en commission permettent de former un capital de 60 000 l en pensions de 1 000 et 1 500 l à accorder aux capitaines « dont on voudra récompenser les services passés ou exciter les services à venir ». Ainsi le capitaine qui n'aura ni pension ni supplément se trouvera pour ainsi dire réformé avec 1 800 l, et il préférera les gagner sans être astreint à la résidence ni aux six mois de service « toujours assez pénible et qui plus est dispendieux pour lui ». Ce système vaut mieux que celui qui consiste à entretenir des officiers inutiles ou à avancer des lieutenants afin de les chasser du service.

Roquefeuil ne prévoit pas d'état-major permanent pour les frégates, et le nombre élevé de capitaines fixé le 11 janvier 1762 et qu'il ne critique pas, laisse penser qu'il en destine le commandement à des capitaines de vaisseau non désignés. Il l'écrit plus clairement lorsqu'il aborde la question des lieutenants en pied. Leur accorder 200 l par mois sur les vaisseaux et frégates, voire une pension du corps en plus, ne serait que justice, car leur emploi est le plus fatigant de tous ; sur les frégates, ils pourraient faire les fonctions de capitaine en second et d'écrivain, et, dans la suite, cet emploi pourrait devenir un grade car un lieutenant en pied rompu à la besogne et intelligent épargne des tracasseries au capitaine et des dépenses au Roi, et certains lieutenants de vaisseau, excellents dans ces fonctions, ne sont pas aptes au commandement.

Ce plan comporte en fait deux classes de capitaines et deux classes de lieutenants : l'auteur ne sait pas quels seront les effets moraux de ce changement dans la constitution du corps. Il cherche à assortir la capacité des sujets à leur emploi et à leur rang comme le veut le ministre, sans prétendre avoir vu juste, puisqu'il est plusieurs moyens de parvenir à ce « grand but ». Le moyen qu'il propose va à l'encontre de l'ordonnance sur les appointements de 1762 et par laquelle les appointements à terre ont été augmentés d'une manière relativement uniforme : Roquefeuil veut au contraire différencier les paies selon les fonctions à la mer ou à terre. On notera qu'il suggère de créer un grade intermédiaire entre les lieutenants et les capitaines de vaisseau, mais sans commandement, ou au moins de faire de la fonction de capitaine en second l'équivalent de celle de lieutenant-colonel dans l'Armée, au contraire de Rodier qui, imitant de plus près la constitution de la marine anglaise, veut faire de ce grade nouveau ou rétabli le premier grade des officiers-commandants.



## L'ordonnance militaire de 1763-1764

Les positions successives de Choiseul nous sont connues par quatre de ses mémoires : les deux mémoires de 1763, qui forment le canevas de l'ordonnance à rendre afin de renouveler celle de 1689 ; le mémoire au Roi de 1765 dont nous nous sommes déjà servi et un autre travail que nous datons de 1775. Seuls ces deux derniers disent quelque chose de son état d'esprit, mais de manière imprécise ; écrits du reste après les faits et non exempts du souci de justification, celui de 1765 surtout, ils simplifient des questions compliquées, des systèmes divers qui ont leur logique interne sous les dehors d'une querelle de corps dont il a fini par comprendre qu'elle donnerait au vainqueur non seulement une partie des attributions du vaincu, mais encore une partie de celles du ministre. Il existe aussi, pour nous éclairer, plusieurs lettres ou mémoires de Bigot de Morogues, le rédacteur principal de la première version de l'ordonnance générale, et les mémoires de Blouin, mais leur parti pris commande la prudence.

« Le physique de la Marine n'était pas le seul objet qui demandait de l'attention », écrit le ministre en 1765<sup>1</sup>. « La réforme dans le moral était pour le moins aussi nécessaire : il s'était introduit un découragement déshonorant dans ce corps ; l'ignorance, les mauvais succès, le peu de protection produisent nécessairement le découragement qui enfante la négligence dans le service, anéantit le zèle, tourne en ridicule les talents, ainsi que la volonté d'en avoir et conduit à la fin au déshonneur. J'ai cru entrevoir, en prenant la direction de la Marine, que ce corps était bien près de cette fin. L'on suivait avec apathie l'ancienne ordonnance de 1689 qui, dans bien des articles, ne pouvait pas être adaptée au service de la marine actuelle, parce que la marine de France et la marine d'Angleterre ne sont pas les mêmes qu'elles étaient en 1689. Le corps de la Plume était l'objet de l'animosité de celui de l'Épée ; la Plume, de son côté, se targuait des avantages de l'ordonnance, négligeait les intérêts de V.M. pour les siens propres, cultivait les bureaux, lesquels, unis avec elle, méprisaient et maltraitaient les officiers, de sorte que personne ne songeait et ne se souciait d'aller à la mer, mais l'on était occupé à se déchirer dans l'intérieur, à se mépriser, à dire du mal du ministre, des bureaux et des uns et des autres. Ce n'est pas qu'il n'y eût des gens d'esprit et de mérite

---

<sup>1</sup> *Mémoire de monsieur de Choiseul remis au Roi*, dans Joseph Calmettes, *Mémoires du duc de Choiseul, 1719-1785*, 1904, p. 408-409, pour ce développement.

dans les deux états ; leurs voix étaient étouffées par la multitude, et d'ailleurs il fallait avoir un courage surnaturel pour s'opposer au torrent.

« Je cherchai, dès les premiers instants que je dirigeai cette partie, à connaître les talents possibles et les caractères des différents individus à qui je devais commander. Je fus étonné du nombre d'officiers instruits et d'esprit que je trouvai dans un corps abâtardi. J'en fis venir une certaine quantité à Versailles ; nous avons eu pendant un hiver [1763-1764], sur toutes les parties de la Marine, des conversations raisonnées. J'y ai puisé beaucoup de lumières ; en m'instruisant, j'ai tâché de leur faire sentir que je m'instruisais. Je me suis attaché à acquérir leur confiance, *et le résultat de ce travail qui a été fait en commun a été, après un examen de ma part de plus d'un an, l'ordonnance générale que j'ai proposé à V.M. de rendre [en 1765, par conséquent].*

« Je crois, Sire, que les officiers de la marine de V.M. ont infiniment plus de connaissances que ceux de la marine de Louis XIV n'en avaient ; je crois qu'ils ont autant de volonté actuellement. Il leur manque l'expérience, que je tâche de leur donner en les employant soit à la mer, soit dans les ports, autant qu'il est possible. Je pense qu'il faut avancer les jeunes gens : il y en a de la première distinction et qui feront honneur au siècle. Et si V.M. a l'attention de donner ses ordres pour que l'on continue progressivement l'approvisionnement des ports tel que j'ai commencé ; que les comptes de l'état de chaque port soient rendus à votre ministre, ainsi qu'ils me sont rendus ; que les officiers soient employés autant qu'il est possible ; enfin, pour donner de l'âme qui manquait à cette grande machine, que le [ministre] qui la dirige ait l'air du crédit et son travail considéré par V.M., ce qui est beaucoup ; j'ose vous assurer, Sire, qu'en 1769 votre marine sera suffisante à la défense de vos possessions et sera plus forte qu'elle n'a été dans les temps les plus brillants de Louis XIV. [...] la Marine opérera le salut du Royaume ou sa décadence, de sorte qu'il est bien effrayant de voir la négligence avec laquelle V.M. et tout ce qui l'entoure la considèrent. »

La réforme morale de la Marine passait donc, selon le ministre, par une nouvelle ordonnance générale : il appelle à Versailles des officiers en vue des deux corps afin d'en choisir les rédacteurs, selon un plan qui donnerait la prééminence au corps militaire, comme on peut raisonnablement l'induire de la première partie de la citation. Parmi les officiers militaires retenus figure sans surprise Bigot de Morogues, qui a participé à la réforme de l'artillerie de la Marine à la fin de 1761. Il arrive à Versailles au début de 1763 et repart à Brest à la fin de mars 1764 avec les provisions de chef d'escadre<sup>2</sup> : il est le seul à avoir participé de bout en bout à l'ordonnance nouvelle, dans sa première version. Curieusement, Blouin parle de façon plutôt élogieuse de cet adversaire déterminé de la Plume : « M. de [Morogues] avait de la confiance en moi, il m'était attaché et il le devait car, en sa qualité de bon officier, je l'avais souvent aidé dans son avancement [n'oublions pas que Blouin est le cadet de Bigot de 27 ans...] ; il m'avait toujours communiqué ses mémoires, souvent inintelligibles par le désordre de ses idées et de sa diction ; mais on y trouvait parfois des pointes de lumière et des traits de génie, mêlés à beaucoup de chaleur et d'inconsidérations. »<sup>3</sup> La lecture des mémoires

<sup>2</sup> « Le Roi a accordé à M. le vicomte de Morogues, capitaine de vaisseau et chef de brigade d'artillerie, des provisions de chef d'escadre des armées navales. Il a aussi obtenu une gratification de 6 000 l pour le dédommager des dépenses que lui a occasionnées son séjour à la Cour pendant près de quinze mois qu'il y a été appelé. » Travail du Roi du 28 mars 1764 (décisions datées du 1<sup>er</sup> avril), C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 51.

<sup>3</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup> 19r.

autographes nous a laissé l'impression contraire ; il est vrai que nous n'en avons retrouvé qu'une partie, il nous manque en particulier deux mémoires généraux qui ne nous sont connus que par les lettres d'envoi datées du 25 mars et du 15 juin 1763.

Par la première de ces lettres, Bigot adresse au ministre « le précis d'un mémoire plus long [qu'il a] fait sur le rétablissement de la Marine »<sup>4</sup>. Il y a tenu compte de trois mémoires communiqués par Rodier « et qui ne sont point contraires à ce que pensent beaucoup de bons officiers de la Marine ». L'officier résume ainsi son plan. Le fond de l'ordonnance de 1689 est bon, mais il donne trop d'autorité aux intendants « dans un objet dont la fin est l'exécution militaire ». Le Génie et l'Artillerie exécutent tout le détail du service eux-mêmes, alors que la Marine le fait faire par des intermédiaires « qui sont moins intéressés à la bonne économie et au juste emploi des fonds que les officiers d'épée, à qui il ne reste que le maniement des armes et le service extérieur. » De cette façon, les officiers militaires sont également privés de prendre « une connaissance utile d'un détail d'où dépend le succès de tous les mouvements et entretient dans la régie des formalités coûteuses que l'activité militaire peut réduire sans faire tort au fond. »

Bigot sent qu'il ne peut rien proposer de solide que le ministre ne lui ait tracé un canevas d'ordonnance. « Je n'ai point montré ce mémoire à M. Rodier. J'ignore, Monseigneur, la part que vous jugez à propos qu'il ait dans la formation d'une nouvelle ordonnance ; j'ai dû prendre auparavant vos ordres sur le travail, mais j'ai pensé, Monseigneur, que lorsque vous aurez tracé un plan de service et de régie, il ne sera pas difficile de le remplir en introduisant les idées que vous approuveriez dans l'ordonnance de 1689 et y insérant ce qu'il y a de meilleur et de plus analogue à nos usages dans celle de la marine d'Angleterre »<sup>5</sup>. En fait Choiseul n'a pas de plan et il attend qu'on lui en propose pour se déterminer.

La seconde lettre nous apprend que Choiseul a approuvé le mémoire de mars et donné des directives à Bigot<sup>6</sup>. Du côté militaire, le plan de l'avancement est la suivant. « Les promotions ont été en partie cause de la langueur de la Marine. J'ai proposé en leur place un moyen d'avancement par le service même et par le commandement, d'où il résultera que la Marine en sera plus active et que l'officier qu'il plaira au Roi de faire passer promptement à la tête du corps n'y parviendra cependant pas sans acquérir une véritable expérience. Le succès des opérations exige que les officiers généraux et les capitaines soient jeunes et instruits, la forme du service militaire qu'on établit assure également ces deux points et donne par là de la vigueur et de l'action à tout le corps. » Quant à la marine marchande, elle doit rester un réservoir d'officiers subalternes pour le temps de guerre. La dernière partie de la lettre donne à penser que les deux corps principaux vont subsister, mais que le corps militaire fournira des administrateurs et qu'un chef unique et militaire sera placé, au moins dans un premier temps, à la tête du service dans chaque port. Dans ces conditions, un *conseil* ou

<sup>4</sup> Lettre autographe et signée Bigot de Morogues, Versailles, 25 mars 1763, archives de la Guerre au S.H.D., archives centrales de la Guerre, A<sup>1</sup>-3623, pièce 21, pour ce développement. *L'Inventaire des papiers concernant la Marine trouvés chez M. le duc de Choiseul*, [1785], Marine B<sup>8</sup>-24, fait état de deux mémoires de Bigot avec leur lettre d'accompagnement, l'une datée de 1762, l'autre de 1763 (n° 68 et 78).

<sup>5</sup> Bigot précise que l'ordonnance d'Espagne, qu'il a traduite, « n'est presque qu'un commentaire de celle de France ».

<sup>6</sup> Lettre autographe et signée du 15 juin 1763, archives centrales de la Guerre au S.H.D., A<sup>1</sup>-3628, pièce 56, pour ce développement.

*comité* est considéré comme un point de réunion nécessaire ; il est un moyen de former des officiers militaires à l'administration des ports. Enfin Bigot suggère la création d'un emploi d'inspecteur général afin d'assurer l'uniformité du service dans les grands ports<sup>7</sup>.

### 10.1. Le premier plan du duc de Choiseul (été 1763)

Si l'on en croit Blouin, le ministre n'aurait lu que le mémoire de Rodier, n'y aurait rien compris et, prenant le parti de n'écouter personne, il aurait fait tout seul le plan de la nouvelle constitution, et « le plus bizarre qu'on ait jamais vu »<sup>8</sup>. Le ministre écrit au contraire : « j'ai réfléchi avec la plus grande attention aux différents plans qui m'ont été fournis, je connais mon insuffisance dans la partie maritime, mais je réfléchis que, malgré mon peu de pratique du service de mer et la faible théorie que j'ai acquise sur cet objet, je suis cependant chargé de la direction de ce département et qu'il est plus utile au service du Roi que la Marine que je dirige aille d'après mes connaissances que d'après des principes que je n'entendrais pas. »<sup>9</sup> Ainsi s'exprime-t-il au début de son premier mémoire, celui qui a dû servir de canevas à Bigot ; la seconde version, dans laquelle Choiseul a pu reprendre le second mémoire de l'artilleur, est meilleure que la première.

Le plan du premier mémoire est le suivant : Choiseul établit pour base de la Marine la division et la formation des magasins ; il discute des forces navales, de la constitution du corps militaire et enfin de la forme du service dans le port. Cette façon de présenter les matières doit découler de ce qui a d'abord été son souci principal : refaire les forces matérielles de la Marine. Les bâtiments civils et l'arrangement des matières méritent selon lui un soin particulier, si l'on veut éviter leur dépérissement, le gaspillage et la négligence. Il observe que l'absence d'une forme de radoub à Toulon oblige parfois la Marine à envoyer des vaisseaux dans le Ponant ou en Italie. Il évoque ensuite l'agencement des ports et des matières, mais en laissant voir son ignorance. Les quatre officiers militaires auxquels il a soumis son travail pour avis<sup>10</sup>, Roquefeuil, Fabry, Bigot et Bory, ont dû lui faire sentir que ces questions encore discutées formaient une matière étrangère à un texte de loi.

Des magasins nous passons aux bâtiments de guerre. L'effectif assigné par le Roi à sa marine pour 1764 comprend 61 vaisseaux et 19 frégates : 33 et 10 à Brest, 21 et 5 à Toulon, 7 et 4 à Rochefort. L'effectif du temps de guerre serait porté à 80

<sup>7</sup> Sur cette lettre figure une apostille au crayon ainsi libellée : « M. Rodier. Cet ouvrage m'a paru rempli de bonnes choses, l'examiner avec les autres. » Rodier est l'homme des bureaux pour la nouvelle loi de la Marine.

<sup>8</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 16 et 17r. Ce plan ressemble pourtant, en moins bon, à celui que Colbert avait tracé en 1670 en vue du règlement de 1674 (chapitre 2).

<sup>9</sup> [1<sup>er</sup>] *Mémoire de M. le duc de Choiseul sur la Marine*, [1763], G127, f° 175 à 198, pour ce développement. La calligraphie peut être de Rodier (c'est la même que celle de la note du 27 septembre 1774, G123, f° 125 à 129). La fin du 1<sup>er</sup> mémoire ne comporte que des titres, il est donc inachevé : « le service de l'artillerie selon l'ordonnance [de 1761] ; la solde de la Marine à arranger ; le nombre d'officiers sur les vaisseaux de chaque force à fixer ; la table à ôter aux capitaines ; le service à la mer ».

Blouin croit se souvenir que le mémoire commençait ainsi : « J'aime mieux que la Marine aille par de mauvais principes que j'entendrai que par de bons principes que je n'entendrai pas ». *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 16 et 17r.

<sup>10</sup> Annotations signées sur le 2<sup>e</sup> mémoire du duc de Choiseul, [juillet 1763], G127, f° 112 à 114.

vaisseaux et 35 frégates, si bien qu'il faudrait établir en pareille quantité les magasins particuliers et tenir au magasin général les matières et munitions permettant de construire et d'armer sans délai les bâtiments manquants. Choiseul ne croit pas, du reste, que les ports puissent en accueillir davantage, surtout à cause des magasins.

Il ne suffit pas de remplir les magasins, il faut encore qu'« en réglant les grades et les devoirs des individus soit militaires, soit de plume qui seront employés dans le port, tout le service de cette partie [soit] entendu ». Or, il ne l'est pas : le trop-plein d'employés et d'écritures nuit à la célérité du service, et, sauf le cas très rare où ils éprouveraient le besoin de s'instruire, « [les officiers de marine] végètent en critiquant ce qui est critiquable ou ce qui ne l'est pas, en parlant de ce qu'ils n'entendent pas, en frondant une administration dont ils ont peu de connaissance, en répétant par écho ce qu'ils entendent dire bon ou mauvais au champ de bataille et dans les maisons de la garnison, qui ne valent pas mieux. Leur unique occupation sérieuse est d'écrire au ministre pour être employés car il n'y a pas un état moins actif que le leur quand ils ne sont pas sur un vaisseau, et *j'ai souvent réfléchi s'il ne serait pas plus utile de leur permettre d'aller attendre de l'emploi où ils voudraient avec leurs appointements plutôt que de les astreindre à une résidence aussi inutile.* » Le ministre ne retient pas une mesure qui résolvait une partie du problème militaire : c'est le premier repentir.

Il constate que les officiers armés tendent, par défiance vis-à-vis de la Plume autant que par ignorance de leur « machine », à multiplier les demandes et les précautions, d'où « les lenteurs, les plaintes et la confusion ». « L'objet essentiel est donc, dans les armements, de simplifier la manutention du service du port et de faire en sorte que chaque officier [militaire] connaisse et soit intéressé à cette simplicité et à l'exactitude de ceux qui se trouveront employés dans les ports. » Toujours cet intérêt personnel, supposé faire ressort ! En conséquence le commandant est le chef de tous les agents attachés au port, il se fait rendre compte journallement des opérations, lesquelles n'ont lieu que par ses ordres, il vérifie par lui-même les états des magasins. Il doit seulement s'abstenir de se mêler de « la finance, acquittement des dépenses, recette des deniers, solde, appointements, gages d'ouvriers, paie de travaux, marchés de fournitures qui regardent l'intendant et dont il rend compte à la Cour ». Mais Choiseul ajoute : « Ledit intendant sera tenu de faire fournir journallement au commandant de la Marine les états de situation des magasins généraux et de travailler avec ledit commandant *et sous ses ordres*, lorsque la Cour aura prescrit des constructions nouvelles, ou que l'on emploiera les effets rassemblés dans les magasins généraux pour le service habituel du port [...]. » L'intendant doit donc être subordonné au commandant, au moins pour les travaux.

Choiseul comprend que cette division de l'autorité dans le service sédentaire doit être contrebalancée par un conseil : c'est ainsi qu'il parle de la transformation du conseil de construction en un conseil permanent et aux attributions élargies à toutes les parties dans lesquelles cette double autorité se fait sentir, comme d'une décision prise par le monarque. Il doit comprendre deux capitaines nommés par la Cour pour un an, ces officiers étant plus particulièrement chargés d'inspecter les travaux décidés, sauf les radoub dont l'exécution regarde désormais les officiers de port. Aucun rôle n'est attribué explicitement aux constructeurs dans les constructions et refontes. Le commandant nomme un lieutenant et un enseigne pour les attacher à chacun de ces chantiers en cours. Le compte rendu journalier du ou des inspecteurs permet au conseil

de régler les fournitures et l'affectation des hommes d'après les besoins réels ; l'inspecteur est jugé sur son activité et sur son sens de l'économie des moyens.

Le conseil de construction se transforme en comité pour examiner la conduite des officiers à leur retour de campagne<sup>11</sup>. Le comité examine : 1° s'ils ont exactement rempli l'objet de leur mission ; 2° s'il n'y a eu aucun séjour inutile (et donc coûteux ou faisant présumer la pacotille) dans les rades ; 3° si l'on n'a pas fait de dépenses contraires aux intérêts du Roi ; 4° s'il n'a pas été fait de pacotille, à l'aller ou au retour ; 5° si les capitaines ont pris soin de leurs équipages, « par la bonté des vivres, l'emploi des rafraîchissements, la propreté des vaisseaux, le soin des malades, l'entretien des gardes ». Le comité dispose des journaux de navigation des officiers, des apostilles des capitaines (par l'envoi fait par la Cour) et du compte rendu de ces derniers, de l'état des consommations, du devis donnant l'état du bâtiment au retour. Un des capitaines du comité visite les agrès et appareils, et le lieutenant chargé du détail ne doit recevoir ses appointements qu'au vu d'une décharge en règle du comité. Chacun des membres du comité est tenu au secret. Bory croit que les jugements relatifs aux campagnes pourraient être publiés et entraîner la retraite d'office de ceux qui se seraient mal conduits. Il voudrait aussi que les maîtres soient nommés par le comité, qui examinerait leur conduite également, vu que « tout ce qui est destiné à jouer un rôle dans la Marine doit subir le jugement du comité » et que la promotion des maîtres à l'état de maître entretenu n'est pas contrôlée sérieusement<sup>12</sup>.

L'introduction d'un commandant en second modifie la hiérarchie militaire dans le port en ce que Choiseul lui attribue les fonctions de son chef en son absence, l'inspection habituelle des travaux lorsqu'il est présent et les fonctions de lieutenant de Roi dans les places, si bien qu'il est aussi chef de la majorité, avec deux majors sous les ordres conjoints des deux commandants<sup>13</sup>. Le service du port n'est pas modifié, quoiqu'il dépende désormais du commandant, les officiers de port étant « les agents du concert qu'il doit y avoir entre le commandant de la Marine et l'intendant ». Les capitaines de port ont aussi l'inspection sur les officiers attachés aux vaisseaux désarmés. S'il sont deux, c'est pour que le service soit bien fait et que l'un puisse naviguer pendant que l'autre reste à terre. Le grade de capitaine de frégate, qui doit être recréé, peut convenir à un capitaine de port en second. Les places d'aide de port, également rétablies, sont données à des gardes, chaque année dans ce service comptant pour six mois de mer. Les gardes n'y sont nommés que pour un an, les lieutenants et enseignes pour deux. Le ministre envisage donc de supprimer le cadre et le recrutement direct des officiers de port, pour confier les quelques places qu'il conserve à des officiers de vaisseau qui ne feraient que des passages dans ce service.

*Choiseul renonce à affecter un état-major permanent à chaque vaisseau et à chaque frégate désarmés : il n'y attache qu'un lieutenant, un enseigne et cinq maîtres*

<sup>11</sup> [2<sup>e</sup>] *Mémoire de Mgr le duc de Choiseul sur la Marine*, juillet 1763, G127, f° 111 à 174, pour ce développement. Une copie de ce mémoire, faite par Bigot et peut-être destinée à Sartine, se trouve à la bibliothèque du S.H.D. (Marine Vincennes) sous la cote Ms 21.

<sup>12</sup> En 1759 Bory a demandé à Berryer l'autorisation de lire les relations de campagne conservées au bureau des archives (alors confié à Truguet) pour s'instruire et s'occuper à la fois. Il pense que la correspondance générale des campagnes doit être remise entre les mains d'un militaire pour qu'il l'examine : c'est le meilleur moyen de connaître réellement la manière de servir des militaires à la mer. Lettre de Bory à Berryer du 22 septembre 1759, G133, pièce 16.

<sup>13</sup> [Réf. 9], pour ce développement.

entretenus, pour en prendre soin, ainsi que du magasin particulier, deux matelots et deux mousses pour le gardiennage. Les deux officiers seront l'un lieutenant en pied, l'autre premier enseigne lors de l'armement et quel que soit le capitaine désigné ; de même les officiers-mariniers seront-ils compris dans l'armement. Au retour de la campagne, c'est le lieutenant en pied qui répond du matériel et non le capitaine. Les observateurs critiquent le choix imposé du lieutenant en pied<sup>14</sup>. Roquefeuil écrit que le capitaine a toujours été le maître de le choisir et qu'il est du bien du service que ce lieutenant jouisse de la confiance de son chef. D'ailleurs l'on risquerait ainsi de mettre dans les états-majors des lieutenants plus anciens que le lieutenant en pied attaché au vaisseau ; l'officier général reconnaît cependant que l'habitude de donner le détail au lieutenant le plus ancien est elle aussi mauvaise.

L'écrivain embarqué est le secrétaire du lieutenant en pied, il tient les registres en double pour en communiquer un exemplaire à l'intendant à son retour. Bigot de Morogues, fils d'un intendant qui a été écrivain, fait remarquer en marge du second mémoire que « beaucoup d'écrivains qui vaudront bien des lieutenants par leur naissance et les autres, par amour-propre, supporteront difficilement d'être à la mer secrétaires du lieutenant de détail ; on pourrait leur substituer des commis aux écritures. » Cet écrivain devant aussi rendre des comptes à l'intendant pour les vivres et les matelots, Rodier préfère le subordonner au capitaine. Par ailleurs il juge inconvenant de subordonner l'intendant au commandant ; il ne paraît plus vouloir donner des grades militaires à la Plume, comme la fin de son propre mémoire le donnait à penser (chapitre 9).

Le parc d'artillerie doit être séparé de l'arsenal et le commandant de l'artillerie dépendre du commandant de la Marine<sup>15</sup>. Le commandant de l'artillerie lui fournit du matériel d'armement et des hommes. Parmi ceux-ci, un officier doit embarquer sur chaque vaisseau et prendre soin des effets du service, comme le lieutenant en pied en a le détail dans sa partie ; il a pour secrétaire un sergent ou un canonnier de la brigade, il commande le détachement de son service s'il est seul ou s'il est en second, son chef prenant alors en charge le matériel.

Les vivres et les hommes de levée regardent l'intendant considéré comme un fournisseur ; l'équipage réuni dans le port ne passe sous les ordres de son capitaine qu'au moment du départ.

Choiseul incorpore dans son second mémoire l'essentiel du passage du mémoire de Rodier relatif aux gardes, mais avec quelques changements<sup>16</sup>. Il est clair que le recrutement nobiliaire, par les compagnies, doit rester la voie principale. Le ministre conserve quatre compagnies de 80 gardes (Rodier n'en prévoit que 60), encadrées par douze officiers chacune, et ne donne pas de rang aux gardes. Ignorant sans doute que le ministre imite l'institution des *midshipmen*, Bory ne comprend pas qu'il exige 18 mois de navigation préliminaire dans l'une ou l'autre marine : si l'on prévoit un noviciat avant le noviciat, écrit-il, c'est que l'on craint peut-être de ne pouvoir remercier un garde inapte au service de mer, et c'est alors une preuve de faiblesse. C'est plus le goût pour le métier qu'un examen préliminaire sur le pilotage, qui est le nouveau critérium d'admission ; c'est pourquoi le ministre ne veut plus recruter les gardes qu'à l'âge de 16 ans, en revenant sur la décision prise en 1762. Il

<sup>14</sup> [Réf.11], pour ce développement.

<sup>15</sup> [Réf. 9], pour ce développement.

<sup>16</sup> [Réf.11], pour ce développement.

veut donner la préférence aux fils d'officiers de la Marine et de gentilshommes « pauvres », tout en maintenant la pension annuelle de 600 l. Les gardes de 3<sup>e</sup> classe sont susceptibles d'être promus enseignes après leurs examens, s'ils ont 20 ans et réunissent trois années de navigation, y compris les navigations préliminaires (6 ans en Angleterre).

La seconde voie de recrutement est justifiée comme dans le plan de Rodier : 1<sup>o</sup> ouvrir la carrière à davantage de gentilshommes ; 2<sup>o</sup> mieux choisir les officiers en augmentant le nombre de candidats dont on puisse tester la capacité et le goût ; 3<sup>o</sup> « trouver par la suite dans les jeunes gens de bonne famille une pépinière d'officiers plus instruits », *sous-entendu plus instruits que les officiers des grades intermédiaires dont Choiseul ne parle pas, puisqu'ils ne doivent plus exister*. Le secrétaire d'État donne les ordres d'admission des volontaires comme des gardes, mais le nombre des volontaires n'est pas fixé. Les gentilshommes qui veulent devenir gardes et naviguer d'abord sur les bâtiments de l'État doivent eux aussi être admis comme volontaires en premier lieu. Les commandants à la mer sont autorisés à embarquer leurs fils et neveux à l'âge de 12 ou 13 ans, et quelques autres débutants à 14 ou 15 ans, en vue de favoriser ce noviciat comme en Angleterre. Le service à bord des gardes et des volontaires est le même, ils mangent à la même table et portent le même uniforme, « avec quelque différence qui sera déterminée ». Les volontaires sont admis aux exercices des gardes à terre, si le commandant du port en est d'accord. Le plan prévoit l'examen des volontaires de 20 ans ayant 4 ans de navigation dont 2 sur les vaisseaux du Roi, « concurremment avec » les gardes de la Marine. Ceux qui réussissent sont promus enseignes ou inscrits sur une liste d'attente.

Le ministre admet donc une certaine ouverture du recrutement aux roturiers, mais l'on sent bien que ceux-ci doivent d'abord servir à l'émulation des gardes nobles, *parce que l'amélioration du recrutement dans la noblesse est le véritable but poursuivi*. Rodier et Choiseul savent que les gentilshommes chercheront à servir comme volontaires dans la Marine avant de passer l'examen de garde, et non à faire leurs dix-huit mois d'apprentissage préalable dans la marine marchande. C'est ce qu'il faut pour les voir à l'œuvre, et, plus ils seront nombreux, meilleur sera le choix. Les volontaires roturiers, à qui l'on fait quelques avantages dans la marine marchande, sont surtout destinés à peupler les rangs des réservistes, non seulement dans l'état d'officier bleu, mais aussi d'enseigne ou de lieutenant de vaisseau. C'est beaucoup pour l'époque, ainsi que nous allons le voir.

Le second mémoire du ministre comprend un tableau de composition des états-majors selon les bâtiments qu'il range par nombre de canons, et l'on peut en déduire par approximation le nombre des officiers particuliers nécessaires pour un armement général en se reportant aux mémoires de Truguet de 1761<sup>17</sup>. Si l'on ajoute les officiers de marine employés dans les services à terre dont parle le ministre, l'on peut dresser le tableau suivant<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> G122, f<sup>o</sup> 168 à 188. Nous avons placé dans une seule catégorie selon Choiseul les bâtiments les plus voisins des catégories indiquées par le ministre ; il y a en tout 60 vaisseaux de 50 à 116 canons ; 19 frégates de 20 à 40 canons ; 9 corvettes de 12 et 16 canons ; 8 chébecs de 12 à 24 canons.

<sup>18</sup> Nous avons supposé que tous les commandants en 1<sup>er</sup> ou en 2<sup>e</sup> sont officiers généraux.



	Capitaines	Lieutenants	Enseignes	Gardes	Observations
Service de la mer, sauf l'artillerie (armement général)	119	258	336	420	Total : 713 officiers particuliers
Service du port	6	6*	6*	12*	*ne peuvent aller à la mer
Service de l'artillerie selon l'o. du 21.12.1761	9	33	96	-	
Service de la majorité	6	3	3	-	
Compagnies de gardes	8	16	24	-	
<b>Total</b>	<b>148</b>	<b>316</b>	<b>465</b>	<b>432</b>	<b>929 officiers</b>

Voici enfin, selon le 2<sup>e</sup> mémoire, le nombre d'officiers à fixer par grades, celui qui a été fixé par la décision du Roi du 11 janvier 1762 et le temps minimal de navigation dans le grade précédent jugé nécessaire pour passer au grade suivant.

	Fixation du 11.1.1762	Effectif proposé	Situation [en juin 1763]	Temps de navigation	Observations
Vice-amiraux	2*	2	2		*selon 306AP21, pièce n° 12
Lieutenants généraux	6*	6	5		
Chefs d'escadre	18*	18	16		
Capitaines de vaisseau	140	120*	134	24 mois	* le chiffre de 100 a été changé ; c'est ce chiffre qui figure dans Ms 21
Capitaines de frégate	-	30	-	48 mois	
Lieutenants de vaisseau	316	280	313		
Enseignes de vaisseau	364	360	359	18 mois	
<b>Total des officiers</b>	<b>846</b>	<b>816</b>	<b>829</b>		
Gardes du P. et de la M.	400*	320		18 mois	*ord. du 11.1.1762

Le ministre propose donc un effectif nettement inférieur à celui que nous avons calculé dans le premier tableau. Si l'on tient compte de la disparition des officiers des grades intermédiaires, le premier nombre est à peine suffisant pour un armement

général, même en embarquant presque tous les officiers attachés à un détail, ce qui veut dire que l'on aura recours aux officiers bleus<sup>19</sup>. Mais, si l'on considère l'avancement, l'on voit qu'un garde restera douze ans en moyenne dans cet état en temps de paix, si l'on suppose qu'une carrière moyenne d'officier dure trente ans. C'est beaucoup trop, et pourtant les observateurs n'en disent rien.

L'avancement doit se régler sur le temps de navigation et les commandements, le mérite et l'existence de vacances rendant suffisantes ces conditions nécessaires. Bigot et Rodier estiment que l'on peut faire un excellent capitaine de vaisseau après huit ans de navigation et non neuf, mais personne ne se récrie contre l'autre condition : deux commandements pour passer capitaine de frégate, un commandement dans ce nouveau grade pour devenir capitaine de vaisseau ; des commandements de divisions de plusieurs vaisseaux pour accéder au grade de chef d'escadre. Le ministre souligne assez qu'il n'est plus question d'avancer à l'ancienneté. Quelques changements de paie sont indiqués, notamment celle des capitaines de vaisseau (3 600 l pour un capitaine astreint à la résidence et employé dans le port ou à la mer ; 3 000 l pour celui qui, sans être astreint à la résidence, reste quatre mois dans le port dans l'année ; 2 400 l aux autres capitaines de vaisseau, et 2 000 l aux capitaines de frégate). Nos observateurs n'approuvent guère la suppression de la résidence envisagée pour les capitaines non attachés aux détails militaires du port ni au conseil de construction, il est vrai avec une diminution d'appointements : Fabry déclare par exemple que les officiers « ne doivent point perdre de vue ce qui est relatif à leur état ». Bory voudrait donner à des officiers méritants mais qui ne peuvent plus servir à la mer des places qui permettraient à d'autres officiers d'avancer. En effet ces occasions sont rares, et l'officier cherche à rester au service jusqu'à la mort : cela peut expliquer, selon lui, la tendance au dénigrement et cette jalousie nuisible au service que des observateurs extérieurs à la Marine considèrent comme l'un des traits distinctifs de l'officier de marine français. Bory ne propose pas de prendre ces places à la Plume, mais de réserver à la Marine les gouvernements, lieutenances de roi et majorités des places maritimes.

Dans son premier mémoire, Choiseul, ne retenant pas le demi-grade de *commodore* entre les capitaines de vaisseau et les contre-amiraux, conserve à la hiérarchie des grades de la Marine la correspondance des rangs avec l'armée de Terre et y réintroduit le grade de capitaine de frégate, avec le rang de lieutenant-colonel<sup>20</sup>. Il prévoit qu'à l'avenir la charge d'amiral de France pourrait revenir à un marin ou être remise à un « conseil maritime » dont le secrétaire d'État serait le chef, à l'instar de l'Amirauté britannique. Les lieutenants généraux accéderaient directement au grade de maréchal de France ou seulement à celui de vice-amiral. Les vice-amirautés, portées de deux à quatre, seraient soit des places de retraite (ce qu'elles sont de fait depuis longtemps, sauf à être données à la haute noblesse), soit des places de distinction accordées à des lieutenants généraux trop jeunes pour être promus maréchaux. On sent par là que Choiseul veut à la fois rajeunir le cadre des officiers généraux de la Marine et donner à ses officiers des perspectives comparables à celles offertes dans l'armée de Terre. Dans le 2<sup>e</sup> mémoire, le ministre abandonne son projet de démembrement de la charge d'amiral<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Ceci est indiqué implicitement G127, f° 162v, la préférence allant aux anciens volontaires.

<sup>20</sup> [Réf. 9], pour ce développement.

<sup>21</sup> G127, f° 157v.

Enfin le ministre veut remplacer la table du capitaine par trois tables : celle du commandant, qui pourra inviter, lorsqu'il sera sous voiles, deux ou trois officiers au plus de son état-major, à tour de rôle ; celle de l'état-major, écrivain, chirurgien-major et aumônier compris ; celle des gardes et des volontaires<sup>22</sup>. Il prévoit de régler la ration des officiers et aussi le bétail que les officiers ne pourront s'empêcher d'embarquer. La nourriture sera confiée à un commis du munitionnaire, le Roi paiera un pourvoyeur et un cuisinier pour la manutention : les officiers n'auront plus à s'en occuper. D'ailleurs ils paieront leur nourriture au munitionnaire au moyen d'un supplément de traitement en argent, ajouté à la ration en nature, pour se mettre « à portée de se procurer les douceurs qu'ils jugeront convenables ».

Tel est, dans ses grandes lignes, le plan arrêté par Choiseul d'une nouvelle ordonnance générale à l'été 1763. Aucun des deux mémoires n'est complet, et l'on sent déjà que le ministre recule dans la partie militaire. Les deux mémoires ne disent pas non plus comment le personnel d'exécution des ports va être gouverné : l'intendant va-t-il le garder et dépendre seul du commandant pour les travaux, ou bien ce personnel va-t-il entrer dans l'orbite du conseil de construction, par l'intermédiaire des nouveaux inspecteurs, ou dans celle du commandant de la Marine, par l'intermédiaire de son second, qui doit jouer le rôle d'inspecteur des travaux ?

## 10.2. Les projets d'ordonnances de 1764

Choiseul charge Bigot de rédiger l'ordonnance principale<sup>23</sup>. La loi nouvelle devait comporter trois ordonnances : une ordonnance « concernant la Marine » dont la version rédigée et imprimée à un petit nombre d'exemplaires comporte 1 340 articles ; une ordonnance « portant règlement sur les titres, le nombre, le choix, la destination et les appointements des officiers d'administration de la Marine, et des écrivains de la Marine et des Classes », en 29 articles ; une ordonnance « concernant les appointements des officiers de la Marine, solde des compagnies des gardes du pavillon et de la Marine et l'uniforme »<sup>24</sup>. À l'ordonnance principale devaient être joints deux règlements : un état du nombre des officiers et des équipages à embarquer sur chaque type de bâtiments, un règlement d'armement pour six mois de campagne de ces mêmes bâtiments.

Une comparaison article par article du projet d'ordonnance générale de 1764 et de celle qui a été promulguée le 25 mars 1765 montre que l'une est une version retouchée par la Plume de l'autre. L'arrangement des matières dans le projet de 1764, en 101 titres repris sauf exception dans l'ordonnance de 1765 (les 103 titres de l'ordonnance sont regroupés en 16 livres), est fort différent de celui de l'ordonnance de 1689. Dans l'ancienne loi, le service militaire occupe la presque totalité des dix premiers

<sup>22</sup> [Réf.11], pour ce développement.

<sup>23</sup> D'après Bigot de Morogues, dans le *Mémoire concernant l'ordonnance de la Marine projetée par M. le duc de Choiseul [en 1763]*, G122, f° 289 à 291, le projet d'ordonnance est imprimé à vingt ou vingt-cinq exemplaires avec de grandes marges « pour que les officiers généraux, les capitaines les plus distingués du corps et quelques intendants auxquels il devait être envoyé pussent faire leurs observations et corriger ce en quoi le capitaine qui avait été chargé de la rédiger aurait pu se tromper ».

<sup>24</sup> L'un de ces exemplaires est conservé à la bibliothèque du S.H.M., cote 53G39 ; c'est celui dont nous sommes servi. Un exemplaire du projet d'ordonnance relative à la Plume se trouve dans A<sup>4</sup>-3 ; l'ordonnance relative à l'Épée, d'ailleurs nécessaire pour compléter la loi, est attestée par le mémoire d'Hurson, *Observations sur les nouveaux règlements de la Marine*, G122, f° 242 à 270.

livres et le livre XIX, soit 55 titres, le service sédentaire correspondant à peu près à la deuxième partie (53 titres ; deux des titres du livre XX se rapportent aux hôpitaux de campagne) ; l'ordre des matières est celui d'une ordonnance « pour les armées navales et arsenaux de marine ». La nouvelle loi ne reprend que 72 des 108 titres de l'ancienne (dont plusieurs, il est vrai, sont caducs, alors que d'autres restent en vigueur) et elle noie le service sédentaire dans le service militaire, dont il est question de bout en bout. Le préambule de 1764 ne dissimule pas qu'il s'agit de « faire plusieurs changements dans la constitution du corps militaire et dans la forme de l'administration [des] ports et arsenaux ». L'auteur de celle de 1765 utilise l'hyperbole pour dire qu'il y a peu de changements.

Il n'est pas facile de présenter linéairement les projets de 1764 ni de les comparer avec la législation précédente, principalement l'ordonnance de 1689, et avec les ordonnances et règlements rendus en 1764 et 1765, dont une partie de la substance provient des travaux de 1764. La rédaction du projet de 1764 suit pourtant, comme en 1689 et en 1765, l'ordre des personnes pour décrire les fonctions, et décrit séparément certaines activités des deux services avec les mêmes lacunes et les mêmes maladroites, notamment en ce qui concerne le rattachement hiérarchique, sauf quand il s'agit de remplacer l'autorité de l'intendant, là où elle est indiquée, par celle du commandant. Le *Projet* peut être divisé comme suit : les titres 1 à 22 se rapportent essentiellement au personnel militaire, les titres 23 à 60 au service sédentaire (civil et militaire, pour les majorités) et les titres 61 à 101 au service militaire. Nous allons analyser et comparer ici les parties qui concernent le service sédentaire et le service militaire (y compris dans ce dernier cas l'ordonnance de 1765, qui suit le *Projet* de près), sauf l'artillerie. Les officiers de marine, les gardes du pavillon et de la Marine et l'artillerie seront traités au chapitre 11, les constructeurs, ici et surtout au chapitre 12, enfin la forme retenue pour le service sédentaire en 1765 et la réforme de la Plume au chapitre 13.

### 10.2.1. Le service sédentaire en 1689 et en 1764

Nous diviserons cette matière en cinq parties : le rôle du commandant dans le port ; le service du port ; le service de la majorité ; les constructions ; le service de l'intendant. Le mémoire d'observations de l'intendant Hurson (1712- ?) sur les projets d'ordonnances sera exploité en même temps que seront exposés les articles auxquels ces observations se rapportent<sup>25</sup>.

a. L'ordonnance de 1689 n'attribuait au commandant de la Marine qu'un rôle d'inspecteur des travaux du port et de l'arsenal, et surtout dans le cas d'armements ou de désarmements. L'extension de ses attributions à l'administration active est d'abord marquée ainsi : il se fait rendre compte chaque jour de l'état des bâtiments et des opérations du port « qu'il aura *ordonnées* ou qu'il aura *concertées* avec l'intendant »<sup>26</sup>. Hurson s'exclame : « Jamais l'Épée ne s'est concertée avec l'administration ; le contraire est toujours arrivé, mais, si le militaire ordonne dans l'administration, il ne se concertera jamais. »<sup>27</sup> Il est prévu d'autre part que le commandant donne l'ordre tous

<sup>25</sup> *Observations sur les nouveaux règlements de la Marine*, [début 1764], G122, f° 242 à 270. Le texte tend à montrer qu'il a été composé par l'intendant de Toulon.

<sup>26</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 363.

<sup>27</sup> [Réf. 25].

les jours à heure fixe et que le commandant en second, les capitaines de port, le major de la Marine, le commandant et le major de l'artillerie, les inspecteurs des constructions *et aussi l'intendant* s'y trouvent<sup>28</sup>. Hurson est catégorique : « Cet article explique tous les autres : quiconque est obligé d'aller à l'ordre est inférieur et sous les ordres directs. Il était plus court de dire : l'intendant ne se mêlera en aucune façon de ce qui se passera dans le port, et n'aura que la manutention de la finance. »<sup>27</sup>

Le capitaine de port et le service du port sont en effet rattachés au commandant, le capitaine de port devant informer l'intendant de la situation de l'entretien et de l'équipement des vaisseaux, afin qu'il donne les ordres pour les fournitures qu'elle requiert<sup>29</sup>. Le rattachement du commandant de l'artillerie n'est pas marqué, mais le *Projet* insiste sur le concert entre les deux commandants pour ce qui concerne les officiers et les détachements des brigades à embarquer, et dans les autres occasions où le service est commun<sup>30</sup>. Les constructions ne sont pas confiées directement au commandant, mais les inspecteurs du conseil de construction lui en rendent compte journallement, et le *Projet* stipule qu'il ne sera fait aucun travail sur les vaisseaux ni les frégates sans qu'il en ait reconnu la nécessité avec l'intendant<sup>31</sup>. Les ateliers échappent au commandant, même si le capitaine de port exerce sa surveillance sur certains d'entre eux : l'intendant continue de donner les ordres de fabrication<sup>32</sup>. Enfin le commandant ne doit pas se mêler de la finance, qui reste entièrement confiée à l'intendant<sup>33</sup>. Cependant, celui-ci est tenu de lui remettre chaque mois une copie de la situation des entrées et sorties du magasin général qu'il envoie à la Cour (mais non des stocks !) et de l'accompagner dans la visite dudit magasin<sup>34</sup>.

L'on peut donc dire que l'intendant garde ses agents de surveillance dans le port que sont les officiers de plume, sauf dans le service de l'artillerie et, comme nous le verrons, qu'il conserve ses prérogatives dans les travaux du port, hormis le rattachement hiérarchique des officiers de port au commandant. Nous verrons également que celui-ci dispose de ses propres officiers de plume dans ce qu'on peut appeler le service des constructions, en la personne des quatre inspecteurs du conseil de construction et des officiers attachés aux vaisseaux désarmés dans le port et subordonnés au capitaine de port.

**b.** D'après le *Projet*, il est prévu deux capitaines de port dans chacun des grands ports et un capitaine à Marseille et à Bayonne et, en tout, 14 officiers de marine par grand port et cinq officiers de marine dans trois ports secondaires (les précédents et Le Havre)<sup>35</sup>. L'affectation et la mutation des officiers de marine servant dans le port regardent le Roi et non le commandant<sup>36</sup>. Les lieutenants et enseignes affectés au service du port sont embarqués à tour de rôle et de façon que le service n'en souffre pas<sup>37</sup>. Les deux capitaines ne peuvent aller à la mer ni s'absenter en même temps<sup>38</sup>. Les

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, art. 371.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 387.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 200.

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 365.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 790.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 370.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 366.

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 348 et 349.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 433.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 434.

gardes du pavillon ou de la Marine nommés aides de port pour un an ne peuvent aller à la mer<sup>39</sup>.

Les changements qui affectent la position du capitaine de port se rapportent aux officiers affectés aux vaisseaux désarmés et qui suivent pour son compte les radoubs : nous devons donc d'abord parler de ces officiers. Le *Projet* définit ainsi leurs fonctions : « Il sera choisi parmi les lieutenants et enseignes qui ne seront point attachés à des détails fixes dans les ports, un lieutenant et un enseigne de vaisseau pour être affectés à chaque vaisseau, jusques et y compris les frégates de trente canons et veiller, pendant leur désarmement, à leur conservation et radoub, sous les ordres du capitaine de port ; ils seront aussi chargés de la visite du magasin particulier du vaisseau auquel ils seront affectés. »<sup>40</sup> Le rédacteur écrit platement que S.M. veut que les officiers de ces grades qui ne sont pas attachés aux détails du port « s'occupent utilement pendant qu'ils ne seront point à la mer »<sup>41</sup> : le motif ainsi imprimé est rayé sur l'exemplaire que nous avons lu, il en dit long sur l'état d'esprit de ceux qui ont fait renoncer le ministre aux états-majors permanents... En 1764, le nombre de bâtiments concernés est d'environ 75, soit autant de lieutenants et autant d'enseignes à attacher à ce nouveau service.

Sont également affectés aux vaisseaux et frégates considérés, comme le prévoyait l'ordonnance de 1689 et dans le même but, des officiers-mariniers entretenus, ici au nombre de quatre par bâtiment (maître d'équipage, pilote, maître-charpentier et maître-calfat) et des gardiens<sup>42</sup>. Il faudrait entretenir 300 maîtres ou officiers-mariniers au moins dans ces quatre spécialités, la distinction des deux cadres de la maistrance n'apparaissant pas dans le *Projet*. Il est dit que ces officiers-mariniers font partie de l'équipage de leur bâtiment en cas d'armement<sup>43</sup> : ce seraient donc des officiers-mariniers du cadre navigant, et les entretenus sont loin alors d'être aussi nombreux. Le capitaine de port distribue ces maîtres aux travaux et ateliers de l'arsenal après leur visite quotidienne, en leur affectant des escouades de matelots<sup>44</sup>. C'est par là qu'il tire à lui une partie des travaux, au moins pour la surveillance<sup>45</sup> : c'était au vrai la situation depuis 1689, si du moins l'affectation de maîtres entretenus aux bâtiments désarmés avait été une réalité. On notera au passage que le maître d'équipage du port conserve ses fonctions de 1689<sup>46</sup> et qu'il reste donc subordonné au capitaine de port, dont la seule fonction nouvelle est la surveillance des radoubs, si l'on néglige sa participation aux adjudications<sup>47</sup>.

Chaque jour les deux officiers et les quatre maîtres affectés visitent leur vaisseau et son magasin particulier<sup>48</sup>. Le capitaine de port visite lui aussi les vaisseaux ou se fait rendre compte de leur visite, afin de s'assurer qu'ils sont tenus en bon état ;

---

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 431.

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 435.

<sup>40</sup> *Ibid.*, art. 354.

<sup>41</sup> *Ibid.*, art. 436.

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 355.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 458.

<sup>44</sup> *Ibid.*, art. 390, 455, 690, 696 et 698.

<sup>45</sup> Le maître-charpentier affecté est employé aux réparations de son bâtiment (art. 697).

<sup>46</sup> *Projet* d'ordonnance de 1764, art. 681 (ordonnance de 1689, l. XII, t. 7, art. 5).

<sup>47</sup> *Ibid.*, art. 429. Le législateur de 1689 parle de la présence des « principaux officiers du port » lors des adjudications, sans citer nommément le capitaine de port qui en fait sûrement partie : l. XVIII, t. 1, art. 6.

<sup>48</sup> *Ibid.*, art. 439.

dans le cas contraire, il rend compte au commandant et attend ses ordres<sup>49</sup>. Le Roi change d'affectation les officiers attachés aux vaisseaux dans le port lorsqu'il le juge à propos<sup>50</sup>. Si le vaisseau est armé, le lieutenant affecté est armé et chargé du détail, l'enseigne est lui aussi armé, nonobstant le tour de service<sup>51</sup>. Le lieutenant qui montre du soin pour la conservation des effets du Roi continue d'être affecté au vaisseau après la campagne et sera choisi de préférence pour le commandement éventuel d'une corvette ou d'une frégate<sup>52</sup>. Le lieutenant négligent est interdit et ne peut être relevé que par un ordre du Roi<sup>53</sup>.

Le nouvel écrivain de vaisseau, qui ne fait plus partie du corps de la Plume (chapitre 13) subsiste dans le *Projet* et il n'est pas subordonné au lieutenant chargé du détail, mais au commissaire d'escadre lorsqu'il en est embarqué un<sup>54</sup>. Il servirait plutôt de secrétaire et aussi de caution au lieutenant, parce que les dispositions prises ici contreviennent aux règles établies en matière d'administration. D'après le *Projet*, le lieutenant charge chaque maître des parties de l'armement qui le regardent et lui en fait signer des états par lesquels il s'oblige à lui rendre compte chaque jour des consommations<sup>55</sup>. Au désarmement, il fait remettre au magasin particulier les effets non consommés, le garde-magasin particulier s'en chargeant sur son registre<sup>56</sup>. Dans les deux cas le lieutenant fait le travail de l'écrivain et charge un officier-marinier qui ne peut être changé : la Plume ayant le dépôt des effets du Roi, c'est à l'écrivain de se charger, puis de se décharger des effets en question vis-à-vis du garde-magasin, et non à des maîtres. Afin de tourner la difficulté, les rédacteurs donnent pour rôle à l'écrivain : 1° de recevoir en présence du lieutenant le matériel d'armement et d'en faire l'inventaire sur le registre coté et paraphé par l'intendant, dont un double est destiné à la décharge du garde-magasin ; 2° d'assister ensuite à la distribution du matériel aux maîtres, qui signent des états par lesquels ils doivent lui rendre compte chaque jour des consommations, qu'il transcrit sur son registre<sup>57</sup>. En somme le travail est fait en double. Comme les réformateurs militaires ne s'intéressent qu'au matériel, ils laissent à l'écrivain le soin de tenir le registre de l'équipage et les états des vivres et des médicaments<sup>58</sup>.

Au retour, l'écrivain fait rendre compte des consommations en présence du lieutenant ; s'il y a dissipation ou mauvais emploi, rapport est fait au conseil de marine, et l'intendant fait réparer le tort et punir les maîtres coupables<sup>59</sup>. Le lieutenant vérifie les consommations, puis fait vérifier et certifier par le capitaine l'inventaire d'armement sur lequel ont été portées les consommations, pertes et avaries<sup>60</sup>. Le registre est remis au conseil de marine « pour que l'examen en soit fait avant que ceux qui ont dû rendre des

<sup>49</sup> *Ibid.*, art. 403.

<sup>50</sup> *Ibid.*, art. 440. D'après l'article suivant, le lieutenant qui quitte sa place remet ses inventaires à son successeur : il n'est donc pas comptable d'effets et il ne peut pas l'être.

<sup>51</sup> *Ibid.*, art. 442.

<sup>52</sup> *Ibid.*, art. 449.

<sup>53</sup> *Ibid.*, art. 450.

<sup>54</sup> *Ibid.*, art. 917 et 918.

<sup>55</sup> *Ibid.*, art. 444.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 446.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 919 à 922.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 923 à 926.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 927 et 1015. On a recopié l'ordonnance de 1689 : l. XII, t. 5, art. 14.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 447 et 1018.

comptes en soient déchargés et payés de leur solde et appointements. »<sup>61</sup> Cette périphrase paraît désigner non seulement le lieutenant, mais aussi les maîtres détenteurs d'effets et même l'écrivain. Seul le lieutenant chargé du détail subit nommément cette mesure<sup>62</sup> ; il peut donc y avoir une erreur dans la rédaction de l'article précité. La subordination de l'écrivain ou sa suppression serait plus simple, si l'on donnait au lieutenant la comptabilité du matériel de son bord avec les sanctions qui accompagnent cette fonction, ce qui serait, il est vrai, une nouveauté dans l'administration. La visite par un capitaine du conseil de construction et le capitaine de port suit le désarmement ; les deux officiers doivent vérifier le devis du capitaine qui a désarmé et proposer au conseil le radoub qui mettra le bâtiment en état de servir à nouveau<sup>63</sup>.

L'intendant n'est plus prié d'assister à la visite des bâtiments avant leur armement, alors qu'un constructeur doit y être<sup>64</sup>. Si le radoub à faire à la suite de cette visite est peu considérable, le commandant (et non plus l'intendant) l'ordonne et le capitaine désigné la suit ; dans le cas contraire, le commandant (*idem*) fait préparer le vaisseau de même rang qui sera en état de servir le plus tôt<sup>65</sup>. Lors de cette visite, un état des manquants à l'état d'armement est également établi et communiqué à l'intendant pour qu'il fournisse le matériel<sup>66</sup>. Les officiers de l'état-major, par leur présence à bord ou l'exécution des tâches qui leur sont confiées, doivent faire avancer le travail de l'armement et empêcher les matelots de se dissiper ; ils doivent de même assister à la carène et au radoub de leur bâtiment et surveiller que le travail est bien fait<sup>67</sup>. Le capitaine de port s'informe journalièrement de l'avancement des armements et tient prêts les moyens de manutention et de transport dont il dispose<sup>68</sup>. Les capitaines ont défense de refuser les effets d'armement qui, « après la visite ordonnée par le commandant du port, auront été trouvés en état de servir, à peine d'interdiction »<sup>69</sup>. Le commandant sert donc de garant de la qualité des effets d'armement à la place des officiers de plume ou de port soumis à l'intendant.

Hurson admet que la subordination d'officiers militaires à l'intendant va à l'encontre des règles de service en ce qui concerne les personnes, mais non en ce qui regarde les fonctions<sup>70</sup>. S'il y a faute punissable de la part d'un officier de port, l'intendant doit en demander la punition au commandant ou au ministre. D'ailleurs, « si les commissaires qui ont des détails dans les ateliers, dans les bois, etc., restent sous les ordres de l'intendant et que les officiers de port soient uniquement sous ceux du commandant, il n'est pas possible que les ordres ne se croisent », aussi faut-il les subordonner également au commandant. Dans les deux versions de l'ordonnance générale, le capitaine de port reste chargé de la conservation, de l'entretien et de l'équipement des vaisseaux ; dans le projet de 1764, il est subordonné au commandant et informe l'intendant, alors que d'après l'ordonnance de 1765, il est placé « sous l'autorité de

<sup>61</sup> *Ibid.*, art. 1018. Les officiers bleus reçoivent une solde mensuelle comme les maîtres et peuvent être investis de la fonction d'officier de détail.

<sup>62</sup> *Ibid.*, art. 448.

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 395 et 1021.

<sup>64</sup> *Ibid.*, art. 975.

<sup>65</sup> *Ibid.*, art. 976 et 977 (ordonnance du 15 avril 1689, l. XIV, t. 1, art. 2 à 4).

<sup>66</sup> *Ibid.*, art. 392 et 443.

<sup>67</sup> *Ibid.*, art. 985 et 986.

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 393.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 993.

<sup>70</sup> [Réf. 25], pour ce paragraphe.



l'intendant, auquel il rendra compte ainsi qu'au commandant »<sup>71</sup>. Ces solutions ne pouvaient que susciter de nouvelles difficultés.

c. Le *Projet* prévoit l'affectation de six officiers de marine aux majorités de chacun des grands ports et deux à Marseille<sup>72</sup>. Le major porte les ordres du commandant et les reporte dans un registre<sup>73</sup>. Le commandant en second faisant les fonctions de lieutenant de roi des places pour la garde et le service des troupes dans le port, le major remplit quant à lui celle des majors des places<sup>74</sup>. Le major ne se mêle pas de la discipline intérieure des troupes, qui appartient à leurs commandants et majors<sup>75</sup>. À la mer il est chargé de composer les signaux de l'armée<sup>76</sup>.

d. L'examen des articles du *Projet* qui ont rapport aux constructions montre que, si l'on n'ose encore proposer de créer une direction aux dépens de l'intendant, l'on cherche du moins à faire des constructions navales un service indivis et placé, du côté militaire, sous la surveillance étroite du conseil de construction. D'après l'ordonnance de 1689, quatre officiers y siégeaient en qualité de membres permanents : le commandant de la Marine, l'intendant ou, à défaut, le commissaire général, l'inspecteur des constructions et le capitaine de port, sans compter les autres officiers généraux présents dans le port et les capitaines ou commissaires appelés à l'occasion en raison de leur compétence<sup>77</sup>. Dans le *Projet*, ce nombre est porté de quatre à neuf ou dix par l'adjonction du commandant en second, qui préside en l'absence du commandant en chef du port, du commandant de l'artillerie s'il est capitaine de vaisseau, du major de la Marine et de quatre capitaines de vaisseau nommés par la Cour pour l'inspection des constructions neuves, deux d'entre eux étant renouvelables tous les ans<sup>78</sup>. Le contrôleur reste le secrétaire sans voix d'un conseil dans lequel l'intendant doit siéger désormais seul parmi huit ou neuf officiers de vaisseau, alors que l'un de ses subordonnés était à ses côtés parmi les quatre membres permanents de l'organisation de 1689. Le quorum exigé pour la validité des délibérations est de six voix ; en cas de partage, la voix du commandant est prépondérante<sup>79</sup>.

Les fonctions du conseil sont les suivantes : 1° examiner les comptes rendus des constructions, refontes et radoubs en cours et de l'entretien journalier des vaisseaux ; 2° examiner les rapports relatifs aux vaisseaux de retour de campagne ; 3° délibérer sur le plan à envoyer, après concours entre les constructeurs, à l'approbation de la Cour, pour les constructions neuves ordonnées<sup>80</sup>. Les deux dernières fonctions sont celles qui sont mentionnées en 1689 ou plus récemment. Le conseil de construction reste pour l'essentiel un organe consultatif, ses délibérations étant envoyées au ministre pour décision<sup>81</sup>. Le commandant et l'intendant décident des « petits » radoubs, mais les

<sup>71</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 387, et ordonnance générale du 25 mars 1765, art. 309.

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 350.

<sup>73</sup> *Ibid.*, art. 376 et 378.

<sup>74</sup> *Ibid.*, art. 380.

<sup>75</sup> *Ibid.*, art. 382.

<sup>76</sup> *Ibid.*, art. 383 et 384.

<sup>77</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XIII, t. 1, art. 2 et 3.

<sup>78</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 352 et 353.

<sup>79</sup> *Ibid.*, art. 709.

<sup>80</sup> *Ibid.*, art. 708 et 710.

<sup>81</sup> *Ibid.*, art. 718.

grands nécessitent des ordres du Roi et donc une délibération du conseil<sup>82</sup>. Les refontes suivent la même procédure que les constructions neuves<sup>83</sup>.

Le constructeur dont le plan est approuvé dresse le devis des bois et fers et le soumet au conseil ; lorsque celui-ci a arrêté le devis définitif, il en donne une copie à ce constructeur, qui doit s'y conformer dans l'exécution<sup>84</sup>. Versailles doit donc approuver un plan sans disposer du devis : cela ne va pas, et l'ordonnance promulguée corrige cette erreur. Le *Projet* énonce diverses mesures tendant à limiter la liberté des constructeurs par rapport à la « table des dimensions » qu'il est prévu d'insérer dans l'ordonnance, et décrit la manière de tracer les plans<sup>85</sup>.

Il n'est dit nulle part qui est le chef hiérarchique des constructeurs, mais seulement ceci : « [le constructeur] rendra un compte fidèle de la construction qu'il suivra au capitaine qui en aura l'inspection et des radoubs au capitaine de port ; il en rendra également compte à l'intendant »<sup>86</sup>. Il distribue les charpentiers et autres ouvriers (le concours du commissaire des constructions n'est pas mentionné), les incite à n'apporter aucun retard et n'en emploie que le nombre nécessaire<sup>87</sup>. Néanmoins le commissaire, qui continue d'exercer une certaine surveillance sur le constructeur, note toujours les ouvriers et propose les avancements<sup>88</sup>. Une partie au moins des maîtres-charpentiers doit être fournie au constructeur par le capitaine de port parmi les maîtres affectés aux vaisseaux désarmés, maîtres que le capitaine distribue aux travaux de construction, de refonte ou de radoub des autres vaisseaux du port lorsqu'ils ne sont pas occupés au leur<sup>89</sup>. L'on remarque l'importance attachée aux bois, étant donné qu'un constructeur doit être spécialement affecté au choix des bois et non plus seulement à leur réception<sup>90</sup>.

Le capitaine-inspecteur désigné pour suivre une ou des constructions est secondé, pour chacune d'elles, par un lieutenant et un enseigne (on ne sait qui les nomme)<sup>91</sup>. Il fait faire le devis dont nous avons parlé, puis il examine lui aussi la qualité des bois de construction et de mâture utilisés, il veille au respect du plan approuvé à la place du commissaire et rend compte des écarts au conseil, il veille à la bonne liaison du bâtiment<sup>92</sup>. Les officiers de port qui ont l'inspection des radoubs doivent quant à eux examiner si les devis sont bien exécutés et si le travail est bien fait<sup>93</sup>. Les capitaines-inspecteurs rendent compte de l'avancement des travaux qui leur sont confiés à chaque réunion du conseil ; le capitaine de port rend compte de même de l'état des bâtiments désarmés et donc des radoubs<sup>94</sup>. Lorsqu'une construction est terminée, le commandant rend compte au Roi de la manière dont le capitaine-inspecteur du conseil s'est acquitté de sa tâche, et notamment « l'économie qu'il aura fait apporter dans l'emploi des

---

<sup>82</sup> *Ibid.*, art. 717.

<sup>83</sup> *Ibid.*, art. 715.

<sup>84</sup> *Ibid.*, art. 711 et 736.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. 725 à 734.

<sup>86</sup> *Ibid.*, art. 746.

<sup>87</sup> *Ibid.*, art. 747.

<sup>88</sup> *Ibid.*, art. 630.

<sup>89</sup> *Ibid.*, art. 697 et 698.

<sup>90</sup> *Ibid.*, art. 746 à 751.

<sup>91</sup> *Ibid.*, art. 353.

<sup>92</sup> *Ibid.*, art. 736 à 740.

<sup>93</sup> *Ibid.*, art. 742.

<sup>94</sup> *Ibid.*, art. 716 et 717.

matières » ; l'intendant « rendra compte pour sa partie de la manière dont le capitaine aura veillé aux intérêts de S.M. », mais l'on se demande à quoi ce réduit, dans ces conditions, cette partie<sup>95</sup>. Le conseil de construction adresse au Roi le jugement qu'il porte sur la construction achevée, afin qu'il « puisse avoir sous ses yeux le mérite des vaisseaux qui sont dans ses ports »<sup>96</sup>.

Dans le plan de Bigot, l'école de Paris n'est pas rétablie : les écoles d'hydrographie qu'il est prévu de créer spécialement à Brest, Toulon et Rochefort pour former de jeunes élèves-pilotes et navigateurs qui se destinent au service du Roi doivent également accueillir les élèves-constructeurs<sup>97</sup>. Le premier constructeur du port n'assiste pas au conseil de construction, mais il participe à la réception des constructeurs ainsi que deux membres de ce conseil : l'épreuve consiste à tracer un plan sur des dimensions principales données et de faire tous les calculs qui s'y rapportent<sup>98</sup>. Les candidats sont interrogés sur la pratique, et les résultats de l'examen sont envoyés au ministre<sup>98</sup>. D'autre part, aucune construction n'est confiée à un constructeur qui ne réunit pas trois mois de navigation<sup>99</sup>.

En somme, Bigot propose le statu quo pour les constructeurs, et aussi pour les maîtres-mâteurs. Mais les constructeurs des ports ont à présent douze inspecteurs techniques : ils n'en avaient qu'un à l'époque de l'ordonnance de 1689, d'ailleurs plus chargé de les instruire que de les surveiller. L'intendant Hurson voudrait qu'on laisse aux constructeurs le soin de débattre eux-mêmes « quelles sont leurs fonctions et la manière dont ils doivent et peuvent les remplir. »<sup>100</sup> En général, écrit-il, ils « sont trop peu considérés par leur état et prennent trop d'autorité dans leurs ouvrages. Il semble qu'on pourrait leur donner un autre titre que celui de maître dans leur brevet [cette qualification a disparu en 1741 : Hurson fait-il une confusion ?] et leur donner le rang d'officier ». Il s'agit probablement dans son esprit du rang d'officier de plume. Les constructeurs auraient séance mais non voix délibérative au conseil de construction, conseil qui se réunirait utilement tous les quinze jours et non deux fois par semaine, même s'il était chargé de l'examen des consommations des campagnes ; l'on pourrait même mieux dire qu'il se réunirait lorsque le Roi l'ordonnerait ou que le commandant et l'intendant le croiraient nécessaire.

e. Si l'on s'intéresse maintenant à l'intendant, la question qui vient à l'esprit est de savoir quelle va être l'étendue réelle de ses attributions, au delà des apparences du *Projet* de 1764. Bigot lui reconnaît à titre exclusif celles-ci : la recette des deniers, l'acquittement des dépenses, le paiement des appointements et soldes, la paie des ouvriers, les marchés et adjudications, les approvisionnements, les vivres, la levée des équipages [et leur répartition dans les vaisseaux]<sup>101</sup>. L'intendant en rend compte au Roi<sup>97</sup>. Si Bigot ne mentionne pas la distribution des ouvriers, c'est que les travaux ne sont plus entièrement de son ressort. Il omet aussi l'article de l'ordonnance de 1689 qui

<sup>95</sup> *Ibid.*, art. 713. Le capitaine-inspecteur rend compte au ministre du zèle et de l'assiduité de ses subordonnés.

<sup>96</sup> *Ibid.*, art. 714.

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 694 et 705.

<sup>98</sup> *Ibid.*, art. 743.

<sup>99</sup> *Ibid.*, art. 744.

<sup>100</sup> [Réf. 25], pour ce développement.

<sup>101</sup> *Projet d'ordonnance générale de 1764*, art. 578.

le charge de la distribution des matières aux constructions, radoubes et armement des vaisseaux. En fait, si l'exécution de la dépense le regarde, l'opportunité lui échappe.

Le législateur de 1689 désigne clairement comme subordonnés de l'intendant tous ceux dont il décrit les fonctions à la suite des siennes, c'est-à-dire les maîtres d'ouvrages et les officiers de port autant que les officiers de plume. Bigot parle des « officiers et autres qui sont sous sa charge » et, à l'article suivant, il n'indique d'envois de notes qu'à propos des commissaires, sous-commissaires et écrivains, comme si ces derniers étaient tous les autres<sup>102</sup>. La suite du *Projet* semble montrer que d'autres entretenus sont placés sous ses ordres, notamment les constructeurs, et peut-être cette formulation trahit-elle un repentir forcé de la part de ceux qui auraient voulu rattacher tout le personnel d'exécution des travaux au commandant. Il prévoit que l'entretien des maîtres se fera désormais par un concours au lieu d'être laissé à l'initiative de l'intendant<sup>103</sup>.

Nous avons vu que l'intendant devait se rendre à l'ordre chez le commandant. Il est aussi tenu de l'informer des mesures qu'il a prises pour satisfaire aux ordres relatifs aux constructions, armements et autres travaux. Son autorité dans les ateliers paraît encore solide. C'est lui qui y donne les ordres de fabrication comme le spécifiait l'ordonnance de 1689<sup>104</sup>. Dès que la quille d'un bâtiment neuf est posée, il donne aussi ses ordres afin que le gréement et la garniture se préparent<sup>105</sup> : ces ateliers étant inspectés par le capitaine de port, cet article confirme notre impression. Cependant la rédaction d'un autre article laisse dans le vague l'autorité dans les ateliers : « Les sous-commissaires de chaque atelier ou préposés par l'intendant pour faire les appels des ouvriers, de même que les conducteurs d'ouvriers demeureront chacun à leur emploi et service [...]. »<sup>106</sup> Cette rédaction est peut-être intentionnellement ambiguë ; sinon elle serait le signe d'un autre repentir.

Les rédacteurs ont trouvé une fonction au commissaire général, considéré comme le symétrique du commandant en second : il sera chargé d'inspecter le magasin général et le travail des ateliers et bureaux du port<sup>107</sup>. Encore un inspecteur ! Le titre du contrôleur et celui du commissaire du magasin général sont repris de l'ordonnance de 1689. Le livre des achats est presque entièrement recopié, le seul changement résidant dans l'admission d'officiers de marine aux adjudications<sup>108</sup>. Il est question de garde-magasins particuliers en différents endroits du *Projet*, mais ils n'ont que l'apparence de l'indépendance par rapport au garde-magasin général<sup>109</sup>. Le commissaire des constructions n'est plus chargé de surveiller le respect par les constructeurs des plans approuvés, le sous-commissaire de la corderie garde un rôle technique, mais un officier de port aura désormais l'inspection de la fabrication et en rendra compte au commandant<sup>110</sup>, dont le nombre d'informateurs est ainsi augmenté.

<sup>102</sup> *Ibid.*, art. 582 et 583.

<sup>103</sup> *Ibid.*, art. 657.

<sup>104</sup> *Ibid.*, art. 790.

<sup>105</sup> *Ibid.*, art. 591.

<sup>106</sup> *Ibid.*, art. 547.

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 597.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 764. Des officiers de marine assistent aussi aux réceptions (art. 776).

<sup>109</sup> *Ibid.*, art. 648 et 657. C'est peut-être le signe d'un autre repentir (à chaque autorité ses magasins).

<sup>110</sup> *Ibid.*, art. 672.

L'écrivain « qui aura inspection sur la construction d'un vaisseau » devient « sous-commissaire préposé pour l'appel des ouvriers »<sup>111</sup>. La rédaction est celle de 1689, mais le rôle bimensuel des ouvriers qui résulte de ces appels et qui sert au paiement des journées doit être également visé par le capitaine-inspecteur de la construction ; le sous-commissaire chargé des radoubs fait viser les siens par le capitaine de port, inspecteur des radoubs<sup>112</sup>. Un compte rendu du travail de la journée est aussi à faire au capitaine-inspecteur pour l'information du commandant<sup>113</sup> : l'on voit par là que ce capitaine est un homme du commandant autant qu'un homme du conseil de construction. Une dernière notation. Le sous-commissaire n'est plus chargé de se tenir assidu au travail pour empêcher que les ouvriers ne le quittent et pour les obliger à travailler<sup>114</sup> : cette omission renforce l'idée selon laquelle il n'est là que pour les tâches passives de tenue de rôles.

f. En 1775, Bigot explique à Sartine que le duc de Choiseul « a reconnu que le peu de succès des opérations de la Marine venait d'une part du vice de son administration dans les ports et d'une autre de quelque relâchement provenu du dégoût dans le militaire, enfin du peu d'accord de deux corps, dont celui qui ne se bat pas veut dominer par ses rapports d'état avec les bureaux celui auquel il est en possession de fournir le moyen de se battre »<sup>115</sup>. L'ordonnance projetée « renfermait dans des bornes convenables l'autorité de l'administration dans les ports, en donnant au commandant toute celle qu'il doit avoir, non pas seulement sur les officiers militaires, mais sur les travaux du port qui n'ont pour objet que le service militaire ».

Dans ce système, le commandant reçoit les ordres de la Cour pour tout le service et l'intendant, qui n'en a que des copies, doit se trouver à ses conférences ; « il faisait fournir les matières par les commissaires qui tenaient les états, les rôles, etc., et le militaire *suivait* les travaux dont il rendait compte au commandant qui faisait prévenir l'intendant du progrès des travaux pour les besoins suivants ». Les vaisseaux sont visités et placés sous la garde d'officiers destinés à les armer : ces derniers veillent donc avec plus d'*intérêt* aux consommations. Aucun mouvement dans le port n'a lieu sans l'ordre du commandant. Les constructeurs sont astreints à des règles plus strictes dont les bureaux, trop confiants les ont laissé s'écarter « au point que l'abus de leur liberté est devenue la source des défauts et de la ruine de presque tous les vaisseaux du Roi ». Les plans de construction sont donc examinés en conseil et leur exécution *suivie sous les yeux du militaire*. Le commandant est averti de ce qui se passe dans le port et les ateliers par les officiers de marine qui y sont répartis, « ce que ne font point entièrement aujourd'hui [en 1775] des officiers de port étrangers au corps dans leur origine et entièrement sous la dépendance de l'intendant ». En résumé, « l'ordonnance donnait au commandant le commandement sur tout et à l'intendant toute l'administration [au sens restreint que Bigot sous-entend toujours], sans aucun mélange, mais établissait le concert dans ce qui en était susceptible ».

Au retour de la mer, capitaines et officiers subalternes devaient remettre leur journal à un conseil de marine dans le port, dont les investigations devaient dégager le

<sup>111</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 6, art. 1, et *Projet*, art. 658.

<sup>112</sup> *Projet* d'ordonnance générale de 1764, art. 661 et 665.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 660.

<sup>114</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. XII, t. 6, art. 2.

<sup>115</sup> *Mémoire concernant l'ordonnance de la Marine projetée par M. le duc de Choiseul*, autographe de Bigot de Morogues datant de 1775, G122, f° 289 à 291, pour ce développement.

ministre de l'influence des premiers commis incompétents en la matière et dont la partialité n'est pas sans exemples, poursuit Bigot. Ces conseils auraient préparé aux grandes places de futurs gouverneurs des colonies et des généraux « bons à consulter dans un projet de guerre ». Choiseul avait même, selon Bigot, le projet de remplacer peu à peu les officiers d'administration par des officiers de vaisseau qui en auraient eu le talent et auraient obtenu ces places en retraite. C'était aussi le moyen d'occuper les officiers en activité dans les ports en les plaçant près des retraités chargés des détails. *Il n'y aurait donc eu à terme qu'un corps*, sauf quelques commis à gages, ce qui « aurait encore diminué par cette économie la dépense nécessaire d'un nombre très considérable d'individus inutiles à un travail qu'on peut simplifier ».

L'intendant Hurson, dont Bigot parle anonymement dans son mémoire comme ayant peut-être lu son projet parce qu'il était de passage à Versailles, consigne ses observations dans sa partie sur l'ordre du ministre<sup>116</sup>. Il pose dès le début les trois considérations essentielles dans tout plan de régie des arsenaux. Il doit d'abord y avoir une seule autorité dans l'arsenal : s'il y en a deux, on n'institue que l'irresponsabilité (chacun pourra « rejeter ses fautes sur un autre ») et la confusion. Il n'est pas de bonne administration [au vrai sens du terme] qu'un agent quelconque de l'arsenal ne soit pas placé sous les ordres du chef de l'administration. Si l'on veut, en second lieu, conserver des officiers d'administration, il faut leur donner la considération et l'autorité nécessaires pour qu'ils remplissent leurs fonctions, la paie ne pouvant jamais y suppléer. *Enfin et surtout, il est nécessaire de décider si un arsenal est une place de guerre ou une manufacture* ; alors l'on saura si c'est un service militaire ou économique et donc si son chef doit être un officier d'épée ou de plume. Dans le second cas, il convient seulement de conserver au commandant du port son droit d'inspection sur les travaux du port et d'observation à l'intendant ou à la Cour, si l'intendant n'y a pas égard. L'auteur distingue en effet une mission d'inspection ou une expédition confiée à un officier général de l'administration journalière d'un arsenal où toutes les opérations sont réglées.

Le projet d'ordonnance, observe Hurson, laisse à l'intendant « une ombre d'autorité sur tout ce qui est marchandises et effets du Roi, pour ne pas trop heurter les principes reçus » ; mais le commandant, en donnant [à l'intendant] les ordres de sortie des magasins, devient le véritable ordonnateur des travaux. Les officiers de port étant les chevilles ouvrières de l'administration, il est inutile de conserver à l'intendant aucune autorité dans le port, s'ils passent sous celle du commandant. Les avertissements à l'intendant fréquemment répétés et recommandés dans quelques articles du *Projet* sont illusoires : on n'avertit que ceux dont on a besoin, on en sera quitte pour dire qu'on l'a oublié. « L'expérience réitérée et journalière apprend que le militaire, qui a en même temps la force en main, ne connaît point les ménagements ; dès qu'il envisagera la partie de l'administration qui lui sera confiée comme militaire, ceux des officiers d'administration qui restent sous les ordres de l'intendant ne seront d'aucune utilité, ils ne seront point écoutés et seront obligés de faire aveuglément tout ce qui leur sera prescrit par les officiers de port. » L'observateur ne veut pas dire que les officiers militaires sont incapables d'administrer, mais qu'il s'agit de fonctions différentes, qu'il faut une seule autorité dans le détail de tous les jours, sinon « ce sera un chaos et une source continuelle de brouillerie, et c'est ce qui peut arriver de plus dangereux pour le bien du service ». « Un commandant attentif pour le bien du service suggérera souvent à

<sup>116</sup> [Réf. 25], pour ce développement.

l'intendant les ordres qu'il doit donner dans le détail, un intendant honnête et exact se fera un devoir de profiter des lumières du commandant et de rendre tout à sa place et à son grade ; ce sera cette intelligence qui formera le véritable concert et non une subordination qui n'a point d'exemple dans aucun service, qui ne peut qu'abattre l'émulation et faire de tous les officiers d'administration plutôt des gens de peine que des administrateurs. »

Il nous semble pour notre part que cette ordonnance, dont les auteurs cherchent à concilier des conceptions et des intérêts contraires, aurait été fort difficile à appliquer dans la partie du service sédentaire de l'arsenal. La solution de 1776, quoi qu'on en pense par ailleurs, est sûrement préférable.

### 10.2.2. Le service militaire en 1689, 1764 et 1765

L'emploi des officiers de marine doit être désormais régi grâce à la liste des officiers généraux et des capitaines de vaisseau de service arrêtée chaque année par le Roi pour l'année suivante, et, d'autre part, par un registre portant tour de service pour l'embarquement des officiers tenu par le major de la Marine dans le port<sup>117</sup>. La nomination des officiers de marine aux armements est réservée au Roi, et les listes ne peuvent être modifiées sans un ordre exprès émané de lui<sup>118</sup>. Au lieu de prendre les remplaçants dans les listes supplémentaires venant de Versailles, le commandant du port est autorisé à les choisir, en rendant compte au Roi<sup>119</sup>.

Dans le projet comme dans l'ordonnance publiée, l'intendant reste seul chargé de rassembler à temps les hommes nécessaires aux armements, y compris les canonnières des Classes qui doivent compléter les détachements des brigades d'artillerie<sup>120</sup>. Les modalités sont reprises de l'ordonnance de 1689, en général. Ainsi les capitaines doivent-ils recevoir les hommes que le bureau des armements leur affecte, et celui-ci doit former les équipages « avec le plus d'égalité qu'il se pourra » et conformément aux effectifs réglés pour le temps de paix ou pour le temps de guerre<sup>121</sup>. Cette différence, qui est importante, puisque l'effectif total d'un vaisseau de 74 canons est réglé à 562 hommes en paix et 773 hommes en guerre, est une nouveauté, au moins apparente, qui va s'imposer (**tableau annexe n° 17**). Le règlement d'armement du 25 mars 1765 répartit les matelots et les canonnières servants par tiers : un tiers à la basse paie (soit 1/6 à la paie de 12 l et autant à 13 l), un tiers à la moyenne paie (soit 1/9 à chacune des paies de 14, 15 et 16 l) et un tiers à la haute paie (1/6 à 17 l et autant à

<sup>117</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 347, 367 (ajout manuscrit sur l'exemplaire consulté) et 368. Le commandant du port envoie chaque année la notation de chacun des officiers qui ont été sous ses ordres (les « apostilles »), art. 368.

<sup>118</sup> *Ibid.*, art. 979 (ordonnance du 15 avril 1689, l. XIV, t. 1, art. 5).

<sup>119</sup> *Ibid.*, art. 988 (*ibid.*, art. 6).

<sup>120</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 849 à 851. La date d'arrivée est concertée avec le commandant. Les canonnières doivent avoir suivi les cours des écoles en qualité d'apprentis ou de canonnières des brigades, et le commandant de l'artillerie répartit sur les vaisseaux ceux que le commissaire aux armements lui envoie, après les avoir examinés (art. 857).

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 855 et 858. La solde réglée pour la campagne est due depuis le jour où le bâtiment est mis en rade ou que la chaudière est établie, s'il n'y a d'autre rade que le port, jusqu'au jour de la revue de désarmement.

18 l)<sup>122</sup>. Il admet aussi un nombre limité de gabiers et de timoniers à 20 l qui sont encore des matelots, mais des matelots titulaires d'un *mérite de mer* dont la possession devient nécessaire pour parvenir aux grades d'officier-marinier de manœuvre ou de pilotage. Les matelots à la basse paie comprennent les novices, quoique le mot ne soit pas employé<sup>123</sup>.

La nouveauté la plus intéressante se rapporte aux hardes. En même temps qu'il procède à la revue finale en rade, le commissaire des armements fait l'inspection des hardes des officiers-mariniers, matelots et moussettes<sup>124</sup>. Selon ce qui lui paraît indispensable pour la campagne, il dresse la liste des effets à acheter par chacun aux marchands qui se trouvent à bord lors de la revue après en avoir été prévenus ; leur valeur est retranchée de l'avance de chacun de ceux qui se trouvent en manquer<sup>125</sup>. Le nombre d'officiers-mariniers, de matelots ou de canonnières susceptibles d'être augmentés ou avancés, en principe à la paie ou au grade immédiatement supérieur, à l'issue d'une campagne ne dépassant pas neuf mois, ne peut excéder le sixième de l'effectif correspondant au désarmement, et il croît à proportion pour les campagnes plus longues ; le capitaine prend les décisions d'avancement, y compris pour les hommes des brigades en ce qui concerne les mérites de mer, « conjointement avec » le commissaire des armements<sup>126</sup>. La mention figure sur le congé ou passeport de l'homme de mer avec les deux signatures<sup>127</sup> : il en est tenu compte lors de la levée suivante.

Les récompenses prévues en 1689 se limitaient à la demi-solde des invalides. Celles que l'ordonnance de 1765, reprenant le projet de Bigot, accorde sont bien plus étendues, au point que l'intendant Hurson, approuvant la rédaction du titre, espère qu'on exécutera fidèlement tout ce qu'on y promet<sup>128</sup>. Ainsi donc la gratification à la veuve et éventuellement aux enfants d'un officier-marinier, matelot ou ouvrier tué au service ou décédé des suites de ses blessures devient-elle un droit ; elle est réglée selon les circonstances du décès et les services antérieurs<sup>129</sup>. Ceux qui sont grièvement blessés reçoivent une récompense en argent, ou la demi-solde « qui sera proportionnée aux services qu'ils auront rendus » s'ils sont reconnus invalides<sup>130</sup>. Cette invalidité n'est pas toujours absolue : l'ordonnance de 1765, comme celle de 1689, prescrit d'employer à terre des hommes estropiés au service de préférence aux autres, en leur payant « ce qu'ils pourront gagner en servant » en plus de la demi-solde<sup>131</sup>. Enfin la longueur des services (vingt ans pour les ouvriers) ou le « grand âge » des gens de mer ouvrent aussi

<sup>122</sup> *Règlement concernant les états-majors et équipages dont les vaisseaux et autres bâtiments du Roi seront armés, ensemble les appointements et soldes de ceux qui doivent les composer*, du 25 mars 1765, reproduit en partie dans le *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, vol. 2, p. 185 à 194 (**tableau annexe n° 17**). Ce règlement limite au dixième du nombre des matelots (gabiers et timoniers non compris) la force du détachement de la brigade en canonnières servants et à la moitié du nombre des officiers-mariniers de canonnière ceux provenant des brigades, pour un bâtiment donné.

<sup>123</sup> *Ordonnance concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 858.

<sup>124</sup> *Ibid.*, art. 865 et 866. Il n'est pas question des hardes des troupes ni de celles des canonnières des brigades.

<sup>125</sup> *Ibid.*, art. 867 et 868.

<sup>126</sup> *Ibid.*, art. 870, 871 et 922.

<sup>127</sup> *Ibid.*, art. 872.

<sup>128</sup> [Réf. 25].

<sup>129</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 1213 à 1217 et 1222. La gratification peut être versée aux parents, s'ils sont dans le besoin et hors d'état de gagner leur vie (art. 1216).

<sup>130</sup> *Ibid.*, art. 1220, 1221 et 1223.

<sup>131</sup> *Ibid.*, art. 1224.



le droit à la demi-solde des Invalides<sup>132</sup>. Il est difficile de dire si la loi a beaucoup augmenté le nombre des ayants droit, mais elle marque un progrès dans la protection sociale des marins, quoique celle-ci soit toujours mesurée à l'aune des services pour l'État, alors que les retenues sont faites pour tous les genres de services.

Le Roi continue de nommer les officiers devant monter les bâtiments armés, tout changement devant faire l'objet d'un ordre exprès de sa part<sup>133</sup>. L'officier général commandant une armée ou une escadre s'embarque sur le vaisseau qu'il préfère parmi ceux qui lui sont confiés et place les officiers généraux sous ses ordres sur autant de vaisseaux de son choix, chaque vaisseau étant commandé sous leurs ordres par un capitaine de pavillon<sup>134</sup>. L'embarquement des officiers respecte le tour de service<sup>135</sup>, et il doit s'agir des officiers non commandants.

Le titre du capitaine de vaisseau reprend en général la rédaction de 1689, mais il est plus complet et plus précis. L'ordonnance publiée distribue moins généreusement les interdictions ; cependant le retour prématuré dans le port au cours de la campagne, s'il n'est pas de nécessité absolue, expose désormais le capitaine fautif à la cassation<sup>136</sup> : c'est donc un abus qu'il faut réprimer spécialement. Il n'est par ailleurs plus question de « s'en remettre à son expérience et à sa fidélité [pour] faire agir ses officiers dans toute l'étendue de leurs fonctions, pour les mouvements à donner au vaisseau dans la route et dans les occasions de combats et de tourmentes », mais le capitaine avertit encore le général, si ses officiers se querellent<sup>137</sup>. Quelques précisions sur la navigation en escadre ne surprennent pas, sous la plume de l'auteur d'un traité de tactique navale. L'observation des signaux doit occuper un officier et un pilote exclusivement, et chaque officier tenir journal des signaux<sup>138</sup>. L'examen des journaux doit notamment permettre de vérifier que le capitaine a fait tout ce qu'il fallait pour rejoindre son commandant, en cas de séparation involontaire ou de rendez-vous, le manquement devenant une faute passible du conseil de guerre<sup>139</sup>. Le capitaine doit encore recommander à ses officiers de quart de serrer la ligne autant qu'il est possible, d'exécuter les mouvements particuliers et les évolutions générales « avec la plus grande précision » ; Bigot y attache même une peine d'interdiction, en cas de négligence<sup>140</sup>. La perte du vaisseau est une faute qui entraîne la réunion d'un conseil de guerre<sup>141</sup>. Enfin l'ordonnance indique qu'en cas de naufrage, le capitaine doit d'abord empêcher le désordre, puis sauver ce qu'il peut des effets du Roi ; « il donnera l'exemple de la fermeté, il encouragera les gens de l'équipage, il les fera passer successivement à terre et il ne quittera le vaisseau que le dernier »<sup>142</sup>. Autre signe des temps : le lieutenant chef de quart n'est plus seulement « présent à toutes les manœuvres qui se [font] pendant son

<sup>132</sup> *Ibid.*, art. 1225.

<sup>133</sup> *Ibid.*, art. 736. Toutefois, en cas d'empêchement, le commandant du port pourvoit aux remplacements en informant immédiatement la Cour.

<sup>134</sup> *Ibid.*, art. 734.

<sup>135</sup> *Ibid.*, art. 735, 738 et 739.

<sup>136</sup> *Ibid.*, art. 53 (*Projet*, art. 49).

<sup>137</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 7, art. 21 et 39 (ordonnance du 25 mars 1765, art. 28).

<sup>138</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 44 (*Projet*, art. 40).

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 54 (*ibid.*, art. 50).

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 45 (*ibid.*, art. 41).

<sup>141</sup> *Ibid.*, art. 55 (*ibid.*, art. 51).

<sup>142</sup> *Ibid.*, art. 56 (*ibid.*, art. 52).

quart » car il « [commande] lui-même la manœuvre à la voix pendant son quart, le maître ne faisant que répéter le commandement »<sup>143</sup>.

Bigot supprime naturellement les articles qui donnaient à l'intendant ou au commissaire d'escadre le pouvoir de terminer si possible les différends entre officiers militaires, de rendre compte le cas échéant au ministre et d'observer leur conduite au combat : Hurson approuve ces suppressions car « chacun doit être occupé de ses fonctions, et cela ne servirait qu'à le rendre suspect aux officiers »<sup>144</sup>. Lorsqu'il a des ordres à donner aux commissaires et écrivains embarqués, l'intendant de l'armée navale demande au général de faire mettre la flamme de signal pour les appeler à bord<sup>145</sup>. On peut s'étonner que l'embarquement d'un intendant soit encore prévu dans la loi. La rédaction des autres titres du personnel de l'équipage est à peu près celle de 1689<sup>146</sup>.

L'ordonnance règle le logement des officiers et assimilés à bord des vaisseaux. Les titres relatifs aux hôpitaux et aux médecins reprennent et amplifient les titres correspondants de l'ordonnance de 1689 ; on note que le problème du renouvellement de l'air a trouvé sa solution, par le moyen de ventilateurs qui apportent un air frais, parfumé ou non, dans l'entrepont<sup>147</sup>. Il en va de même du titre de la police des vaisseaux, qui maintient le barème des peines édicté en 1689. La situation singulière de l'écrivain de vaisseau n'existe plus au regard de la police, mais Rodier et Marchais ont introduit dans la rédaction de Bigot un article qui la maintient pour les intendants et commissaires d'escadre, qui ne sont toujours pas subordonnés aux militaires<sup>148</sup>.

Les titres 90 à 97 de l'ordonnance publiée sont neufs et ont encore été recopiés sur le projet de Bigot : ils ont trait au service en rade et au service sous voiles, et nous devons en dire ici quelques mots. Lorsque son vaisseau est en rade, le capitaine n'a pas le droit de découcher ; il ne peut s'absenter la journée en même temps que son second, et cette condition s'observe non seulement en rade, mais aussi en cas de détachement ou de descente<sup>149</sup>. À bord des vaisseaux en rade, la moitié au moins des officiers de vaisseau et des gardes sont présents pour maintenir l'ordre et la discipline de l'équipage, satisfaire au service des chaloupes et à la manœuvre du bâtiment<sup>150</sup>. La garde se monte, pour 24 heures comme à terre, avant le changement de quart de midi, lorsque le général fait battre et relever la garde ; les officiers d'infanterie roulent avec les officiers de marine de même grade pour monter la garde, le lieutenant chargé du

<sup>143</sup> *Ibid.*, art. 76 (*ibid.*, art. 69) et ordonnance du 15 avril 1689, l. I, t. 9, art. 10.

<sup>144</sup> [Réf. 25].

<sup>145</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 765 (*Projet*, art. 909).

<sup>146</sup> *Le Règlement concernant les agrès, ustensiles et munitions nécessaires pour l'armement et l'équipement des vaisseaux et autres bâtiments du Roi, en temps de guerre et en temps de paix, pour six mois de campagne*, du 25 mars 1765 (*Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, vol. 2, p. 195 à 256) comprend les subdivisions suivantes : mâture et garniture ; article du maître ; ustensiles de cuisine ; articles du voilier, du pilote, du charpentier, du calfat, du capitaine d'armes, de l'armurier et du serrurier, du vitrier, du forgeron ; articles de la chaloupe, du grand canot, du petit canot, de l'aumônier, du chirurgien, des gardes du pavillon et de la Marine (pour leur table). L'article du maître-canonier n'y est pas.

<sup>147</sup> *Ordonnance concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 1011.

<sup>148</sup> *Ibid.*, art. 1062 : « Lorsque l'intendant, commissaire général ou commissaire ordinaire embarqué à la suite de l'armée ou escadre, ira à terre, il en *préviendra* seulement le général ; et les commissaires ou, à leur défaut les sous-commissaires embarqués à la suite des divisions de l'armée ou escadre, qui seront obligés d'aller à terre pour les affaires du service, en *préviendront* pareillement les chefs de division seulement. »

<sup>149</sup> *Ibid.*, art. 1119, 1137 et 1138.

<sup>150</sup> *Ibid.*, art. 1119. L'art. 1197 dispose qu'un officier couche à bord pendant le désarmement.

détail (c'est-à-dire le plus souvent le lieutenant en pied) en étant exempté<sup>151</sup>. La garde dans la rade comprend des rondes de nuit<sup>152</sup>.

La division de la journée en cinq quarts ne change pas, mais là où Bigot avait prévu que les officiers feraient trois quarts, l'ordonnance publiée indique qu'ils n'en feront que quatre, avec même une dérogation possible pendant les séjours sur rade<sup>153</sup>. Le premier quart de navigation commence à 18 heures le jour du départ de la rade ; le général dispose d'un état de la distribution des officiers par quarts remis par les capitaines, de façon à connaître à tout moment les officiers de service<sup>154</sup>. L'officier qui prend le quart ne doit pas quitter le pont ; il commence par faire faire l'appel dans chaque poste et passer en revue les matelots de quart, lesquels ne quittent pas davantage le pont avant que la partie de l'équipage qui doit prendre le quart suivant soit montée — nous sommes toujours dans le système des deux quarts ou grande bordée pour l'équipage —<sup>155</sup>. L'officier chef de quart avertit le capitaine en cas de manquement de la part de son prédécesseur, si celui-ci ne lui a pas fait connaître les signaux généraux et répéteurs, ceux du chef de file et du serre-file, ou si, par sa faute, le vaisseau a quitté son poste<sup>156</sup>. Chaque officier de vaisseau tient un journal de navigation et se pourvoit des instruments, cartes et livres nécessaires, qu'il doit montrer au capitaine avant le départ<sup>157</sup>.

Le titre du combat met naturellement l'accent sur le respect des ordres transmis par signaux. Le général ne commence le combat que lorsque l'armée est à portée de canon de l'ennemi et même, si possible, « à portée de fusil et vergue à vergue »<sup>158</sup>. Aucun capitaine de la ligne n'ouvre le feu sans son signal, à moins qu'il ne soit à portée et que l'ennemi ait commencé son feu ; s'il juge qu'il peut enlever à l'abordage le bâtiment qu'il combat, il le tente et fait le signal correspondant au général<sup>159</sup>. Les matelots des généraux, c'est-à-dire les deux vaisseaux qui se trouvent devant et derrière un pavillon dans la ligne, doivent penser à la défense du pavillon plutôt qu'à la leur et se laisser couler bas plutôt que de l'abandonner<sup>160</sup>. Chaque vaisseau doit tout faire pour empêcher un vaisseau ennemi de traverser la ligne, y compris se faire aborder, tout manquement devant être jugé en conseil de guerre<sup>161</sup>. Il ne cesse le combat que sur un signal du commandant supérieur, ou pour remédier à un accident qui le force à quitter la ligne, ce dont le capitaine a à se justifier au conseil de guerre<sup>162</sup>. À la dernière extrémité, si le capitaine ne peut sauver son équipage en le faisant passer sur un autre vaisseau ni brûler ou couler le sien, et qu'il est forcé de se rendre, il subit le conseil de guerre, qui le louera pour sa défense ou le condamnera à

<sup>151</sup> *Ibid.*, art. 1121.

<sup>152</sup> *Ibid.*, art. 1129 et 1130.

<sup>153</sup> *Ibid.*, art. 1125, 1127 et 1139 (*Projet*, art. 1072 et 1195). Les capitaines de vaisseau et les capitaines de frégate sont dispensés du quart ; les aides et sous-aides-majors sont dispensés de la garde et du quart dans les rades seulement (art. 1126).

<sup>154</sup> *Ibid.*, art. 1149.

<sup>155</sup> *Ibid.*, art. 1125, 1150 et 1151.

<sup>156</sup> *Ibid.*, art. 1152.

<sup>157</sup> *Ibid.*, art. 1158.

<sup>158</sup> *Ibid.*, art. 1170.

<sup>159</sup> *Ibid.*, art. 1171 et 1172.

<sup>160</sup> *Ibid.*, art. 1173. C'est le motif principal du procès de Lorient en 1783 et 1784 (chapitre 22).

<sup>161</sup> *Ibid.*, art. 1174.

<sup>162</sup> *Ibid.*, art. 1175, 1179 et 1180.

mort, « s'il n'a pu combattre avec la plus grande bravoure »<sup>163</sup>. Toutes ces dispositions visent à éviter la répétition de fautes et de lâchetés qui ont coûté cher à la France.

Rodier et Marchais ont affaibli le *conseil de marine* tel qu'il était prévu. Bigot écrit d'abord que le conseil examine la conduite des officiers au retour des campagnes et les dépenses et consommations faites à cette occasion<sup>164</sup>. Plus loin l'objet est étendu à « tout ce qui concernera l'honneur et la conduite militaire des officiers de la Marine », afin de concourir au « maintien de la discipline et de la vigilance dans [le] service »<sup>165</sup>. Le nouveau conseil doit comprendre dans chacun des grands ports les deux commandants et quatre capitaines de vaisseau nommés par le Roi ; le major est rapporteur sans voix, et l'intendant a séance et voix délibérative s'il s'agit d'examiner les dépenses et consommations<sup>164</sup>. Les officiers-commandants, y compris les officiers bleus et officiers-mariniers investis d'un commandement particulier, remettent leurs journaux au conseil, qui examine s'ils ont suivi les instructions du Roi et se sont conformés aux ordonnances<sup>166</sup>. Ils rendent compte de la conduite des officiers qui étaient sous leurs ordres et laissent des apostilles cachetées à destination du ministre ; les subalternes remettent leurs journaux<sup>167</sup>. Le conseil peut citer des témoins à comparaître<sup>168</sup>.

Qu'il s'agisse d'examiner la conduite d'officiers à la mer, les progrès de l'instruction des gardes ou des candidats à des places de maître entretenu, les membres du conseil de marine doivent écarter tout préjugé et toute partialité, ne considérer que la vérité et le mérite et garder le secret sur les discussions en conseil<sup>169</sup>. Les délibérations sont signées à la pluralité des voix des membres, la voix du commandant du port étant prépondérante en cas d'égalité ; ceux qui sont d'avis différent peuvent le motiver sur la délibération, elle est envoyée au ministre qui prend les ordres du Roi<sup>170</sup>. Bigot prévoit un dépôt du conseil confié au major<sup>171</sup>. Hurson, voyant bien que ce conseil est un conseil de guerre au petit pied, objecte qu'il y a deux dépôts juridiques dans le port, celui de la prévôté et celui du contrôle ; il faudrait donc en créer un troisième, le conseil de marine étant le conseil des militaires, alors que le conseil de construction reste un organe mixte, dont le dépôt est au contrôle<sup>172</sup>. Il pense que l'examen de la conduite des officiers et des dépenses et consommations sera très difficile ou fort long, si bien que ce conseil « deviendra en peu de temps une simple formalité ».

Dans l'ordonnance publiée, le conseil de marine ne s'assemble pas de droit, mais seulement lorsque le Roi juge bon de faire examiner la conduite des commandants à la mer et les dépenses et consommations des campagnes<sup>173</sup>. Le Roi nomme les membres à chaque fois ; le commandant du port n'est pas membre de droit, seul l'intendant ou son substitut y siège toujours, s'il s'agit du deuxième objet<sup>174</sup>. Il s'ensuit

<sup>163</sup> *Ibid.*, art. 1177 et 1181.

<sup>164</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 356, 1250 et 1259.

<sup>165</sup> *Ibid.*, art. 1243. L'art. 1263 prévoit même que les avancements accordés aux équipages sont soumis à l'approbation du conseil de marine.

<sup>166</sup> *Ibid.*, art. 1244 et 1245.

<sup>167</sup> *Ibid.*, art. 1246 et 1247.

<sup>168</sup> *Ibid.*, art. 1253.

<sup>169</sup> *Ibid.*, art. 1254 à 1257.

<sup>170</sup> *Ibid.*, art. 1258.

<sup>171</sup> *Ibid.*, art. 1249, 1251, 1264 et 1265.

<sup>172</sup> [Réf. 25], pour la fin du paragraphe.

<sup>173</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 1226.

<sup>174</sup> *Ibid.*, art. 1227, 1229 et 1230.

que c'est à Versailles que les officiers-commandants envoient leurs journaux ; si la tenue d'un conseil de marine est décidée, le Roi adresse à l'officier le plus ancien qu'il a choisi et qui le présidera, journaux et copies des instructions<sup>175</sup>. La procédure est semblable à celle que Bigot avait prévue<sup>176</sup>. Dans le cas où il n'y a pas de conseil de marine, les officiers subalternes et les pilotes remettent leurs journaux au commandant du port, qui nomme deux officiers pour les examiner, ainsi que ceux des commandants, sauf les généraux, puis fait connaître au Roi les noms de ceux qui les auront mal tenus et les remarques intéressantes que les journaux peuvent contenir<sup>177</sup>. Le commandant a le dépôt du conseil de marine du port<sup>178</sup>. Choiseul a conseillé à Louis XV de réunir souvent ces conseils ; le monarque a fait le contraire de 1765 à 1772<sup>179</sup>.

Les trois derniers titres, tant du *Projet* que de l'ordonnance publiée, se rapportent à la justice militaire : ils sont conçus à peu près dans les mêmes termes que l'ordonnance de 1689 et reproduisent plusieurs des obscurités et erreurs de droit qu'elle contient. Hurson signale en particulier que l'article qui définit la compétence du juge est peu clair<sup>180</sup>. En ville, la connaissance d'un crime ou d'un délit contre un habitant appartient au juge du lieu, « parce que le civil attire le militaire et que le militaire n'a point d'étendue de juridiction »<sup>181</sup>. Dans l'arsenal la juridiction appartient à l'intendant, sauf les cas royaux, parce qu'il est juge du lieu et juge des travailleurs de l'arsenal. L'intendant peut faire perquisitionner en ville pour rechercher des effets du Roi : jamais les juges du lieu n'y ont trouvé à redire. Si un soldat en fonction militaire ou faisant partie d'un corps de garde commet quelque délit dans l'arsenal, il est passible du conseil de guerre, parce qu'il est en fonction militaire ; s'il travaillait à la journée à l'arsenal, il serait déféré à la justice de l'intendant.

L'Épée n'a pas encore imaginé de soumettre les ouvriers des arsenaux aux conseils de guerre ; néanmoins l'on constate que Bigot n'y admet l'intendant que s'il s'agit d'un matelot armé, qu'il exclut de même l'intendant de l'armée navale des conseils de guerre tenus pour les expéditions militaires, sauf s'il s'agit des dépenses ou approvisionnements en rapport avec la mission, et que l'ordonnance publiée le suit en chacun de ces points<sup>182</sup>. Depuis qu'il n'y a plus de troupes de marine, l'intendant ne siège plus dans les procès de soldats, et Hurson le regrette car sa présence « peut n'être pas inutile »<sup>25</sup>. Rodier et Marchais reproduisent l'article de l'ordonnance de 1689 selon lequel les crimes qui méritent la mort naturelle ou civile ne peuvent être jugés qu'au conseil de guerre, sauf cas de rébellion ou de sédition en présence de l'ennemi ou de quelque danger pressant qui fait du capitaine à la mer le juge, après qu'il a pris l'avis de ses officiers. Ils ajoutent « pour les cas de sa compétence » car tous les employés de la

<sup>175</sup> *Ibid.*, art. 1230.

<sup>176</sup> *Ibid.*, art. 1231 à 1239.

<sup>177</sup> *Ibid.*, art. 1240 et 1241. Si un bâtiment désarme ailleurs que dans l'un des grands ports, le ministre indique où adresser les journaux et où se rendre éventuellement pour subir l'épreuve du conseil de marine.

<sup>178</sup> *Ibid.*, art. 1242.

<sup>179</sup> *Conférence de l'instruction du 14 juin 1772 avec les articles des ordonnances de 1689 et 1765 qui s'y rapportent*, G123, f° 27 à 59.

<sup>180</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IV, t. 1, art. 21, reproduit dans le *Projet*, art. 1270 et l'ordonnance du 25 mars 1765, art. 1248.

<sup>181</sup> [Réf. 25], pour la fin du paragraphe.

<sup>182</sup> *Projet*, art. 237 et 1282 ; *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 117, 1259 et 1260.

Marine ne sont pas passibles du conseil de guerre ou pas dans tous les cas ; mais pourquoi avoir répété l'article qui condamne aux galères « sans déport ni autre jugement » les gardiens convaincus d'avoir volé des effets sur les vaisseaux<sup>183</sup> ? Ils auraient dû savoir, note Hurson, que cette clause datant de 1674 n'a pas été appliquée, parce qu'elle est contraire aux lois fondamentales du Royaume qui décident qu'un homme ne peut être condamné aux galères sans jugement ; et qui jugera le gardien, si ce n'est l'intendant qui a le pouvoir de justice dans l'arsenal<sup>184</sup> ? À moins, poursuit-il, « que l'on décide que tous les délits commis dans l'arsenal sont militaires, mais, même dans ce cas, il faut un conseil de guerre ».

À chaque délit répertorié correspond une peine et, si elle n'est pas toujours stipulée, il n'y a pas de circonstances atténuantes ; le Roi n'ayant pas entendu prescrire tous les devoirs, ni prévoir tous les délits<sup>185</sup>, la modulation de la peine va dépendre de la qualification du délit autant que de la conviction des juges ou de leurs doutes. Le catalogue des peines assorties aux délits est à peu près celui de 1689. On note toutefois trois nouveaux délits : le capitaine qui amène le pavillon sans un ordre du commandant supérieur est passible de mort ; qui manque au secret sur les opérations ou projets de la campagne est traduit en conseil de guerre « pour être jugé et puni suivant le temps, le lieu et la conséquence de l'infidélité » ; le pilote qui manque à son service, par ignorance ou timidité mal fondée, risque une peine corporelle<sup>186</sup>. Les deux premiers concernent évidemment les officiers de marine et se rapportent aux vertus que l'on veut introduire dans leur corps : la subordination et la discipline. Il ne faut pas s'attendre, d'autre part, à trouver à cette époque beaucoup de progrès dans la justice pénale : qu'il y en ait un peu, voilà ce qu'il convient de signaler.

L'exposé que nous venons de faire du projet militaire montre bien que l'Épée attire à elle les travaux, selon son plan : le service du port et celui de l'artillerie seraient rattachés au commandant ou placés sous sa dépendance, les constructions et les ateliers qui ne sont pas déjà surveillés par les officiers de port le seraient par des inspecteurs militaires du conseil de construction, l'intendant étant seul admis dans cette enceinte et dans une position inférieure à celle que lui réservait l'ordonnance de 1689. La réserve concernant les constructions et les ateliers est levée en 1776 : ils sont gérés désormais comme les deux autres services dans le plan de 1764.

Le projet Bigot esquisse également ce qui pourrait être la responsabilité du lieutenant en pied en matière d'effets du bord, mais cette manière de voir ne blesse pas moins les anciens principes. Hurson rappelle en effet que l'intendant est dépositaire de ces effets et que son autorité a toujours eu des prolongements en la personne d'un commissaire ou écrivain sur chaque bâtiment armé, « qui lui en répond et qui ne peut en être déchargé que sur les ordres majeurs du commandant du vaisseau », qu'il est obligé de rapporter à l'intendant<sup>187</sup>. Le compte rendu par le lieutenant chargé du détail à un

<sup>183</sup> Ordonnance du 15 avril 1689, l. IV, t. 1, art. 17, *Projet*, art. 1266, ordonnance du 25 mars 1765, art. 1243 ; mêmes documents, l. XV, t. 1, art. 8, art. 539 et art. 607.

<sup>184</sup> [Réf. 25], pour la fin du paragraphe.

<sup>185</sup> Ordonnance concernant la Marine du 25 mars 1765, art. 1285.

<sup>186</sup> *Ibid.*, art. 1306, 1309 et 1310. L'ordonnance de 1689 prévoyait la punition du pilote royal du port seulement (l. XII, t. 8, art. 4).

<sup>187</sup> [Réf. 25], pour ce développement.

conseil de marine serait difficile : l'examen peut durer des jours, en raison du nombre d'objets et des difficultés qui peuvent s'élever ; l'intendant perd son autorité sur le matériel embarqué par la disparition de l'écrivain comptable, alors que selon les errements en vigueur, le commandant et l'intendant se concertent en cas d'abus constaté « pour réparer le mal actuel et empêcher que cela n'arrive dans la suite ».

Enfin et plus généralement les auteurs du projet que l'intendant Hurson a consulté n'ont selon lui gardé que la forme de l'autorité des intendants en matière de finance, afin que la Chambre des comptes continue de passer les dépenses. À toutes ces raisons de fond touchant la partie d'administration s'ajoutent d'autres motifs dans la partie militaire car les conseillers militaires de Choiseul l'ont également arrangée à leur façon, quoique timidement, dans la partie des Classes surtout, parce qu'ils s'intéressent davantage au matériel.

Aussi doit-il y avoir du vrai dans la manière dont Blouin décrit la chute : « Le comité s'assembla : l'ouvrage était aussi mauvais, aussi obscur que fastidieux, personne n'entendait la matière et chacun disputait, c'était la confusion des langues. Après une douzaine de séances, M. le duc de Choiseul, ennuyé, harassé de tant de disputes et d'obscurité, perdit patience et, prenant l'ouvrage avec colère, leur dit : « Messieurs, je suis excédé ; je ne veux plus entendre parler de tout cela. Tenez, M. Rodier, remportez tous ces papiers, faites-en ce que vous voudrez, faites une ordonnance, n'en faites pas, je m'en ... »<sup>188</sup>

### 10.3. Le mémoire de Chanteloup

Choiseul, encore exilé sur ses terres ou déjà autorisé par Louis XVI à revenir à la Cour, tâche de se remémorer le plan de réforme qu'il aurait voulu et dû adopter : il se reconnaît sans peine. Nous disposons de deux versions d'un mémoire qui montre ainsi le changement de cap du printemps 1764<sup>189</sup>.

La préface est bien dans la manière de l'ancien ministre : « Je l'écris uniquement pour m'amuser, comme j'ai écrit le système de politique, celui que je suivrais pour l'armée de Terre ; j'ai même osé avoir un système sur les Finances. Je suis comme ces gens qui, de leur grenier, gouvernent le Royaume, avec la différence que je mets moins de valeur qu'eux à mes idées, que je les oublie au moment où je cesse de les écrire et que je soupe plus gaiement que ne soupe ordinairement un faiseur de projets. » Lorsqu'il a pris le portefeuille de la Marine, plaide-t-il, il ne pouvait être question que de tirer parti de ses débris. Avec une « sorte d'intelligence », répète-t-il, il est parvenu à procurer gratuitement au Roi dix-sept vaisseaux. Puis il s'est instruit en faisant venir à Versailles un constructeur<sup>190</sup>, les ingénieurs des ports, sept ou huit officiers de marine, « ceux qui avaient le plus de réputation » ; « pendant toute une année, nous eûmes des

<sup>188</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 17v et 18r. Blouin prétend que c'est lui qui a eu l'idée d'assembler le comité pour arriver à ce résultat : cela paraît bien peu probable.

<sup>189</sup> La version primitive, acquise récemment par les A.N., a été transcrite par M. René Estienne dans sa thèse citée de l'École des chartes, vol. 2, p. 454 à 504. La préface de la seconde version n'est pas dans l'exemplaire conservé dans G124, f° 48 à 92, mais celui-ci comporte des modifications et des corrections de la main de l'auteur ; il est entré dans les archives de la Marine de son vivant ou au moins avant 1792, si bien qu'il a pu en discuter avec Sartine.

<sup>190</sup> Il peut s'agir de Gautier (1733-1800) plutôt que de Groignard.

conférences, article par article, sur l'ordonnance de la Marine, qui n'avait pas été renouvelée depuis 1689 ». Choiseul s'efforce simultanément de relever le port de Brest, par le curage de la Penfeld, par la construction du magasin aux agrès, de forges spacieuses, de deux nouvelles formes à Recouvrance, de hangars pour les bois, d'un hôpital et d'une caserne pour les matelots et par la reconstruction du quai de l'artillerie. Il envoie un officier général du Génie afin de travailler à un projet de fortification de la ville, puis à celui de l'île d'Aix qui doit protéger Rochefort. Pendant la construction des vaisseaux donnés à l'État, il fait encore refondre ou radouber les vaisseaux subsistants et remplir les magasins.

Dans la Marine « le physique est la première base », et l'ancien ministre estime qu'il a fait ce qu'il devait faire dans ce domaine ; « mais on ne s'est procuré que de la dépense et de la honte quand ces vaisseaux sont conduits comme ils l'ont été pendant la guerre de 1756 ». Soit qu'il ait mal choisi ses conseillers militaires, soit qu'il n'ait pas compris ce qu'ils lui suggéraient de faire, il n'a pas été satisfait de leur travail. N'aurait-il pas dû se méfier de ces conseillers prônés par le corps, par l'opinion publique de la Marine ? Il résume ainsi l'opinion de ces militaires : supprimer la Plume et donner toute l'autorité à l'Épée. Il s'aperçoit de son erreur et se « retourne » vers les bureaux et vers la Plume, non les intendants, « honnêtes gens, mais incapables », mais des « commissaires ordonnateurs intelligents ». Il distingue le travail du contrôleur du département de Brest, Jacques Marchais (172.-1785), mais constate que les systèmes proposés par la Plume ont le même inconvénient que les précédents : ils sont empreints de l'esprit de parti. Alors il forme lui-même un nouveau projet, qu'il date de mars 1764 environ<sup>191</sup>, celui qu'il va essayer de reproduire grâce à sa mémoire et à quelques papiers emportés du service.

Le projet de marine ne peut reposer sur les anciens principes dans la mesure où : 1° « la force physique de la marine de France est insuffisante aux besoins du Royaume et ne peut se comparer à celle de ses ennemis » ; 2° « l'esprit du corps de la marine française la rend dans cette partie la dernière de tous les corps de marine de l'Europe ». Le talent et la volonté de bien servir des bons officiers sont « étouffés et ne peuvent pas être mis à profit et en lumière par l'ignorance, la paresse, l'indiscipline et la lâcheté du plus grand nombre des officiers ». Si l'on veut conserver la Marine en corps comme elle est, on fera la sottise de celui qui voudrait réparer les fondations d'un grand édifice posées sur un mauvais sol, et, si l'on continue à la conduire sur les mêmes principes, la France finira par n'en avoir plus du tout. Et « comme il est démontré que la mer, par les richesses qu'elle procure, commande à la terre », la France, après avoir été dans l'ordre des premières puissances, se retrouvera parmi les dernières. Pour la rétablir, il ne convient pas d'employer les moyens de Louis XIV, qui étaient presque toujours au-dessus des forces de l'État, c'est-à-dire de ses finances : « sa marine a été détruite de son vivant, et il n'a pas pu finir le Louvre ». Ni ceux de Louis XV, qui a soutenu le faste de son prédécesseur à la Cour sans donner aux administrations de l'État la consistance que permettaient ces mêmes forces. La France ne peut pas non plus mettre sa marine sur le pied de celle de l'Angleterre, parce qu'elle n'a ni assez d'argent à y consacrer, ni assez de matelots. Il faut et il suffit d'établir une marine « au point de s'assurer

<sup>191</sup> « Depuis près de deux ans et demi que j'étais chargé de l'administration de [la] Marine », dans R. Estienne, *op. cit.*, p. 456-457.



moralement d'une défensive puissante en faveur de notre commerce et de nos colonies et d'une obligation, en cas de guerre, de dépense du double de celle de la France. »

Choiseul calcule d'abord la flotte physique et cherche à la répartir utilement entre les ports. Il compte sur les trois quarts des gens de mer de service, soit 45 000 hommes, les autres étant « des vieillards, des infirmes, des vagabonds et des enfants ». Il retranche encore 10 000 hommes pour le commerce de la Méditerranée et la course car il imagine que dès la déclaration de guerre, tout autre commerce maritime sera proscrit. D'un autre côté tous les vaisseaux et autres bâtiments ne peuvent tenir la mer à la fois, si bien qu'avec 35 000 hommes, on arme une flotte qui en comporte 45 000. Choiseul vérifie que sa flotte de 60 vaisseaux, 34 frégates, 20 corvettes, 6 chébecs et 24 flûtes, soit 144 bâtiments, n'en emploie pas davantage : il en faut 43 600, écrit-il, mais d'après les bases de calcul qu'il fournit plus loin, le chiffre est de 34 100 seulement.

« Avant de déterminer l'emploi de cette marine, il faut déterminer sa formation, et c'est l'ancienne forme de cette conduite que je voudrais simplifier et réformer dans presque toutes ses parties pour donner un nouveau mouvement à la Marine et y créer l'esprit d'émulation, d'activité et d'intérêt qui, selon ma façon de penser, y manque absolument dans la situation actuelle. » La forme usitée dans l'armée de Terre est la meilleure car un colonel, « pour peu qu'il ait du goût pour son métier », s'attache à ce que son régiment se comporte aussi bien, en temps de guerre comme en temps de paix, que tel régiment qui a la réputation d'être bien ; les officiers qui ont le même état d'esprit se portent naturellement à faire valoir l'émulation de leur chef. « C'est ce qui produit *l'esprit de corps*, lequel esprit ne peut pas être excité dans toute l'Armée, s'il n'est existant dans chaque corps en particulier. L'on parle bien de l'esprit de la Marine en général, mais ce que l'on en dit n'est pas à son avantage et pourquoi ? C'est que chaque officier de la Marine n'a pas un point continu d'émulation, il va fort peu souvent en mer et, quand il n'y est pas, il n'a nul intérêt à tout ce qui se fait dans le port. De sorte qu'un officier peut avoir été 50 ans dans la marine du Roi sans avoir été nécessairement plus d'une année à la mer. Les 49 autres, il les aura passées à critiquer ce qu'il aura vu faire et à décourager ceux qui auraient eu envie de s'occuper au moins plus théoriquement que lui. [...]. Ce mauvais esprit, joint aux mauvaises dispositions de la Marine, a produit les défauts des équipages quand les vaisseaux ont été armés en guerre ; les mauvais équipages ont produit les mauvais succès, lesquels ont enraciné le découragement, ce qui est dans le militaire le vice le plus accablant et qu'il faut corriger promptement, sans quoi l'État paie un militaire honteux et inutile. Pour corriger ce vice dans la marine du Roi, je voudrais donc, selon mes principes, l'occuper et l'intéresser. Pour cela je la diviserais tout naturellement par vaisseaux, frégates et autres bâtiments et, de chaque division, je ferais un corps qui se réunirait ou se diviserait selon les besoins, dans la même forme précisément que les troupes de terre. Mais soit ensemble, soit divisé, *il y aurait des officiers et une partie d'équipages permanents, qui feraient corps et seraient toujours attachés à chaque vaisseau distinctement.* »

Voici donc la cause du regret ou plutôt du remords que l'on discerne dans le mémoire : Choiseul a échoué en renonçant aux états-majors et aux noyaux d'équipage permanents. Il a été joué par ses militaires et par ses bureaux qui, en tirant à hue et à dia dans des vues d'un intérêt de corps mal entendu, lui ont fait manquer le but, entraîner, occuper et intéresser l'officier de marine en temps de paix afin de tirer le meilleur de lui en temps de guerre. L'ancien ministre refait de tête le mémoire de d'Estaing, en

prévoyant cependant un état-major complet et un noyau d'équipage pour chacune des 144 unités de sa marine. Chaque officier-commandant serait tenu de recruter les officiers-mariniers pour dix ans, les canonniers, matelots et mousques pour deux ans au moins, ils seraient tirés des Classes et toucheraient une prime d'engagement. Autrement dit Choiseul se sert de l'institution de 1668 pour faciliter le travail des commandants à la mer, qui auraient à recruter leur équipage, au moins en partie, comme avant 1668, lui qui a supprimé ce mode dans l'Infanterie en 1762 ! D'ailleurs il supprime les brigades d'artillerie qu'il a créées, sauf à garder ceux qui tiennent l'école sous les ordres d'officiers retirés du service de la mer. Il maintient que les troupes spéciales pour la Marine sont inutiles, et qu'il est plus intéressant d'amalgamer les deux armées au combat. Les commandants font table à part.

Les gardes de la Marine sont à prendre de préférence dans la noblesse, mais aussi dans les familles vivant noblement et surtout parmi les enfants du corps (les « parents des officiers de la Marine », écrit Choiseul avec moins de précision). Un garde de la Marine par vaisseau et par frégate sera désigné pour servir à la garde de l'Amiral, le cas échéant : on l'appellera garde du pavillon. Il n'y a donc plus de compagnies de gardes. On pourra conserver les écoles, un officier de l'état-major du port y commandera les gardes lors des heures de cours. Le commandant du port et les inspecteurs généraux de passage s'informeront du caractère, de l'esprit, des talents et des progrès de chaque élève, et les notes seront adressées à la Cour pour comparaison avec les avancements proposés par les commandants d'unité. Le Roi nommerait à tous les commandements, mais pourrait avoir recours à des officiers étrangers à la Marine, qui y entreraient au grade de capitaine de frégate ou de capitaine de vaisseau, « et en ce cas il en serait sur mer ce qu'il serait sur terre, où il choisit qui bon lui semble pour les faire colonels, sans que les lieutenants-colonels imaginent qu'on leur fait un passe-droit ». Mais cela arrivera rarement : il faut et il suffit que la décision du Roi en matière d'avancement soit libre. Choiseul donne aux commandants à la mer le droit de proposition. La proposition, appliquée aux gardes, ressemble au patronage qui a cours dans la marine anglaise, qui est un choix et un engagement à former la jeunesse à la pratique du métier ; l'école de Portsmouth, celle du petit nombre, est ici répartie entre les trois grands ports, pour tous les gardes.

Dans le système des états-majors permanents, il est clair qu'un commandant promu officier général doit quitter son bâtiment. Choiseul admet qu'un capitaine de frégate puisse passer général sans avoir été capitaine de vaisseau. Il réduit à deux le nombre des grades d'officier général, qu'il nomme contre-amiral et vice-amiral. Il prévoit deux bâtons de maréchal de France pour ces derniers, qui seraient au nombre de douze, les contre-amiraux étant vingt-quatre, mais ne parle plus de transformer la charge d'amiral de France. Voici comment est réglé leur emploi : 6 officiers généraux, commandants à la mer ; 4 commandants en chef dans les ports, plutôt des vice-amiraux ; *12 officiers généraux inspecteurs se partageant l'inspection des 144 unités, tant au matériel qu'au personnel*. L'ancien ministre ajoute : « ôtez les malades et les vieillards qui peuvent difficilement servir, tout sera en action ».

Cette action, ce sont d'abord les stations aux Colonies dont Choiseul adopte le principe. Les campagnes durent de six mois à deux ans, les bâtiments se relaient et les officiers généraux vont et viennent avec une partie de leur escadre. Une escadre dans la Méditerranée et une escadre d'évolution pour l'entraînement des officiers à la naviga-

tion en escadre s'ajoutent à ce dispositif<sup>192</sup>. Il y aura ainsi, au moins à un moment de l'année, 49 des 144 unités à la mer, ce qui suffit selon l'ancien ministre. Dans cette hypothèse, 14 des 60 vaisseaux, 25 des 54 frégates, 3 des 6 chébecs et 7 des 24 flûtes sont armés, et les 49 bâtiment armés occupent 28 % des officiers particuliers et 31 % des gardes. L'effectif des officiers retenu par Choiseul est trop important et, avec 160 gardes et 600 officiers, il est possible de donner un embarquement par an aux premiers et un embarquement tous les deux ans aux seconds. Cette marine vraiment militaire est soumise à une inspection qu'elle n'a jamais connue : chaque inspecteur doit visiter douze unités par an et il est nommé pour un an, c'est-à-dire que les inspecteurs tournent et rendent compte au ministre de ce qu'ils ont vu et réformé, ainsi qu'il se pratique dans les troupes de ligne.

L'ancien ministre montre d'autre part qu'il a épousé les vues de Colbert dans le service sédentaire. « L'intendant étant le dépositaire des effets du Roi commandera seul dans l'arsenal, le commandant lui prêtera main-forte pour la police et pour lui fournir les militaires dont il aura besoin pour ses travaux. » En effet, les officiers et équipages travaillent dans le port à leur vaisseau, font l'exercice ou coopèrent au service du port qui est dévolu à l'intendant, de même que les constructions et l'artillerie. Le « commandant général » du port dispose d'un état-major composé d'officiers de marine retirés. Choiseul ne propose toujours pas de composer de même le corps de l'administration, même partiellement.

Il nous raconte qu'il a demandé à Louis XV un travail plus long que d'habitude pour lui exposer le projet : « 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 laissé 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 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

<sup>192</sup> Choiseul a mis en mer la première escadre d'évolution en 1764. La seconde date de 1772, Bourgeois de Boynes étant ministre ; elle se composait de 3 vaisseaux, 6 frégates, 3 corvettes et 3 cutters placés sous les ordres de d'Orvilliers et a navigué du 28 mai au 7 septembre. La troisième escadre d'évolution, de 4 frégates, 5 corvettes, un lougre et 2 cutters, a été confiée à Guichen (1712-1790) en 1775. La quatrième a été commandée par du Chaffault (1708-1794) et a navigué du 5 avril au 25 septembre 1776 ; elle comprenait 7 vaisseaux, 7 frégates et 7 corvettes. Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, 1991, p. 506, 511, 512 et 514.

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 au duc de Praslin.

## Statu quo pour l'Épée

### 11.1. Les gardes de la Marine

N'y aurait-il pas, derrière les paroles décourageantes de Louis XV, un obstacle infranchissable qui rendrait impossible le relèvement de la Marine sur les bases de celle de son aïeul ? L'on invoque souvent les leçons du cardinal de Fleury, mais l'Espion anglais répond non sans vraisemblance que la cour de France peut être cet obstacle, au moins en 1763. « L'État précaire et chancelant, l'ineptie, la faiblesse, la crainte [des successeurs de Machault], sans entours et sans talents, [laissèrent] le temps à l'Épée de gagner de plus en plus, et, si les chefs de celle-ci ne s'étaient ôté eux-mêmes tout crédit par leur mauvaise conduite dans les expéditions dont ils furent chargés, ils auraient, durant cette espèce d'anarchie, aisément rempli leur projet d'anéantissement ou d'asservissement total du corps dont la rivalité les humiliait. Mais la honte dont ils couvrirent notre pavillon, la présomption, l'ignorance, la cupidité, la lâcheté dont l'histoire de cette guerre fournit cent exemples de leur part, sauvèrent la Plume, ou du moins prolongèrent son existence. Leur insolence, surtout envers le ministre [Berryer] le plus disposé à les seconder dans un moment où ils recevaient le plus d'opprobre, où comme de concert avec l'ennemi, par une trahison infâme ils perdaient une seconde fois les restes précieux de notre marine sans ressource, lui fit ouvrir les yeux et l'empêcha de se livrer à leur désir [... Choiseul], instruit par l'expérience de la guerre qui venait de finir, songeait à donner à l'Épée une constitution différente. [...]. Déjà il y travaillait ; il songeait à ouvrir la porte au mérite, à confier les vaisseaux de S.M. non aux officiers du plus grand nom, mais de la plus haute capacité ; non à ceux qui se glorifieraient d'une longue suite d'aïeux, mais à ceux qui compteraient une longue suite d'exploits. »<sup>1</sup>

Dans la version très semblable donnée dans la *Vie privée de Louis XV*, Pidansat ajoute, non sans exagération, que cette réforme aurait rendu le corps « plus nombreux en officiers bleus, en officiers corsaires, en officiers marchands même, qu'en membres conservés de la marine royale »<sup>2</sup>. C'est déjà le langage de la Révolution : « nous n'aurions rien gagné à la révolution », écrit Kersaint en 1792, « si elle ne servait

<sup>1</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. IV, lettre 60, p. 320 à 323 (propos prêtés à Pellerin fils).

<sup>2</sup> [Moufle d'Angerville], *Vie privée de Louis XV, ou Principaux événements, particularités et anecdotes de son règne*, Londres, 4 vol., 1781 ; IV, p. 84-85.

à mettre à leur place les talents et la vertu »<sup>3</sup>. D'après Pidansat, Choiseul a commis une faute tactique : « Il ne croyait pas devoir garder le secret sur une opération avantageuse à l'État et glorieuse pour le monarque. Il se trompa. Le corps de l'Épée, alarmé des bruits qui couraient, mit en mouvement toute la Cour, et ce ministre, tout puissant pour faire le mal, ne le fut pas assez pour opérer le bien. »<sup>2</sup>

Lorsque Bigot termine la rédaction du projet d'ordonnance générale, Choiseul a déjà renoncé à la plus importante des réformes, celle du recrutement des officiers de marine. Bigot écrit en effet que l'admission de gentilshommes de 13 ou 14 ans à l'état de volontaire résulte de la réduction de l'effectif des compagnies de gardes, soit 320 gardes en tout au lieu de 400 gardes selon l'ordonnance du 11 janvier 1762<sup>4</sup>. Les autres volontaires sont « des jeunes gens de bonne famille, destinés à commander des bâtiments [de] particuliers »<sup>5</sup>. La motivation officielle est la suivante : S.M., soucieuse de leur procurer « les connaissances des manœuvres et des évolutions nécessaires pour bien naviguer dans les flottes et les convois, permet également qu'ils soient embarqués sur ses vaisseaux en la même qualité de volontaires, pourvu qu'ils soient âgés de 16 ans et qu'ils aient navigué un an sur les bâtiments marchands, pour s'instruire des premiers éléments de la navigation »<sup>5</sup>.

Seuls les gentilshommes volontaires ont accès à l'examen d'enseigne tel que Rodier et Choiseul l'ont voulu<sup>6</sup>. Les volontaires roturiers gardent l'avantage pour devenir capitaines marchands, mais ils ne sont admis au service qu'en qualité d'officiers bleus et, s'ils se distinguent, ils seront titularisés, évidemment comme officiers des grades intermédiaires<sup>7</sup>. Choiseul n'en voulait plus : Bigot les réintroduit au titre 11 du *Projet* ; si les grades du grand corps sont traités dans chacun des sept premiers titres, les grades intermédiaires sont compris dans un titre qui a pour objet de fixer le temps de service nécessaire pour l'avancement aux grades du grand corps...<sup>8</sup>

D'après les mémoires consultés, la formation des gardes a été, plus encore que leur recrutement, l'objet des critiques. Du reste le nombre des partisans de l'ouverture du recrutement dans le corps de la Marine est sûrement faible encore, et ils n'ont pas intérêt à le faire savoir, tant l'attachement de la majorité des membres du corps à la fermeture du recrutement est fort. Comme le remède au mal paraît moins difficile à administrer, le ministre s'en occupe dès 1763 en créant la place d'examineur des gardes du pavillon et de la Marine, qu'il confie à un mathématicien membre de l'Académie des sciences, Étienne Bézout (1730-1783). À vrai dire son emploi est créé au 1<sup>er</sup> octobre 1764, mais il a d'abord été envoyé à Brest afin de prendre connaissance de l'instruction des gardes, puis chargé de composer un cours de mathématiques élémentaires à leur intention<sup>9</sup>. L'année suivante, Choiseul lui confie

<sup>3</sup> Lettre de Kersaint à Prigny, chef du bureau des officiers civils, du 11 septembre 1792, CC<sup>7</sup> D. ind. de Degay.

<sup>4</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 77, 78 et 171.

<sup>5</sup> *Ibid.*, art. 172 (ordonnance particulière du 14 septembre 1764, art. 96).

<sup>6</sup> *Ibid.*, art. 178 (*ibid.*, art. 101). Les volontaires gentilshommes doivent compter quatre ans de navigation, dont deux sur les vaisseaux du Roi.

<sup>7</sup> *Ibid.*, art. 179 (*ibid.*, art. 102).

<sup>8</sup> *Ibid.*, art. 184 et 185 (conformes aux art. 15 et 16 de l'ordonnance du 14 septembre 1764 concernant les officiers de la Marine).

<sup>9</sup> Rapports au ministre, avec l'approuvé, des 15 mars et 30 septembre 1764, C<sup>7</sup>-29, dossier Bézout. L'exemplaire consulté est le Rés. V 2872 à V2877 de la B.N. ; la couverture porte les armes du duc de Penthièvre.

aussi l'examen des élèves de construction, puis les écoles d'hydrographie créées dans les grands ports, et, en 1768, Bézout devient également examinateur de l'Artillerie en remplacement de Camus, décédé<sup>10</sup>.

Le *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la Marine*, en six volumes publiés de 1764 à 1769 et en cinq parties (*Arithmétique, Géométrie, Algèbre et application de l'algèbre à la géométrie, Mécanique et Traité de navigation*) forme, avec sa version dite « Bézout-Artillerie », la base de l'enseignement technique dans les deux corps d'élèves-officiers. Les préfaces révèlent le programme du maître, qui tient en deux propositions : apprendre aux élèves la théorie de leur art avant la pratique et leur faire saisir le lien entre l'une et l'autre<sup>11</sup>. Tous les savants n'ont pas adopté cette position, et Duhamel du Monceau reste partisan de l'apprentissage préalable, si bien qu'il est d'obligation pour les constructeurs jusqu'en 1786 (chapitres 12 et 23)<sup>12</sup>. Bézout est conscient que le temps réservé à l'étude des mathématiques est limité ; aussi s'est-il borné à l'essentiel et a facilité l'étude en insérant des applications à la pratique. Mais il a complété son cours de parties non exigibles aux examens des gardes qui permettent de comprendre les ouvrages de Bouguer et d'autres livres sur la marine dont la marine militaire n'a pas retiré de fruit, « parce que les études des gardes n'y étaient pas dirigées aussi pleinement qu'on se propose de le faire »<sup>13</sup>.

Bézout défend l'algèbre en affirmant qu'il importe moins, dans l'étude des mathématiques, « d'accumuler un grand nombre de propositions que d'acquérir l'esprit de recherche et d'invention, qui seul peut faire mettre à profit les connaissances que l'on a acquises ; or la manière de procéder en algèbre tend directement à ce but. »<sup>14</sup> L'algèbre traitée par Bézout prépare à l'étude de la mécanique d'une manière facile et utile. Mais, avant d'y parvenir, des applications à l'arithmétique et à la géométrie font mieux comprendre la langue qu'est l'algèbre. Parmi les applications de l'algèbre à la géométrie (on dit de nos jours la géométrie analytique) figurent les coniques car elles se rencontrent assez souvent en architecture navale. La mécanique « utile » se sert des notions de masse, de pesanteur des corps, qui ne sont pas des points matériels<sup>15</sup>. Il y faut des éléments de calcul différentiel et intégral, qui sont donnés dans le premier volume de mécanique. Les principes généraux de la mécanique sont suivis d'applications au navire et des lois de l'équilibre des fluides et des corps qui y sont plongés. Le deuxième

<sup>10</sup> Rapport au ministre du 24 mai 1768, C<sup>7</sup>-29.

<sup>11</sup> Préface du 1<sup>er</sup> volume, *Arithmétique*, p. V-VI, pour ce développement.

<sup>12</sup> André-Jacob Roubo (1739-1791) est un menuisier en bâtiment parisien qui a laissé un fameux traité de menuiserie que l'Académie des sciences a publié de 1769 à 1775 dans le cadre de sa *Description des arts et métiers*. Il a cherché à connaître les principes de son art, afin de mieux le comprendre et de s'y perfectionner. Le censeur de son livre n'est autre que Duhamel, et Roubo explique ainsi l'attitude de certains savants vis-à-vis de la théorie : « Cette partie de l'art du trait aurait naturellement dû être placée au commencement de la première partie de cet ouvrage, la théorie devant précéder la pratique à laquelle elle doit servir de guide. Mais je n'ai pas été tout à fait le maître de cette disposition, ayant été obligé de me rendre aux raisons des personnes dont les conseils et les avis peuvent et doivent servir de préceptes [...] la théorie jointe à la pratique, ou même devancée par cette dernière, pourra peut-être plaire à plusieurs personnes, surtout à ceux à qui la théorie est plus familière que la pratique ». *L'art du menuisier*, 2<sup>e</sup> partie (menuiserie dormante), p. 273. Roubo partage donc l'avis de Bézout, contre celui de Duhamel dont il a dû suivre les « conseils ».

<sup>13</sup> Ces parties, soit un certain nombre de numéros, le numéro étant la subdivision élémentaire du cours, sont indiquées par des caractères plus petits ou l'astérisque.

<sup>14</sup> Préface du 3<sup>e</sup> volume, *Algèbre*, p. III à IX, pour ce développement.

<sup>15</sup> Préface du 1<sup>er</sup> volume de la *Mécanique*, p. III et V, pour ce développement.

volume comprend l'application des principes à différents cas de mouvement et d'équilibre. Les trois premières sections du traité de navigation comprennent les règles ordinaires du pilotage et ne font appel qu'à l'*Arithmétique* et à une partie de la *Géométrie*<sup>16</sup>. La quatrième section regroupe les méthodes de navigation qui utilisent les autres volumes du *Cours*<sup>16</sup>.

L'augmentation du programme d'études théoriques et la surveillance plus exacte des études voulues par le ministre exigent à leur tour de meilleurs professeurs de mathématiques et d'hydrographie<sup>17</sup>. Comme on en manque à Brest et à Toulon, on y a retenu les professeurs de mathématiques des brigades d'artillerie dont les écoles de théorie ont été supprimées au 1<sup>er</sup> mai 1764, pour qu'ils prennent leur service auprès des gardes le 1<sup>er</sup> octobre : ce sont Duval-Leroy (1731-1810) et d'Arbigny, qui gagnent 3 000 l par an. Étienne Blondeau (1723-1783), « très bon maître de mathématiques et d'hydrographie à Calais » est muté à Brest afin de seconder Duval-Leroy, il touche 1 500 l d'appointments. Le mémoire des bureaux que nous suivons et que Choiseul a approuvé, indique qu'il faudrait porter à 1 500 l la paie des maîtres de dessin, qui n'en gagnent que 800 ou 1 000. La paie reste dans l'ensemble médiocre, seuls les premiers professeurs de mathématiques pouvant espérer atteindre la paie à terre d'un capitaine de vaisseau qui ne touche pas de supplément.

La ruine des Jésuites, à laquelle Choiseul n'est pas étranger, rend disponible le séminaire de Toulon, qu'il est décidé de transformer dès le mois de janvier 1762 en un hôtel pour loger les gardes<sup>18</sup>. Deux ans plus tard, cinq pères jésuites obtiennent une petite pension de la Marine : elle les avait conservés pour l'enseignement<sup>19</sup>. La date d'installation des gardes dans leur hôtel n'est pas connue, et seule l'existence de l'hôtel de Brest est attestée par les documents consultés.

Les titres 8 et 9 du projet Bigot relatifs aux gardes du pavillon et de la Marine ont été presque entièrement repris dans l'ordonnance du 14 septembre 1764, que nous suivons ici. Chacune des quatre compagnies de 80 gardes est encadrée par quatorze officiers de marine, les fonctions de brigadier et de sous-brigadier étant désormais attribuées à des officiers et non plus à des gardes<sup>20</sup>. La paie des gardes du pavillon est portée à 432 l, celle des gardes de la Marine restant à 360 l<sup>21</sup>. Les gardes sont admis à 14 ans et s'ils sont gentilshommes ; le Roi choisit de préférence ceux qui ont fait campagne sur ses vaisseaux « ou même » sur ceux des particuliers<sup>22</sup>. L'on voit par là que la navigation préliminaire n'est pas plus nécessaire que l'instruction maritime. Le Roi préfère également, « à mérite égal », les enfants des officiers de la

<sup>16</sup> Préface du *Traité de navigation*.

<sup>17</sup> *Maîtres des gardes du pavillon et de la Marine*, rapport fait à Choiseul du 30 septembre 1764, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 67, pour ce paragraphe.

<sup>18</sup> Lettre de Choiseul à Bompar du 28 janvier 1762, G49, p. 327.

<sup>19</sup> Rapport au ministre du 26 mars 1764, avec l'approuvé, C<sup>2</sup>-1.

<sup>20</sup> *Ordonnance du Roi concernant les gardes du pavillon et de la Marine, et les volontaires*, du 14 septembre 1764, art. 1, 2, 15 et 16.

L'Amiral garde le droit de présenter les gardes et les officiers de sa compagnie au Roi, mais les emplois (de lieutenant en 2<sup>e</sup>, de chef de brigade, etc.) ne peuvent être pourvus que par des officiers qui ont le temps et les services nécessaires pour acquérir les grades dont lesdits emplois donnent le rang, s'ils ne les ont pas encore (art. 17). Dans les compagnies des gardes de la Marine, le grade est indiqué en face de la fonction, le rang ne suffit pas.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 5 et 15.

<sup>22</sup> *Ibid.*, art. 7 et 9.



Marine ; « pour leur procurer les moyens de s'en rendre dignes », il permet aux capitaines d'embarquer leurs fils et neveux de nom à 12 ou 13 ans en qualité de volontaires<sup>23</sup>. Les gardes de la Marine disposent toujours de quatre mois pour se rendre au département d'affectation, à compter de la date d'expédition du certificat par la Cour : ils prennent rang du jour de son enregistrement au contrôle du port<sup>24</sup>. *Le corps de la Marine, s'il a échoué dans sa conquête de l'arsenal, a donc réussi à maintenir intégralement son mode de recrutement et même à confirmer l'âge d'admission à 14 ans.*

L'instruction pratique est assurée par l'embarquement de détachements de gardes sur des bâtiments d'escadre et selon un tour de service réglé dans chaque compagnie, « sans aucune préférence »<sup>25</sup>. Un officier de compagnie, à défaut le garde le plus ancien, commande le détachement<sup>26</sup>. Les gardes touchent deux rations en argent en plus de leur solde ; le capitaine n'a pas le droit d'en recevoir aucun habituellement à sa table, ni de tolérer l'embarquement de provisions au-delà de ce qu'il aura réglé avec eux<sup>27</sup>. Les gardes continuent de « se [porter] avec zèle à toutes les manœuvres », font le quart sous les ordres des officiers qui en sont chargés et qui les interrogent et les instruisent sur les manœuvres<sup>28</sup>. Le premier maître d'équipage, le premier maître de pilotage et le maître-canonier leur donnent des leçons journalières dans leur spécialité, en présence du chef de détachement<sup>29</sup>. Ceux qui sont capables de tenir un journal le représentent à leur officier et au commandant du vaisseau, auquel ils donnent leur point chaque jour ; les journaux sont examinés au retour par le commandant de compagnie et le maître d'hydrographie, qui fait observer à ses élèves les fautes qu'ils auront pu commettre<sup>30</sup>. Le capitaine établit un certificat dans lequel il porte ses appréciations sur la conduite, les qualités et défauts et les progrès de chaque garde pendant la campagne : l'un des exemplaires est destiné au commandant de compagnie, l'autre au commandant du port<sup>31</sup>. Mais la loi reproduit la clause absurde d'après laquelle ces apprentis prennent le commandement du navire en l'absence de tout officier de marine, de préférence au principal maître ou pilote<sup>32</sup>.

Le corps enseignant des écoles comprend des maîtres de mathématiques, d'hydro-graphie, de dessin, de construction, d'escrime et de danse ; le port détache un maître d'équipage et un maître-canonier pour enseigner la manœuvre et le canonage<sup>33</sup>. Le cours progressif de Bézout, qui doit servir de point fixe aux examens, divise les gardes de chaque compagnie en trois classes<sup>34</sup>. Le commandant de compagnie fait passer les gardes d'une classe à l'autre après avoir pris l'avis des maîtres, lorsqu'il les

<sup>23</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>24</sup> *Ibid.*, art. 11 et 12. Si deux gardes se présentent le même jour dans un port, il y a tirage au sort pour déterminer les rangs et recours à la liste générale de la Marine, si le fait se produit dans deux ou trois ports simultanément.

<sup>25</sup> *Ibid.*, art. 33. Les officiers des compagnies de gardes embarquent comme les officiers de port (art. 40 et 41).

<sup>26</sup> *Ibid.*, art. 35 et 36.

<sup>27</sup> *Ibid.*, art. 51 et ordonnance concernant la Marine du 25 mars 1765, art. 747 et 748.

<sup>28</sup> Ordonnance du 14 septembre 1764, art. 52.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 54.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 55.

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 59 et 60.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 58.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 61.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 73 à 76.

en juge capables<sup>35</sup>. Le passage à la 2<sup>e</sup> classe conditionne les embarquements<sup>36</sup>. Cela ne veut pas dire que les gardes de chaque classe suivent en même temps les mêmes cours, l'ordonnance prévoyant de diviser la compagnie en « détachements » de gardes de même niveau pour prendre ensemble des leçons<sup>37</sup>.

L'examineur de la Marine se rend chaque année dans les ports afin d'interroger publiquement les gardes, mais la loi n'établit pas davantage de lien entre cet examen et le passage à la classe supérieure : son résultat est une triple appréciation des gardes par l'examineur, le commandant de compagnie et le commandant du port, ces deux derniers jugeant en fait la conduite et les talents montrés dans l'année<sup>38</sup>. L'examen permet de connaître ceux qui, après avoir été interrogés sur l'ensemble du cours d'obligation, peuvent être portés sur la liste d'aptitude au grade d'enseigne ; le garde qui se trouve dans ce cas reçoit un certificat dont le double est envoyé au ministre<sup>39</sup>. L'ancienneté ayant l'importance que l'on sait, le législateur précise que le Roi donne tout de même la préférence à ceux « dont l'application et les connaissances auront été constatées par l'examen »<sup>40</sup>. L'autre ordonnance rendue le 14 septembre 1764 impose la condition supplémentaire des *trente mois de navigation* (cf. *infra*, § 11.2).

La rédaction de Bigot a été également suivie en ce qui concerne les volontaires : l'ordonnance du 14 septembre 1764 cantonne donc ceux-ci au rôle d'officiers de réserve pour le temps de guerre, en améliorant la situation des pilotins surnuméraires qu'ils remplacent. L'ordonnance du 25 mars 1765 conserve encore les écoles d'hydrographie à ouvrir à Brest, Toulon et Rochefort « pour l'instruction des jeunes élèves-pilotes et navigateurs qui se destinent au service des vaisseaux de S.M. »<sup>41</sup> Le pilotage devient donc une carrière dans la marine militaire. Les officiers-mariniers entretenus sont peu nombreux ; jusqu'alors les marins parvenaient assez tard à l'entretien et non sans avoir longuement navigué dans les deux marines, quoiqu'il y ait eu des exceptions. Cette *école de maistrance*, qui précède de plus d'un demi-siècle celle qui a été ouverte à Brest en 1819 pour les maîtres des ports, est la première institution créée dans la Marine à son profit ; elle s'accorde bien avec le concours pour les places de maître entretenu qui est simultanément établi dans les grands ports. Le professeur enseigne publiquement, le Roi fournit les moyens pédagogiques, mais s'en remet aux lumières du maître pour la division et la nature des leçons<sup>42</sup>. Cette école dépend de l'intendant, auquel le professeur rend compte des progrès, de l'assiduité et de la conduite des élèves<sup>43</sup>. Un ou deux pilotes entretenus s'y trouvent pour faire faire les règles d'arithmétique aux élèves les moins avancés et répéter les leçons<sup>44</sup>. Dès 1766

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 79.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 80. Hurson est persuadé que cet article ne sera pas observé pour les parents du commandant ou de quelqu'un en place. [Réf. 25 du chapitre 10].

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 65.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 81 et 82.

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 84. Si un garde veut étendre ses connaissances alors qu'il a fini le cours d'obligation, le commandant de compagnie lui fait donner des leçons particulières par les maîtres (art. 78). Est-ce pour le faire patienter ?

<sup>40</sup> *Ibid.*, art. 83.

<sup>41</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 511.

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 512 et 517.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 517.

<sup>44</sup> *Ibid.*, art. 518.

Bézout a examiné les élèves de Toulon et, en 1768, il reçoit l'ordre d'examiner les élèves-pilotes des trois ports en même temps que les gardes<sup>45</sup>.

Une initiative tendant à créer des écoles pour la marine marchande doit être rapportée ici, parce qu'elle forme pour ainsi dire pendant aux articles des ordonnances de 1764 et 1765 rappelés ci-dessus. Le projet du sieur Gastinel, de Marseille, et de la petite société qui le soutient, attire spécialement l'attention : datant de 1767 environ dans sa première formulation, il vise à ouvrir deux écoles de marine marchande destinées à former des capitaines en lieu et places des écoles d'hydrographie<sup>46</sup>.

L'auteur écrit que la marine marchande, pour laquelle la science de la navigation a été créée, languit en France faute de capitaines doués de talents supérieurs à la simple « pratique aveugle et machinale de l'art de la navigation ». L'ordonnance de 1681 souligne la nécessité des connaissances théoriques ; des écoles ont été créées et subsistent, mais en vain, parce que les élèves sont libres de les fréquenter ou non, les professeurs sont payés par le commerce « d'une manière comme de l'autre ». Elle n'établit pas de distinction entre l'état des capitaines et celui des matelots, et cet inconvénient semble encore plus grave que l'autre aux yeux de Gastinel car « la marine marchande forme un corps politique composé comme les autres de différentes classes ». La première est celle des officiers et la dernière, celle des matelots ; « dans l'ordre des choses l'une et l'autre sont destinées à deux ordres différents d'hommes. Celle-là ne doit appartenir qu'à gens d'une naissance honnête, celle-ci n'appartient qu'à gens de basse extraction. » L'inobservation de cette règle naturelle a rebuté et éloigné les premiers et peuplé les écoles d'hydrographie des seconds. Le projet concourt à « [rendre] à cette profession sa *noblesse* par la possession des principes et des connaissances qui en doivent être la base ; il nous paraît convenable de la *purger* insensiblement d'un tas de gens de rien et sans aucune éducation qui ont achevé de l'avilir ».

Des établissements nouveaux pour les arts utiles, tels que l'agriculture, le dessin, les mines, l'art vétérinaire s'ouvrent ou vont s'ouvrir : la marine marchande n'a rien obtenu. Il n'est certes pas question de donner cet enseignement à tous les futurs officiers marchands car un tel dessein serait hors de prix. Il s'agit seulement, à l'instar de l'École militaire fondée pour donner l'exemple à la noblesse riche en formant gratuitement des enfants de la noblesse pauvre, d'instituer une École royale de marine marchande de 200 élèves « pour changer la face de la marine marchande ». L'école serait ouverte aux enfants de bonne famille et aussi et même de préférence, aux enfants des capitaines, des armateurs et négociants en gros. Cette préférence est naturellement justifiée par le fait que les enfants nés dans une profession ont habituellement plus de dispositions pour cette profession. Et c'est ainsi qu'est réglée l'admission à l'École militaire.

Les candidats doivent apporter la preuve qu'ils ont navigué pendant un an, être reconnus propres au métier de la mer, bien conformés et en bonne santé, savoir écrire et les quatre premières règles de l'arithmétique. Ils sont admis à l'âge de 15 ou 16 ans. L'établissement doit former tous les cinq à six ans 200 capitaines, dont 120 à Bordeaux et 80 à Marseille. Le régime à terre est l'internat, et les élèves portent un

<sup>45</sup> Lettre d'Hurson au ministre du 24 mars 1767 et rapport au ministre du 24 mai 1768, C<sup>7</sup>-29, dossier au nom de Bézout.

<sup>46</sup> Les états successifs de ce projet d'école sont dans G89, f<sup>o</sup> 22 à 63 et 76 à 85.

uniforme. La formation comprend quatre années scolaires de neuf mois séparées par deux voyages de neuf mois et un voyage de six mois. Dès l'ouverture de l'école cent élèves sont admis, les premiers du classement. Ils commencent leurs études, puis embarquent en qualité de novices sans solde pour un voyage de long cours. La deuxième moitié de la promotion entre à l'école au fur et à mesure des départs dans la première moitié. Les élèves de Marseille passent à Bordeaux après le second voyage, celui des échelles du Levant, afin de permettre aux 80 plus anciens de la classe de Bordeaux d'en faire autant. Au second voyage les élèves reçoivent le salaire d'usage, selon le grade auquel leur capacité leur donne accès ; avec l'argent gagné ils paient à l'école le montant de leur rééquipement. Les capitaines et armateurs sont tenus d'admettre les élèves sur leurs bords et à leur table, et de leur faire remplir les fonctions et devoirs pendant le voyage, sans les maltraiter.

La sanction des études consiste en des examens trimestriels et publics assortis de prix en argent. Les élèves sortant de l'école dans le premier tiers du classement obtiennent des lettres de capitaine avec dispense du temps de navigation de cinq ans, de la condition des 25 ans d'âge et des deux campagnes sur les vaisseaux de l'État. Ceux du second tiers doivent compter cinq ans de navigation ; les derniers ne sont dispensés que des deux campagnes. Les élèves sont remplacés par voie de concours au fur et à mesure qu'ils quittent l'école.

En somme Gastinel veut donner à la marine marchande une élite de capitaines instruits et sélectionnés de manière aristocratique, tout en les soustrayant au service militaire. L'on peut imaginer que Boynes, qui a reçu Gastinel en audience particulière le 12 mai 1771, a cherché à concilier le premier plan de Choiseul et le projet Gastinel : l'attention discrète marquée dans l'ordonnance du 29 août 1773 instituant l'école du Havre à l'admission d'élèves sans appointements peut viser des élèves du commerce autant que des gentilshommes volontaires (chapitre 15). Les auteurs du projet s'appliquent naturellement à fonder leur établissement sans qu'il en coûte rien à l'État, du moins directement : ils proposent une loterie comme celle de l'École militaire, puis une taxe sur les cargaisons. Ils font observer que l'arrêt du Conseil du 17 mars 1771 impose aux nouveaux concessionnaires de mines une taxe de 400 l par an pendant la durée de leur concession pour la dotation de la future École royale des mines, un objet analogue à l'École royale de marine marchande, mais « bien moins intéressant ».

## 11.2. Le corps de la Marine

Le plan du duc de Choiseul relatif aux grades du grand corps, aux tables et à l'artillerie ayant été suivi dans le *Projet*, il a suffi à peu près d'y découper trois autres morceaux pour en faire les ordonnances des 5 mars, 27 mars et 14 septembre 1764. Pour le reste, des remaniements sont opérés et éloignent le texte de l'ordonnance générale publiée de celle de 1689 quand Bigot s'y tient de près.

Le titre du rang et du commandement de l'ordonnance de 1765 comporte le grade restauré de capitaine de frégate dans le grand corps ; l'ordonnance du 14 septembre 1764 en fixe les appointements<sup>47</sup>. On remarque que le terme de grade, absent de

---

<sup>47</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 115, et *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 14 septembre 1764, art. 5 à 7.

l'ordonnance de 1689, est utilisé maintenant comme synonyme de dignité<sup>48</sup>. La paie des officiers de marine, de port, d'administration et des ingénieurs-constructeurs en 1765 est résumée dans le **tableau annexe n° 18**. L'équivalence des grades avec l'armée de Terre subsiste ; les cinquante plus anciens capitaines de vaisseau ont le rang de brigadier, les capitaines de frégate celui de lieutenant-colonel<sup>49</sup>. Dans la rédaction définitive, *les gardes du pavillon et de la Marine prennent rang après les capitaines de flûte, ce qui est une manière de leur donner rang d'officier*<sup>50</sup>.

Les conditions de durée de navigation pour passer d'un grade au grade supérieur sont fixées comme suit : pour les gardes qui doivent passer enseignes, deux ans et demi (y compris les navigations éventuelles en qualité de volontaire) ; les enseignes, deux ans ; les lieutenants, deux ans et deux commandements ; les capitaines de frégate, un an et demi et un commandement ; les capitaines de vaisseau, un commandement de division (de deux ou trois vaisseaux ou frégates)<sup>51</sup>. Tout capitaine de vaisseau doit donc avoir navigué huit ans et obtenu trois commandements avant d'accéder à son grade. Il s'agit d'une mesure nécessaire, mais il est permis de se demander si elle est réaliste car huit ans représentent au moins seize campagnes « ordinaires », soit plus d'une navigation tous les deux ans, si l'on veut des capitaines dans la force de l'âge. L'ordonnance générale prévoit des dérogations, celle de 1764 que nous venons de citer devant « [avoir] son exécution particulièrement en temps de guerre »<sup>52</sup>.

L'ordonnance du 14 septembre 1764 *rend obligatoire le port de l'uniforme par tous les officiers de marine*<sup>53</sup>. Ceux du grand corps ont un grand et un petit uniforme ; ceux du petit corps, le petit uniforme seulement. La différence, c'est la quantité de dorure ; la distinction des grades se fait par la largeur du galon de tresse d'or. L'uniforme se compose d'un habit bleu (bleu-roi), doublure, parements, veste, culotte et bas rouges (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 les couleurs, mais l'habit porte un revers et un collet de drap écarlate. Sur le grand uniforme le galon de 6 à 24 lignes se trouve sur les bords de l'habit et de la veste (les officiers généraux portent un galon supplémentaire de 12 lignes), sur les parements (galon simple ou double), sur les poches de l'habit et de la veste. L'ordonnance ne prévoit d'épaulettes que pour les officiers des brigades

---

Les appointements du grade s'élèvent à 2 000 l, les suppléments de 600 l à la majorité, 1 000 l au port et 400 l dans les brigades d'artillerie, si l'officier promu reste employé comme capitaine de compagnie. L'ordonnance particulière accorde d'ailleurs 800 l de supplément à la paie de l'artillerie aux enseignes de vaisseau qui sont retenus comme lieutenants de compagnie après leur promotion dans la Marine. La paie des capitaines de brûlot est relevée de 1 000 à 1 500 l (art. 9).

<sup>48</sup> Notamment dans l'ordonnance générale, art. 114 et 116.

<sup>49</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, titre 14.

<sup>50</sup> *Ibid.*, art. 140. Aucun rang n'est attribué aux gardes ni aux aides de port dans le *Projet*.

Il n'est question des aides de port qu'à propos des gardes. C'est un emploi de stagiaire offert aux gardes de 3<sup>e</sup> classe choisis par le ministre sur la proposition du commandant du port parmi ceux qui ont fini le cours d'études. Le stage dure trois mois et non un an comme dans le *Projet*, et les gardes ayant été aides de port ont la préférence pour l'avancement au grade d'enseigne, s'ils montrent de l'application dans ces fonctions (art. 86 à 89).

<sup>51</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 14 septembre 1764, art. 10 à 14.

<sup>52</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 740.

<sup>53</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 14 septembre 1764, art. 17 et 18, pour ce développement.

d'artillerie : ils les portent sur l'uniforme de la Marine lorsqu'ils ne sont pas en service dans le corps de l'artillerie, car la tenue y est celle de l'artillerie de France, qui est bleue. Le couvre-chef n'est pas indiqué : c'est un tricorne à cocarde blanche. Si l'on considère l'uniforme comme un attribut essentiel des militaires, l'on voit que celui des officiers de marine est arrivé bien tard et par les gardes de la Marine, considérés à tort comme une troupe, alors qu'eux-mêmes ressemblaient plutôt à des officiers marchands, quoi qu'ils en aient dit. Le grand uniforme est ruineux : la décision du 1<sup>er</sup> février 1768 introduit la tenue de fatigue, qui est un surtout bleu sans galon, *le grade se lisant sur l'épaulette et non sur le ventre*<sup>54</sup> ; cette décision semble aussi prescrire le port des épaulettes distinctives sur le grand et le petit uniforme.

L'ordonnance des tables du 27 mars 1764 reprend le plan de Choiseul suivi par Bigot. Le capitaine mange seul ou avec son second, s'il en a un, dans la chambre du conseil, qui fait partie de son appartement<sup>55</sup>. L'état-major et les officiers assimilés, ainsi que les officiers des troupes, forment une ou deux tables et, si le capitaine leur prête la chambre du conseil, ils y prennent leurs repas une heure avant lui<sup>56</sup>. Sur les frégates et corvettes dont le commandant n'est ni capitaine de vaisseau ni capitaine de frégate, il est permis au commandant de tenir sa table et de nourrir ses officiers, au tarif uniforme de 70 s par jour<sup>57</sup>. La cuisine du capitaine sert aussi aux officiers, mais si ceux-ci font deux tables, la seconde est desservie par la cuisine de l'équipage<sup>58</sup>. Les officiers généraux tiennent une table pour leur capitaine de pavillon, le capitaine en second, le major, l'aide-major de l'armée, l'officier commandant le détachement des gardes embarqués sur leur vaisseau, l'intendant ou commissaire de l'armée navale<sup>55</sup>. Les commandants ne doivent emporter pour leur table que « la quantité de provisions absolument nécessaire » et ils règlent celles des officiers et des gardes<sup>59</sup>.

Selon le *Projet*, les appointements à la mer et les suppléments d'appointements des officiers sont ceux qui sont servis à terre<sup>60</sup> ; la seule différence consiste en une allocation pour la table. L'augmentation du traitement journalier des commandants à la mer par rapport au tarif de 1759 (tableau ci-après) compense la fourniture des meubles de la table dont l'État se décharge (batterie de cuisine, buffets, tables, coffres à linge, cages à volailles, etc.)<sup>61</sup>. Capitaines et officiers sont autorisés à prendre de la nourriture dans les magasins du munitionnaire, dont la valeur sera retenue sur leurs avances et décomptes<sup>62</sup>. On accorde enfin de manière forfaitaire quinze jours de table personnelle, gages et subsistances des valets au commandant en chef et la moitié de cette allocation aux commandants particuliers<sup>63</sup>.

Hurson réprovoque le plan des tables séparées, parce qu'il « rompra absolument l'union qui doit régner entre les différents grades et ne servira qu'à augmenter les

<sup>54</sup> Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons, traité pratique d'art naval*, éd. de 1988, t. IV, p. 15. Les dessins des planches 56 à 61 donnent une bonne idée de ces uniformes.

<sup>55</sup> *Projet d'ordonnance générale de 1764*, art. 893.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 895.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 881 à 884 et 896. Le tarif était de 50 s ou 4 l selon l'ordonnance du 18 juin 1759.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 897. Le Roi rémunère un pourvoyeur et un coq pour les officiers (art. 888).

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 898.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 876. Le règlement du 25 mars 1765 prévoit un supplément mensuel spécial pour les commandants à la mer (cf. tableau ci après).

<sup>61</sup> *Ibid.*, art. 899. Seuls désormais les fourneaux de cuisine sont prêtés.

<sup>62</sup> *Ibid.*, art. 900.

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 903.

tracasseries dans les vaisseaux », la dépense et l'embaras des provisions et des logements<sup>64</sup>. De plus, si l'on permet aux officiers subalternes de tenir deux tables, ce sera le moyen d'exclure l'écrivain de la leur. Aucun commandant ne peut se permettre d'ouvrir sa table seulement lorsque le vaisseau va en rade, il doit le faire dès l'armement, lorsque officiers ont le plus de peine ; sous cette condition, le service ira « un peu vite ». Les réviseurs de l'ordonnance maintiennent pourtant cette dernière prescription<sup>65</sup>.

Table des commandants à la mer, selon le grade	Ordonnance 18.6.1759	Projet Bigot	Ordonnance 27.3.1764 (essai)	Règlement du 25.3.1765		Règlement du 1.1.1786
	A	A	A	A	B	A
vice-amiral	150	150	150	120	-	160
lieutenant général	50	70	50	60	300	120/100
chef d'escadre	50/45/40	55	50/45/40	50	300	100/80
capitaine de vaisseau (C)	30/25/20	40/30/25	40/30/25	40/35/31/28	120	70/50/45/40/34
capitaine de frégate	15	25	-	24	100	-
major de vaisseau	-	-	-	-	-	30
lieutenant de vaisseau	15	18	15	20	90	28
capitaine de brûlot	15	18	15	18	85	-
enseigne de vaisseau	15	16	15	16	83 l 6 s 8 d	-
sous-lieutenant de vaisseau	-	-	-	-	-	23
lieutenant de frégate	10	12	10	14	80	-
capitaine de flûte	10	12	10	12	66 l 13 s 4 d	-
officier-marinier entretenu	-	-	-	5	30	7

**A** : traitement personnel des commandants à la mer pour leur table, gages et subsistance de leurs valets et indemnités de meubles, ustensiles, etc., *par jour*. À ce traitement s'ajoute, lorsqu'il doit recevoir ses officiers à sa table, l'allocation journalière des ayants droit.

Le traitement personnel des capitaines de vaisseau dépend du ou des bâtiments qu'ils commandent. En 1765 les catégories sont les suivantes : un vaisseau et deux ou trois autres vaisseaux ou frégates d'au moins 20 canons, composant une division armée en guerre ; un vaisseau de 80 canons au moins ou une division de trois frégates au moins, armées en guerre ; un vaisseau de 50 à 74 canons ; une frégate, galère ou autre bâtiment.

**B** : supplément d'appointements accordé en 1765 aux commandants à la mer, *par mois*. Il s'ajoute au traitement A.

**N.B.** Les traitements à la mer et suppléments accordés à ceux qui commandent de petites unités sont déterminés cas par cas en 1765, hors tarif par conséquent, alors qu'il n'y a pas d'exception en 1786.

<sup>64</sup> [Réf. 25 du chapitre 10].

<sup>65</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 743 (pour le supplément d'appointements) et 751 (pour le traitement de table).

L'ordonnance est essayée sur trois vaisseaux armés à Brest<sup>66</sup>. Kersaint se répand en sarcasmes sur cette imitation prétendue de l'Angleterre : dans cette escadre, « il était défendu aux capitaines de manger avec leurs officiers ; ainsi dans un jour on voulut des Athéniens faire des Spartiates »<sup>67</sup>. Les capitaines ont représenté que le bien du service voulait qu'on sacrifiât au caractère et à la constitution des officiers de marine français, qui s'opposent à cette séparation. Le duc de Choiseul renonce encore à une nouveauté utile et maintient l'usage de la table du capitaine<sup>68</sup>. Les commandants à la mer, en plus du traitement qu'ils reçoivent à terre, touchent désormais un supplément d'appointements spécial pendant le temps qu'ils sont à la mer ; les officiers qui ne commandent pas ont le même traitement à la mer et à terre<sup>69</sup>. Les commandants restent tenus de fournir tous les meubles de la table, sauf les fourneaux de cuisine, une grande table à manger et les bancs pour la grand-chambre ; ils peuvent s'approvisionner auprès du munitionnaire<sup>70</sup>. *Les gardes devant manger entre eux*, il est normal que le Roi leur fournisse un peu de matériel<sup>71</sup>. Le capitaine perçoit aussi l'allocation de chaque ayant droit à la table, qui est maintenue à 50 sols, ou 4 l pour les voyages aux colonies<sup>72</sup>. Les appointements et la table des officiers bleus paraissent toujours régis par la décision du 30 juillet 1762<sup>73</sup>.

Le travail avec le Roi du 14 septembre 1764 comprend une nouvelle fixation des officiers du grand corps, des promotions et des admissions à la retraite. Le nombre des officiers passe de 846 (fixation du 11 janvier 1762) à 855 : 2 vice-amiraux, 9 lieutenants généraux (au lieu de 6), 24 chefs d'escadre (18), 100 capitaines de vaisseau et 50 capitaines de frégate (140 capitaines de vaisseau), 310 lieutenants de vaisseau (316) et 360 enseignes (364)<sup>74</sup>. La promotion du jour est nombreuse : 4 lieutenants généraux, 15 chefs d'escadre, 50 capitaines de frégate, 62 lieutenants et 86 enseignes<sup>75</sup>.

Les mises à la retraite sont moins nombreuses, et l'on observe que beaucoup sont assorties du grade supérieur *ad honores*. Le rapport au Roi motive cette mesure par

<sup>66</sup> Ordonnance du 27 mars 1764, original, A<sup>1</sup>-99, art. 26 et dernier.

<sup>67</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, G133, pièce cotée 22, pour ce développement.

<sup>68</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 744 à 746.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 741 et 742. Le Roi n'affecte plus de valets aux commandants, mais seulement aux autres officiers (de un à cinq). L'écrivain, l'aumônier, le chirurgien-major et le sous-ingénieur-constructeur ont le droit de choisir un mousse pour leur service ; les gardes ont droit à un mousse pour deux. *Ibid.*, art. 752 à 754.

<sup>70</sup> *Ibid.*, art. 749 et 750.

<sup>71</sup> *Ibid.*, art. 747 et règlement d'armement du 25 mars 1765, dans le *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, vol. 2, p. 252-253.

<sup>72</sup> Règlement du 25 mars 1765 appelé par l'art. 749 de l'ordonnance générale, art. 3 à 6.

<sup>73</sup> *État arrêté par le Roi du traitement que doivent avoir les officiers ayant, pour la campagne seulement, brevet de capitaine de brûlot ou de lieutenant de frégate*, le 30 juillet 1762, A<sup>1</sup>-96.

Les capitaines de brûlot pour la campagne reçoivent 200 l par mois s'ils commandent, 100 l sinon, 15 l de table personnelle par jour et 50 s par bouche à nourrir ; les lieutenants de frégate, respectivement 170 et 70 l, 10 l et 50 s. Les autres officiers bleus touchent 100 l s'ils commandent quelque bâtiment (150 l pour un brûlot) et 50 l s'ils servent en subalterne. Le traitement pour la table personnelle est réduit dans ce cas à 6 l et le tarif des ayants droit à la table à 40 s par jour. La solde n'est due que pendant la campagne, mais, comme l'officier bleu est ordinairement appelé à concourir à l'armement de son bâtiment, elle court dans ce cas du jour où commence le carénage.

<sup>74</sup> *État numérique des officiers de la marine française depuis 1743 jusqu'à 1783*, 306AP21, pièce n° 12.

<sup>75</sup> C<sup>1</sup>-3, f° 68 à 75. Promotions du 1<sup>er</sup> octobre 1764, date de prise de rang.



le fait que des cadets sont promus alors que les retraités ne le sont pas<sup>76</sup> : l'on pense ici à l'une des propositions du plan Rodier. Choiseul précise que certains officiers de la liste n'ont pas demandé leur retraite. Il y a encore six enseignes mis en retraite sans pension, et l'on voit que *la règle est d'en accorder après vingt ans de services et non avant*<sup>77</sup> ; il faut attendre 1788 pour que cette règle soit transcrite dans la loi (chapitre 20). Si Choiseul n'a pas procédé aux premières mises à la retraite de capitaines avec les provisions de chef d'escadre, il a institué la classe des « officiers généraux retirés »<sup>78</sup>.

On remarque aussi que quelques capitaines de vaisseau ont été autorisés à ne plus résider dans le port, tout en jouissant de leurs appointements<sup>79</sup>, et que treize enseignes créés en 1768 sont des gardes de 1757 dont l'avancement a été retardé pour défaut d'instruction mais qui, depuis lors, « se sont plus appliqués »<sup>80</sup>.

Sans une étude approfondie et nominative, il n'est pas possible d'interpréter avec certitude le comportement de Choiseul vis-à-vis du corps de la marine après l'échec de ses réformes, que ce corps a déterminé. Il augmente le nombre des officiers généraux. Choiseul et Praslin laissent des places vacantes, comme le montre le **tableau annexe n° 19**. Ils maintiennent aux environs de 50 le nombre des officiers du petit corps, qui a crû à la faveur de la guerre de Sept ans. On a remarqué que des vingt capitaines de brûlot au service à la fin de 1763, dix n'avaient pas d'abord été revêtus du grade de lieutenant de frégate, contre neuf et un enseigne de port, et qu'ensuite onze d'entre eux sont passés lieutenants de vaisseau<sup>81</sup>. L'intrusion dans le grand corps reste exceptionnelle ; cependant le nombre des officiers du petit corps croît au détriment du grand, et cela a peut-être suffi à augmenter l'hostilité de celui-ci, qui est patente à l'époque qui suit<sup>82</sup>.

### 11.3. L'artillerie de la Marine

Les développements relatifs à l'artillerie touchent de près l'auteur du projet d'ordonnance générale de 1764 : Bigot est promu chef d'escadre le 28 mars et nommé inspecteur des deux brigades conservées<sup>83</sup>, une mesure qui isole du reste un peu plus ces

<sup>76</sup> *État des officiers pour lesquels la retraite est proposée*, 14 septembre 1764, C<sup>1</sup>-3, f° 58 à 66.

<sup>77</sup> *État de propositions du 24 juin 1765*, C<sup>1</sup>-3, f° 86. Bompar propose une retraite pour un enseigne ayant douze ans de services et qui, de l'avis du médecin, ne peut plus servir. Choiseul annote : « il faut vingt ans de services — refusé — une lettre honnête », c'est-à-dire un congé absolu avec satisfaction.

<sup>78</sup> Le relevé fait par les bureaux le 21 novembre 1766 comprend 15 chefs d'escadre retirés (le premier du 10 avril 1760, soit avant l'arrivée de Choiseul), dont Bory, du 27 mars 1766, auxquels il convient d'ajouter 2 lieutenants généraux *ad honores* pour la période.

<sup>79</sup> Décision du 25 février 1771, C<sup>1</sup>-3, f° 148, qui accorde la continuation de cette autorisation à sept capitaines de vaisseau, dont le chevalier d'Oisy (v. 1730-1776) qui instruit les comtes d'Artois et de Provence en marine et Levassor de Latouche, « qui se trouve à la tête de son grade ».

<sup>80</sup> Promotion du 15 août 1768, C<sup>1</sup>-3, f° 123-124.

<sup>81</sup> Jacques Aman, *op. cit.*, p. 113 et 115.

<sup>82</sup> Sur les 310 officiers de la Compagnie des Indes en 1769, 63 ont été incorporés dans la Marine de 1770 à 1786, grâce notamment à la guerre d'Amérique. Plusieurs ont reçu des grades élevés, tel Joannis l'aîné (1712-1784) fait capitaine de vaisseau le 24 mars 1772. L'intégration n'a pas dû se faire sans heurts, parce que dans l'ensemble les relations entre les deux corps n'étaient pas bonnes. C<sup>1</sup>-3, f° 169 à 173 pour Joannis, et Philippe Haudrière, *op. cit.*, p. 569, 570-571, 604 et 619.

<sup>83</sup> Le rapport au Roi du 28 mars 1764, avec le bon de Louis XV, justifie ainsi l'élévation d'un capitaine de vaisseau qui a peu de services de mer : « Il a beaucoup de connaissances par lesquelles il s'est rendu utile au service du Roi ; il est l'auteur de la *Tactique navale* qui vient d'être imprimée, c'est un ouvrage

brigades dans le corps de l'Artillerie. L'ordonnance du 5 mars 1764 supprime la brigade de Rochefort et reprend une partie des articles du titre 12 du projet, *Des brigades du corps royal d'artillerie attachées au service de la Marine*, les autres étant retouchés dans l'ordonnance générale du 25 mars 1765, sous le même titre.

Si le motif d'économie commande la suppression de la brigade de Rochefort, ce port devant se spécialiser dans le service des colonies, on voit qu'il a conduit aussi à diminuer d'un tiers la solde des bombardiers et appointés des compagnies de bombardiers, alors que les canonniers reçoivent de légères augmentations, et à réduire l'effectif de chacune des seize compagnies conservées de 100 à 82 hommes et leur encadrement de 5 à 3 officiers<sup>84</sup>. Le corps ne compte plus que 60 officiers d'artillerie et 1 312 hommes. Toulon détache à Rochefort son colonel et trois compagnies, Brest son lieutenant-colonel seulement. Aux six officiers d'artillerie de l'état-major de chaque brigade, tous des officiers du grand corps, s'ajoute un garçon-major au 1<sup>er</sup> janvier 1765, tiré des bas-officiers et qui est revêtu du grade de lieutenant en second<sup>85</sup>. L'ordonnance de 1764 crée trois directions d'artillerie dans les ports, ou plutôt elle introduit fugitivement le mot de direction dans le vocabulaire de la Marine. Au moyen des deux chefs de brigade, deux colonels et deux lieutenants-colonels, on crée trois places de directeur de l'artillerie et trois places de sous-directeur remplies par ces officiers<sup>86</sup>.

Une autre modification se voit clairement : l'engagement de matelots des Classes pour trois ans et de garde-côtes pour six ans, par moitiés, remplace le recrutement ordinaire prévu en 1761<sup>87</sup>. Le recrutement se rapproche donc de ce qu'il était avant 1761, avec l'avantage des engagements de trois ou six ans et du nombre. Il est fixé à 320 hommes par an<sup>88</sup>. Au bout de trois ans, le matelot rentre dans l'ordre des Classes avec son habillement, à moins qu'il ne veuille se rengager pour trois ans, auquel cas la brigade licencie un autre canonnier des Classes<sup>89</sup>. Les garde-côtes sont inscrits sur les registres des Classes au terme de leur engagement, avec la possibilité de demander leur congé absolu au bout de trois ans, s'ils ont fait une campagne de mer et reçu une instruction suffisante<sup>90</sup>. On engage d'autre part les canonniers existants à se faire classer, la préférence étant accordée aux gens de mer classés pour les avancements : l'article indique la nécessité de disposer de canonniers-*matelots*, ce qui veut dire que le mode de recrutement institué en 1761 est un échec de ce point de vue<sup>91</sup>. Le Roi accorde aussi la paie immédiatement supérieure à celle de la dernière campagne à ceux qui sont levés après leur congédiement<sup>92</sup>.

---

estimé. Il a fourni de bons mémoires sur tous les arrangements relatifs au service de la Marine. » C<sup>7</sup>-30, dossier au nom de Bigot de Morogues.

<sup>84</sup> *Ordonnance du Roi concernant les brigades du corps royal destinées au service de l'artillerie dans les ports de Brest, Rochefort et Toulon*, du 5 mars 1764, art. 1 à 7, pour ce développement.

<sup>85</sup> La mention figure à l'art. 3 de l'ordonnance du 13 décembre 1767 ; le grade de lieutenant en second est concédé par une ordonnance du 8 mai 1765 (A<sup>1</sup>-100). Celle du 5 mars 1764 ne mentionne plus de tambour-major, mais conserve un aumônier à 501 l et un chirurgien à 600 l par brigade (art. 8 et 10).

<sup>86</sup> Ordonnance du 5 mars 1764, art. 3 et 9.

<sup>87</sup> *Ibid.*, art. 12. Dans le *Projet*, art. 187 et 191, Bigot prévoyait de recruter un huitième des nouveaux dans les Classes et autant dans la garde-côte.

<sup>88</sup> Ordonnance du 5 mars 1764, art. 12.

<sup>89</sup> *Ibid.*, art. 15 et 16.

<sup>90</sup> *Ibid.*, art. 17.

<sup>91</sup> *Ibid.*, art. 21.

<sup>92</sup> *Ibid.*, art. 22.

L'ordonnance générale du 25 mars 1765 et le règlement du même jour concernant les états-majors et équipages définissent les relations entre le commandant du port et celui de l'artillerie dans le service militaire. La subordination du second au premier est incomplète car le service sédentaire dépend largement des inspecteurs de l'Artillerie et donc du ministère de la Guerre. Le commandant de l'artillerie est néanmoins tenu de se rendre chaque jour à l'ordre chez le commandant du port<sup>93</sup>. Les lieutenances des compagnies revenant à des enseignes de vaisseau, il est logique que le chef de brigade n'en propose aucun au ministre de la Marine sans l'aveu du commandant du port dont l'enseigne dépend<sup>94</sup>. Les officiers des brigades vont à la mer selon le tour de service des autres officiers de marine ; l'on s'assure seulement, comme pour les autres officiers attachés aux détails dans le port, qu'il en reste un nombre suffisant pour les travaux de l'artillerie et la discipline de la brigade<sup>95</sup>. Le commandant du port procède à l'affectation des officiers d'artillerie aux vaisseaux et frégates en armement<sup>96</sup>.

Les maîtres-canonnières entretenus à la suite et les bas-officiers des brigades qui ont obtenu le mérite de second maître naviguent eux aussi par tour de service<sup>97</sup>. Les maîtres, seconds maîtres et aides-canonnières des Classes servent concurremment avec les canonnières des brigades qui ont obtenu l'un de ces grades ou mérites de mer, les autres canonnières étant employés comme servants de pièce (même s'ils sont bas-officiers)<sup>98</sup>. La solde à la mer est relative au mérite de mer, si bien que les bas-officiers et hommes de troupe des brigades reçoivent le supplément correspondant à la différence entre la paie marquée pour le service de mer dont ils sont momentanément chargés et leur solde à terre<sup>99</sup>. Le *Règlement* précise que les brigades fournissent au plus la moitié des officiers-mariniers de canonnière et le dixième des matelots, car les canonnières servants font nombre avec ces derniers<sup>99</sup>. Le commandant de l'artillerie forme les détachements (le choix du premier maître-canonnière revient au capitaine-commandant) ; si les brigades ne suffisent pas à fournir le contingent marqué, il indique les qualités des hommes supplémentaires à lever dans les Classes<sup>100</sup>. Il est entendu que la grande majorité des servants de pièce sont des matelots ordinaires des Classes et qu'ils servent aussi à la manœuvre du bâtiment. L'on conçoit qu'avec une pareille organisation, les hommes des brigades n'embarquent pas souvent avec leurs chefs. Les brigades fournissent aussi des contingents aux travaux des ports ; les hommes reçoivent alors un prix de journée en plus de la solde<sup>101</sup>.

La condition mise par l'ordonnance pour embarquer en qualité de maître, second maître et aide-canonnière est d'en avoir obtenu le mérite<sup>102</sup>, mais elle ne dit pas comment il s'obtient. Bigot voulait qu'aucun canonnière n'embarquât sur un vaisseau de

<sup>93</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 283.

<sup>94</sup> *Ibid.*, art. 93.

<sup>95</sup> *Ibid.*, art. 95.

<sup>96</sup> *Ibid.*, art. 96.

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 97.

<sup>98</sup> *Ibid.*, art. 98 et 99.

<sup>99</sup> *Règlement concernant les états-majors et équipages dont les vaisseaux et autres bâtiments du Roi seront armés, ensemble les appointements et soldes de ceux qui doivent les composer*, du 25 mars 1765, *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, vol. 2, p. 185 à 194.

<sup>100</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 101 et 102.

<sup>101</sup> *Ibid.*, art. 106.

<sup>102</sup> *Ibid.*, art. 98.

ligne en qualité de second ou troisième maître sans avoir au préalable obtenu deux certificats de mérite en sa qualité sur des vaisseaux de 50 canons ou bâtiments inférieurs, c'est-à-dire semble-t-il sans en avoir fait les fonctions à la satisfaction de deux capitaines<sup>103</sup>. Il prévoyait aussi deux mérites de second maître sur les vaisseaux de ligne pour passer premier maître<sup>104</sup>.

L'ordonnance ne prévoit nettement que le concours pour accéder à l'entretien. Le concours des maîtres-canonnières entretenus est ouvert aux canonnières des brigades et aux maîtres-canonnières des Classes ou rentrés dans l'ordre des Classes après avoir servi dans les brigades<sup>105</sup>. Le canonage est l'une des neuf (dix avec la mâture, qui a été oubliée) spécialités admises au concours, les autres étant : la manœuvre, la corderie, le calfatage, la voilerie, la poulisserie, le pilotage, le charpentage et le perçage<sup>106</sup>. Les deux cadres de la maistrance, le service des ports et le service de la mer, sont distingués<sup>107</sup>. Le commandant du port fixe avec l'intendant l'époque des concours, et ils y assistent tous deux ; l'examen est conduit par les premiers maîtres du port des diverses spécialités<sup>108</sup>. Les certificats de mérite et de bonnes mœurs sont présentés à l'assemblée ; à valeur égale, la préférence va à l'ancien en état de servir, et l'intendant rend compte au ministre du résultat de l'examen, afin de demander l'entretien du maître jugé le plus capable<sup>109</sup>. Notons encore que les maîtres entretenus pour le service de la mer embarquent par tour de service, qu'ils sont employés entre-temps par le capitaine de port à la visite et à la conservation des bâtiments désarmés ou aux « différents travaux du port », les maîtres-charpentiers étant envoyés au commissaire des constructions<sup>110</sup>.

L'officier d'artillerie embarqué se trouve ainsi chargé de la police et de la discipline des canonnières de la brigade, de l'embarquement du matériel de l'artillerie, de son emploi et des consommations, sous les ordres du capitaine<sup>111</sup>. Il répartit ses canonnières par quarts et par postes et remet copie de ce rôle à l'officier chargé du détail du vaisseau et au maître-canonnier, afin que celui-ci connaisse ceux qui sont sous ses ordres<sup>112</sup> ; en effet les détachements à la mer ne peuvent respecter les compagnies à terre. Le matériel d'artillerie est placé sous la garde d'un garde-magasin particulier depuis 1761 ; l'on s'efforce d'attribuer à chaque vaisseau son artillerie, mais le capitaine doit accepter sans difficulté le matériel que la brigade lui livre pour la campagne<sup>113</sup>. Le maître-canonnier est à la fois le détenteur du matériel et l'homme technique dans sa manutention<sup>114</sup>. Le capitaine d'armes, dont la fonction est tenue par un bas-officier ou un canonnier de la brigade (le premier à bord après le maître-canonnier et les canonnières

<sup>103</sup> Projet d'ordonnance générale de 1764, art. 227.

<sup>104</sup> *Ibid.*, art. 225 et 226.

<sup>105</sup> *Ordonnance concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 100.

<sup>106</sup> *Ibid.*, art. 505. L'on passe directement d'ouvrier à maître entretenu dans les métiers de forgeron, tonnelier et menuisier, sur les preuves de capacité que les ouvriers ont faites pendant qu'ils étaient employés dans les ports.

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 504 et 506.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 504 et 505.

<sup>109</sup> *Ibid.*, art. 505.

<sup>110</sup> *Ibid.*, art. 506, 508 et 509. Le tour vaut aussi pour les maîtres-canonnières entretenus et les canonnières des brigades qui ont le mérite de maître (art. 97).

<sup>111</sup> *Ibid.*, art. 880.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 881.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 886.

<sup>114</sup> *Ibid.*, art. 887, 889 à 891, 893, 896, 898 à 907, 909 à 912, 914, 915, 917 à 921.

des Classes d'un mérite de mer supérieur au sien), seconde le maître-canonnier et il a de plus le détail des armes du vaisseau<sup>115</sup>. Le détachement de la brigade ne fait pas le service de l'infanterie, d'après l'ordonnance de 1765, sauf la faction devant la sainte-barbe<sup>116</sup>.

Le service de l'infanterie dans les ports et à la mer est dévolu à des bataillons de l'Infanterie française<sup>117</sup>. Le bataillon forme des détachements dont chaque officier-commandant remet le rôle au bureau des armements<sup>118</sup>. Les soldats courent la grande bordée comme les matelots et servent aux manœuvres basses pendant la navigation ; ceux qui se portent « avec zèle et intelligence » aux manœuvres hautes obtiennent un supplément de 3 l par mois<sup>119</sup> — la paie des troupes est plus faible que celle des matelots —. Les officiers d'infanterie exercent la discipline à l'égard de leurs soldats, mais ne peuvent les punir sans en prévenir le capitaine ni les faire sortir des fers sans sa permission<sup>120</sup>. Ils ne prétendent pas au commandement du vaisseau et n'auront, sauf la police permise par la garde, aucune inspection sur les autres membres de l'équipage<sup>121</sup>.

Le duc de Choiseul laisse le département de la Marine à son cousin le duc de Praslin le 7 avril 1766 ; deux mois plus tard l'on ne sait pas encore auquel des deux ministres Bigot doit rendre compte de sa tournée d'inspection<sup>122</sup>. Les instructions pour l'inspection de 1767 tiennent compte du rattachement du détail de l'artillerie au département de la Marine au 1<sup>er</sup> janvier<sup>123</sup>. Il a été décidé qu'il serait administré dans les ports sous l'autorité de l'intendant, conformément à l'ordonnance de 1689, mais aussi qu'il serait inspecté par un officier général de la Marine dont la compétence en matière d'artillerie soit reconnue : Bigot est donc passé inspecteur général de l'artillerie de la Marine avec compétence sur l'ensemble du service, au matériel comme au personnel, et, logiquement, le programme de 1767 a pour objet essentiel le matériel.

Il doit cependant faire entendre aux officiers d'artillerie et à ceux d'administration comment le Roi veut que le service s'exécute sans frictions. Le capitaine de vaisseau commandant l'artillerie dans le port a, « sous l'autorité de » l'intendant, inspection sur tous les travaux de l'artillerie et veille à ce que l'on suive les plans et modèles arrêtés. Il semble que l'on est loin de l'uniformité<sup>124</sup>. La liste des défauts susceptibles d'entraîner le rebut des pièces sera dressée par Bigot, Versailles devant statuer sur un objet qui a été soumis à variations. En assistant aux épreuves ou en les provoquant, Bigot pourra juger le personnel du service.

<sup>115</sup> *Ibid.*, art. 923 à 932.

<sup>116</sup> *Ibid.*, art. 882.

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 107 (ordonnance du 10 décembre 1762).

<sup>118</sup> *Ibid.*, art. 109.

<sup>119</sup> *Ibid.*, art. 110.

<sup>120</sup> *Ibid.*, art. 111.

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 112.

<sup>122</sup> Projet d'instructions, minute du 9 juin 1766, C<sup>7</sup>-30, dossier au nom de Bigot de Morogues.

<sup>123</sup> *Projet d'instructions pour M. le vicomte de Morogues, chef d'escadre des armées navales, inspecteur général de l'artillerie de la Marine*, approuvé par le duc de Praslin le 8 juin 1767, *ibid.*, pour ce développement. Les instructions sont communiquées aux commandants et intendants et enregistrées au contrôle.

<sup>124</sup> *Supplément d'instructions...* [du 8 juin 1767], C<sup>7</sup>-30, pour ce développement.

Le commandant de l'artillerie a inspection sur les ouvriers employés aux travaux du service ; il signe le rôle certifié par le commissaire de la Marine ayant le détail de l'artillerie, et chacun remet ses propositions d'augmentation de paie à l'intendant, qui décide comme pour tous les ouvriers du port<sup>123</sup>. Il en va de même des levées et des renvois. Le commandant de l'artillerie exprime les demandes de matières et d'achat ; il assiste, au même titre que le capitaine de port, aux marchés et adjudications passés pour l'artillerie. Il prend les ordres du commandant du port pour les épreuves du matériel et en informe l'intendant ; il les dirige et tient procès-verbal pour la Cour. Les gardes-magasins particuliers de l'artillerie sont conservés et rendent compte mensuellement au garde-magasin général de leur gestion, celui-ci ayant pris en recette les objets en stock au 1<sup>er</sup> janvier 1767<sup>125</sup>. Les ouvriers d'État disparaissent : ceux qui sont dans le cas d'obtenir l'entretien sont employés sur les états des maîtres d'ouvrages entretenus pour le port ; les autres sont compris dans les rôles d'ouvriers du port et payés comme eux à la journée<sup>126</sup>.

Après l'admission de matelots des Classes dans les brigades en 1764, l'on s'attend au rétablissement des compagnies d'apprentis-canonnières : c'est chose faite le 5 novembre 1766. Bigot estime que les brigades sont une excellente institution, quoiqu'elle ait au début « blessé le préjugé de ceux qui croyaient y trouver la destruction de la classe des canonnières marins et qui ne voyaient pas à quel degré de perfection elles pouvaient parvenir »<sup>127</sup>. Cependant le nombre des bombardiers et canonnières réglé en 1764 ne suffit pas et, selon l'inspecteur général, le rétablissement des canonnières est un moyen plus rapide et moins onéreux d'obtenir un supplément de canonnières au besoin que l'augmentation des brigades. En effet, les deux brigades ne comptent que 656 hommes chacune au complet ; il en faudrait 1 200, comme en 1761, pour satisfaire à tous les besoins. Deux compagnies de 80 hommes dans chacun des grands ports, soit 480 hommes, doivent suffire. Les caps et sous-caps seraient pris dans les brigades et non, comme autrefois, parmi les canonnières « médiocres et crapuleux, manquant de fermeté et de commandement », surtout vis-à-vis d'hommes qui se renouvellent chaque année. On choisirait des matelots de 18 à 25 ou 30 ans et non, comme avant, des enfants pour lesquels la solde représentait un moyen de subsistance et qui restaient deux ou trois ans dans les compagnies avant de prendre l'état d'ouvrier comme leurs pères. Les compagnies seraient placées à la suite des brigades, les apprentis casernés, payés par forme de prêt 7 s par jour (10 l 10 s par mois) comme les canonnières de 3<sup>e</sup> classe et habillés (un paletot, une culotte à la matelote et un bonnet comme ceux des canonnières des brigades coûtent 18 l). Les anciens apprentis-canonnières toucheraient à la mer la haute paie des matelots (18 l). L'encadrement serait composé comme celui des brigades, les officiers rouleraient ensemble et commenceraient, ainsi que les bas-officiers, par ce service.

Ces compagnies sont susceptibles de former 480 canonnières par an, qui s'ajoutent à ceux qui quittent les brigades. Si l'on estime au dixième de l'équipage le

<sup>125</sup> Lettre du ministre à Hurson du 26 janvier 1767, d'après l'analyse faite dans G50, p. 194 à 198.

<sup>126</sup> *Règlement du Roi sur divers articles de l'administration de l'artillerie de la Marine, relativement aux dispositions de l'ordonnance du 25 mars 1765 qui y ont rapport*, du 7 juin 1767, art. 6. Bigot, consulté semble-t-il à propos du règlement du 7 juin, préfère que les maîtres-canonnières passent en revue à la suite des brigades : c'est un petit motif d'amour-propre qui s'ajoute au prestige de l'uniforme.

<sup>127</sup> *Mémoire sur la formation des canonnières*, 28 mai 1766, autographe signé de Bigot de Morogues, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 24 à 27, pour ce développement.

nombre des canonniers de spécialité sur un vaisseau de guerre, il faut disposer de cinq mille canonniers dans les Classes, à supposer qu'elles comprennent cinquante mille matelots. Dix ans suffiraient donc à les former, s'il n'y en avait aucun. De même qu'un soldat de ligne vaut mieux qu'un soldat de milice, poursuit Bigot, de même les canonniers des brigades sont meilleurs que ne le seront les nouveaux apprentis, mais ces derniers feront de bons servants de pièce et fourniront quelques aides, les brigades devant fournir les chefs de pièce et « mériter toute la confiance des capitaines ».

Le commerce et les corsaires ont aussi besoin de canonniers, rappelle l'auteur du rapport au Roi de l'ordonnance, et l'insuffisance des brigades oblige à puiser dans les effectifs des Classes, qu'il faut par conséquent reconstituer<sup>128</sup>. En définitive, les compagnies sont rétablies avec un effectif proportionné à celui des départements qui alimentent les grands ports, soit deux compagnies de 125 hommes à Brest, une compagnie de 125 hommes à Rochefort et une compagnie de 100 hommes à Toulon, ou 475 hommes en tout. La haute paie est à nouveau accordée aux apprentis-canonniers lors de leur année d'apprentissage, une mesure incitative assez remarquable. Chaque compagnie est commandée par un capitaine et trois lieutenants, tous officiers de marine des brigades<sup>129</sup>. Les caps et sous-caps sont pris parmi les matelots classés ayant obtenu respectivement le mérite de second ou d'aide-canonnier, qui savent lire et écrire et qui sont jugés capables par leur sagesse et leur intelligence<sup>130</sup>. Les apprentis sont choisis parmi les matelots de 18 à 25 ans, sans défauts corporels, non mariés, ayant accompli une campagne en qualité de matelots et, dans la mesure du possible, volontaires pour le service de l'artillerie et sachant lire et écrire<sup>131</sup>. Les anciens apprentis, lorsqu'ils sont levés pour le service du Roi, jouissent d'une paie immédiatement supérieure à celle qui leur a été réglée lors de leur première ou précédente campagne, l'année d'instruction dans le port comptant pour une campagne sauf pour la paie, et parviennent aux places d'aide, puis de second et de maître-canonnier, à mesure qu'ils en obtiennent le mérite<sup>132</sup>.

Enfin des compagnies d'infanterie de marine sont recrées en 1769 dans le cadre des brigades d'un corps qui prend le nom de « corps royal d'artillerie et d'infanterie de la Marine »<sup>133</sup>. La brigade de Rochefort est elle-même rétablie sur le nouveau pied, soit une compagnie de bombardiers et quatre compagnies de canonniers de 82 hommes chacune et trois compagnies de fusiliers de 98 hommes ; trois officiers encadrent chacune d'elles<sup>134</sup>. La nouvelle formation emploie 90 officiers de marine, trois garçons-majors et 2 115 hommes dont 1 230 bombardiers et canonniers, soit légèrement moins que dans la formation de 1764<sup>135</sup>. Les bombardiers et canonniers

<sup>128</sup> Rapport au Roi de l'ordonnance du 5 novembre 1766 (l'approuvé n'y est pas), D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 28-29, pour ce développement.

<sup>129</sup> *Ordonnance du Roi concernant les compagnies des apprentis-canonniers*, du 5 novembre 1766, art. 1 à 3. Les officiers touchent un supplément, art. 4. Les caps gagnent 35 l (contre 30 l avant la suppression), les sous-caps 30 l (au lieu de 25 l), les apprentis, 18 l, art. 5. L'ordonnance du 10 novembre 1769 supprime les lieutenants en troisième.

<sup>130</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>131</sup> *Ibid.*, art. 8, 11 et 12. On ne dit pas que ces apprentis, qui restent à terre, touchent la ration. Les caps et sous-caps peuvent rester plus d'un an, jusqu'à leur remplacement. Les compagnies doivent toujours être au complet, d'où des levées successives. *Ibid.*, art. 13 et 14.

<sup>132</sup> *Ibid.*, art. 36 et *Règlement concernant les états-majors et équipages*, du 25 mars 1765.

<sup>133</sup> *Ordonnance du Roi portant augmentation d'une brigade d'artillerie de la Marine et création de compagnies de fusiliers*, du 24 septembre 1769, art. 1.

<sup>134</sup> *Ibid.*, art. 2 à 6 et 10. Le Roi pourvoit aux frais des levées et des recrues (art. 24).

<sup>135</sup> *Ibid.*, art. 8 à 10.

existants forment les compagnies de leur spécialité et la tête des compagnies de fusiliers<sup>136</sup>. Les bombardiers continuent de se recruter parmi les canonnières, les canonnières se recrutent parmi les matelots des Classes et les fusiliers, et ceux-ci parmi les garde-côtes engagés pour trois ans renouvelables et les recrues ordinaires de l'Infanterie engagées pour huit ans<sup>137</sup>.

Ces brigades restent un service particulier pour les officiers de marine : l'état-major se recrute parmi les officiers qui servent ou ont servi dans les brigades ; les officiers des compagnies de bombardiers ou de canonnières ont d'abord servi dans les compagnies de fusiliers ou d'apprentis-canonnières, de même que les capitaines de ces dernières compagnies doivent avoir servi dans les brigades ; l'accès aux places de lieutenant de fusiliers ou d'apprentis-canonnières est réservé aux enseignes les plus instruits et ceux en qui l'autorité a décelé des aptitudes pour l'artillerie<sup>138</sup>. Les brigades font le service du port concurremment avec les bataillons de l'Infanterie<sup>139</sup>. Les fusiliers sont entraînés au canon et au mortier, sans être astreints à assister aux cours de l'école de théorie ; ils servent aussi aux mouvements de l'artillerie dans le port, autant que la garde du port le permet<sup>140</sup>.

Telle est l'ultime organisation des brigades d'engagés de la Marine avant le bouleversement de 1772<sup>141</sup>.

---

<sup>136</sup> *Ibid.*, art. 15.

<sup>137</sup> *Ibid.*, art. 16 à 19. Les recrues ordinaires ont donc de nouveau accès aux compagnies de canonnières et de bombardiers ; l'accès leur avait été fermé en 1764.

<sup>138</sup> *Ibid.*, art. 20 et 21. L'art. 22 règle l'avancement dans la troupe ; on note que les caporaux des compagnies de bombardiers et de canonnières (et à fortiori les sergents, qui forment avec eux les bas-officiers des compagnies) doivent savoir lire et écrire.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 25.

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 26. les fonctions de capitaine d'armes à bord reviennent au plus ancien des sergents de fusiliers embarqués, art. 28.

<sup>141</sup> L'organisation nouvelle des brigades doit être achevée au 1<sup>er</sup> janvier 1770, art. 29.



## 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 du duc de Choiseul, les constructeurs sont au nombre de 36 : 14 constructeurs, 11 sous-constructeurs et 11 élèves<sup>1</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 bientôt et pour cinq ans sous l'autorité du directeur des fortifications<sup>2</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>3</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<sup>3</sup>. 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>4</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 »<sup>4</sup>. En août 1765, Louis XV l'anoblit et lui accorde le collier tant désiré<sup>5</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

<sup>1</sup> *Mémoire sur les divers entretenus de la Marine*, octobre 1761, brouillon autographe de Blouin, G133, pièce cotée 14.

<sup>2</sup> Décision du 15 avril 1762, d'après René Estienne, *op. cit.*, p. 275.

<sup>3</sup> Rapport au ministre du 19 décembre 1762, C<sup>7</sup>-74, dossier au nom de J. L. Coulomb.

<sup>4</sup> Lettre au ministre du 20 juin 1764, C<sup>7</sup>-67, dossier au nom de Clairain-Deslauriers.

<sup>5</sup> C<sup>7</sup>-67. Clairain-Deslauriers est reçu au chapitre de 1769.

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>6</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>7</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 voie de conséquence la militarisation des constructeurs<sup>8</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 sep-tembre 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 très peu de la version publiée en septembre 1764<sup>9</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>10</sup>. Aussi doivent-ils s'appeler à l'avenir ingénieurs-constructeurs de

<sup>6</sup> Didier Neuville, *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, 1898, p. 404-405.

<sup>7</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.

<sup>8</sup> La militarisation complète du corps du Génie date de 1776.

<sup>9</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>10</sup> *Ordonnance du Roi concernant les ingénieurs-constructeurs de la Marine*, du 25 mars 1765, préambule et art. 1.

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>11</sup>. Il se peut que des constructeurs aient été réformés à cette occasion<sup>12</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>13</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>14</sup>. La première version de l'ordonnance mentionne quatre ingénieurs en chef, plus un ingénieur itinérant pour les petits ports<sup>15</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>16</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>17</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>18</sup>.

L'accès au grade d'ingénieur ordinaire suppose une vacance et un concours sur épreuves entre les sous-ingénieurs dont des ingénieurs sont jugés<sup>19</sup>. Le ministre a le 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>20</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>21</sup>. Les élèves suivent les

<sup>11</sup> Matricule C<sup>2</sup>-107.

<sup>12</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>13</sup> Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777), retraité en 1770 ; Jean-François Étienne (1724-ap. 1792) ; Claude Saussillon (?-1785), passé sous-ingénieur en 1767.

<sup>14</sup> Ordonnance du 25 mars 1765, art. 4.

<sup>15</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>16</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>17</sup> Ordonnance du 25 mars 1765, art. 2.

<sup>18</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>19</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 8, 9 et 38 pour ce paragraphe.

<sup>21</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.

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>22</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>23</sup>. Le conseil se réunit sur ordre du Roi, sauf cas pressant<sup>24</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>25</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>25</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>26</sup>. Lorsqu'une refonte ou un radoub est de même ordonné, le conseil se transporte à bord pour constater les réparations à faire et envoie le résultat de ses investigations à la Cour<sup>27</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>28</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>29</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>30</sup>. Il établit l'état des ouvriers nécessaires et les distribue sur le chantier ; l'ingénieur en chef certifie

<sup>22</sup> Ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 7 et 9 à 12, pour ce paragraphe.

<sup>23</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 656.

<sup>24</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>25</sup> *Ibid.*, art. 658.

<sup>26</sup> *Ibid.*, art. 659 et 660, et ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 19 et 20.

<sup>27</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 661.

<sup>28</sup> *Ibid.*, art. 663.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 671 et ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 13.

<sup>30</sup> Ordonnance particulière du 25 mars 1765, art. 19 et 20.

à la fin de chaque mois le rôle des ouvriers employés aux chantiers et aux radoub<sup>31</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>32</sup>. Les ingénieurs et sous-ingénieurs sont susceptibles d'embarquer, notamment afin de remédier aux défauts reconnus dans la navigation<sup>33</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>34</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 brodées 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.

La dynastie de constructeurs la plus connue est celle des Coulomb : treize constructeurs en quatre générations, soit le record absolu<sup>35</sup>. Une autre famille de Toulon, les Chapelle, est également bien représentée : six constructeurs au moins, dont l'ancêtre Hubac<sup>36</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>37</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

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 23, 24 et 30.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 25.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 33 à 36.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 38.

<sup>35</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>36</sup> C<sup>7</sup>-60, dossiers Chapelle.

<sup>37</sup> C<sup>7</sup>-117, dossiers Geffroy, C<sup>7</sup>-282 et CC<sup>7</sup>-2177, dossiers Rolland.

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>38</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>39</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>40</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.

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>41</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

<sup>38</sup> C<sup>2</sup>-107 et C<sup>8</sup>-18.

<sup>39</sup> C<sup>7</sup>-135, dossiers Guignace, pour ce développement.

<sup>40</sup> C<sup>7</sup>-246, dossier Pic, pour ce paragraphe.

<sup>41</sup> CC<sup>7</sup>, D. Ind de Caro, pour le développement qui le concerne.

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 déchue, 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>42</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>43</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>44</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 connaît 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>45</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>46</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 entrepreneur<sup>47</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

---

<sup>42</sup> Matricule C<sup>2</sup>-107.

<sup>43</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>44</sup> C<sup>7</sup>-83, dossier au nom de Denys, pour ce développement.

<sup>45</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>46</sup> CC<sup>7</sup> D. ind. de Vial du Clairbois pour le développement qui lui est consacré, sauf mention contraire.

<sup>47</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.

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>48</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>49</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 nous donnent celui de la plus grande utilité. » Blouin rappelle dans son rapport au

<sup>48</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Manufacture, vol. II, p. 682.

<sup>49</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.



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>50</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>51</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 (chapitre 23) 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>52</sup>. L'avancement au grade le plus élevé et l'accès au poste correspondant sont jugés trop importants pour être attribués

<sup>50</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>51</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>52</sup> *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, 306AP24, pièce n° 7.

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 promotion respecte quand même l'ancienneté au grade de sous-ingénieur, sauf dans un cas (qui est celui de Marier, cette fois à son détriment 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>53</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. »

<sup>53</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.

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 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 étudier 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>54</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>55</sup>. Les deux frères ont enseigné le dessin aux gardes de la Marine de Brest, et il

---

<sup>54</sup> Dossiers individuels des intéressés.

<sup>55</sup> Jean-Marguerite Tupinier, *Mémoires du baron Tupinier (1779-1850), directeur des Ports et Arsenaux*, 1994, p. 39.

est certain que le cadet n'a suivi aucun ouvrage de construction avant son admission dans le corps<sup>56</sup>.

L'art de la mâturation 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>57</sup>. Il se rend 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 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 mâturation, 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 mâturation dans les Pyrénées et obtient sa retraite en 1808. L'aîné, qui a fait quelques radoub et constructions, reste à Brest. Tupinier l'y rencontre en 1799 : le « vieux » Barbé ne sait que mâter<sup>55</sup>. 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 abusivement de la loi de finances de 1817, son successeur annule cette dernière distinction.

---

<sup>56</sup> Lettre de Briquerville à Hector du 17 novembre 1780, CC<sup>7</sup>-900.

<sup>57</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>.

## Un sursis pour la Plume

### 13.1. L'ordonnance générale de 1765

La genèse de l'ordonnance promulguée est difficile à connaître dans les détails, mais ce que nous avons pu en dire suffit à comprendre ce qu'elle devait être : un replâtrage de celle de 1689. Échaudé par ses militaires, puis par Louis XV, Choiseul a compris que la prudence dictait de ne rien changer d'essentiel à l'ancienne constitution. C'est ainsi que, dans la partie militaire, il a abandonné l'idée des états-majors permanents, l'ouverture du recrutement des officiers aux roturiers et les tables séparées. Il ne garde que l'amélioration de l'instruction des gardes, les conditions de temps de navigation et de commandement pour monter en grade et l'augmentation du nombre des armements dans la limite permise par les crédits disponibles.

Dépité, le ministre donne à la Plume l'occasion de relever la tête : c'est la raison, sans doute, des ordonnances Blouin pour la Plume et Groignard pour les ingénieurs-constructeurs. L'Espion anglais, une mauvaise langue il est vrai, affirme que Rodier et son cousin Marchais ont rédigé l'ordonnance principale et ajoute à tort qu'ils ont cherché et réussi à subordonner l'intendant au commandant dans sa partie<sup>1</sup>. Et toute la Plume de répéter avec lui (et avant lui) que cette ordonnance lui a porté le premier coup mortel. Lorsqu'on compare la version de 1764, qui correspond au discours de l'Espion, à celle de 1765, on est obligé de constater que Rodier et Marchais, puisqu'il s'agit bien d'eux<sup>2</sup>, en ont retranché tout ce qui pouvait conduire à cette subordination sans revenir à une organisation impraticable, celle de l'époque où il n'existait pas de commandant à poste fixe dans les ports, parce qu'elle aurait soulevé un vent de révolte difficile à réprimer et contraire aux vues politiques du ministre. Il fallait s'y prendre autrement pour réformer la Marine : l'affaire est manquée mais, le projet d'ordonnance générale étant connu, Choiseul ne pouvait plus y renoncer.

---

<sup>1</sup> *L'Espion anglais...*, t. IV, lettre 60, p. 323 à 325.

<sup>2</sup> Si l'on suppose que les fortes paroles du duc de Choiseul rapportées par Blouin ont été prononcées en février ou mars 1764 et que son plan de substitution a été présenté peu après au monarque, Rodier a pu retravailler le projet d'ordonnance de Bigot pendant plusieurs mois avant l'arrivée de Marchais en octobre 1764. Le rapport au ministre du 21 mai 1765 signale en effet que ce dernier est occupé à la Cour « suivant les ordres de Monseigneur » depuis près de huit mois. C<sup>7</sup>-195, dossier au nom de Marchais.

Blouin a tort d'imputer l'œuvre nouvelle à des motifs personnels de ses rédacteurs<sup>3</sup>. Il se vante d'avoir provoqué la lettre ministérielle du 13 juillet 1764 visant à calmer les ports, qui avaient eu vent des changements prévus et s'étaient mis en effervescence<sup>4</sup>. Il ajoute : « Je ne sais comment on fit oublier à M. de Choiseul la lettre qu'il avait écrite dans les ports et, quoiqu'il en fût venu au point de craindre de trop accorder aux militaires, il laissa faire nos deux législateurs, qui brochèrent en moins de six mois cette ordonnance de 1765. C'est un travestissement de celle de 1689, défigurée quant à l'ordre des matières, à la diction et gâtée au fond dans plusieurs points essentiels. » Nous pensons quant à nous que, si les auteurs de l'ordonnance sont bavards, ils sont plus précis que ceux de sa devancière dont ils reprennent des parties entières, et qu'ils améliorent la version de Bigot en y ajoutant des clauses indispensables. Blouin paraît mécontent de n'avoir pu torpiller le projet du ministre ; il n'y réussit pas mieux en 1772 ni en 1776. Quant à Bigot, il est mal venu d'écrire qu'« on profita pour changer tout le plan de l'ordonnance de l'absence du rédacteur et [que] le commissaire [qui l'avait examinée] fit l'ordonnance imprimée de 1765 sans aucun examen préliminaire »<sup>5</sup>. Nous sommes au contraire fondé à croire que le nouveau projet, issu du précédent et par là en partie validé, était prêt pour le 1<sup>er</sup> janvier 1765 et a encore été médité et peut-être retouché avant sa promulgation le 25 mars<sup>6</sup>. Mais en 1775 et avec un ministre tel que Sartine, l'Épée a plus de chances de vaincre par son audace qu'en 1764 et sous le règne de Choiseul.

Voyons d'abord comment le ministre présente l'ordonnance au monarque<sup>7</sup>. Il fallait, écrit-il, refondre l'ordonnance de 1689 afin d'y incorporer les changements survenus depuis lors, la mettre à jour sans en modifier l'esprit. On a ajouté « plusieurs arrangements utiles et essentiels et reconnus tels d'après un mûr examen ». Nous nous souvenons que Louis XV ne voulait pas de chambardement dans la Marine. Le premier arrangement consiste à donner au commandant une inspection plus étendue sur les opérations du port, non pas au nom du bien du service, mais de la dignité de sa place. D'après ce que nous avons vu plus haut, Choiseul devait donner quelques avantages à l'Épée, et c'est sa faute à lui que de s'être laissé entraîner dans la voie d'une ordonnance générale et sous son inspiration. Choiseul ajoute aussitôt que le commandant ne se mêle pas pour autant de l'administration, que le capitaine de port reste sous l'autorité de

<sup>3</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup> 18v-19r, pour ce développement.

<sup>4</sup> La lettre circulaire du 13 juillet 1764 (Ms 234, vol. 1, f<sup>o</sup> 106-107) commence ainsi :

« Je me suis aperçu depuis quelque temps, Monsieur, que les bruits qui se sont répandus dans les ports sur de nouveaux arrangements projetés par le Roi dans sa marine ont jeté dans le service beaucoup de relâchement par l'incertitude et l'anarchie qui se sont introduites dans les fonctions et dans les esprits, beaucoup de fermentation par les inquiétudes que chacun a prises sur son personnel, parce qu'on a apparemment supposé que ces arrangements seraient de nature à changer toute la constitution du service et la manière d'être de chacun. J'en ai rendu compte au Roi et, comme d'un côté S.M. n'entend pas qu'on devine ni qu'on prévienne ses dispositions avant qu'Elle les ait fait connaître et que, de l'autre, les arrangements généraux qu'Elle pourrait faire et qu'Elle ne fera sûrement qu'après y avoir mûrement réfléchi, auront toujours pour base l'ordonnance de 1689 et les règlements postérieurement rendus [...]. »

<sup>5</sup> *Mémoire concernant l'ordonnance de la Marine projetée par M. le duc de Choiseul [en 1763]*, G122, f<sup>o</sup> 289 à 291.

<sup>6</sup> Ce qui le prouve, ce sont : le projet du 1<sup>er</sup> janvier 1765 (A<sup>2</sup>-35) qu'il faudrait comparer article par article avec l'ordonnance du 25 mars (ils comptent chacun 1 321 articles), et l'ordonnance relative au corps de l'administration, promulguée deux fois, les 1<sup>er</sup> janvier et 25 mars 1765.

<sup>7</sup> Rapport au Roi de l'ordonnance du 25 mars 1765 concernant la Marine, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement. C'est une mise au net par les bureaux, mais il y a une rature et l'on ne s'étonne pas qu'il n'y ait pas l'approuvé.

l'intendant tout en rendant des comptes au commandant, et que l'ordonnance règle les fonctions des deux chefs du port de façon qu'il n'y ait plus « aucune discussion nuisible au service » comme par le passé.

Le ministre cite à la suite le tour général de service à la mer comme une règle « indispensable pour écarter les prédilections souvent déplacées et préjudiciables au service ». Il aurait pu la glisser dans l'ordonnance particulière du 14 septembre précédent. Puis l'on trouve les honneurs funèbres, réglés désormais par la loi et non par des usages variables. Viennent ensuite les occupations « utiles et instructives » dans le port, qui doivent sortir les officiers de marine d'une « oisiveté pernicieuse et au bien du service et à eux-mêmes ». Le cinquième arrangement se rapporte au mot qui n'est plus donné qu'aux officiers qui en ont besoin pour le service du port. La garde de nuit est entièrement confiée aux troupes ; les gardiens de nuit, « de peu de ressource », sont supprimés<sup>8</sup>. L'effectif du personnel et le matériel à embarquer sont à nouveau fixés suivant la durée des campagnes, afin de mettre fin aux « discussions perpétuelles » entre les officiers des deux corps depuis que les règlements annexés à l'ordonnance de 1689 sont devenus insuffisants. Choiseul vante le nouveau perfectionnement des brigades en insistant sur cet « esprit militaire et de discipline que les canonnières des Classes acquerront et qui doit produire de très bons effets ». L'ordonnance établit le service en rade et sous voiles « d'une manière beaucoup plus étendue et plus circonstanciée » qu'il ne l'était : c'est également vrai, et nous en avons dit quelques mots au chapitre 11. Elle institue encore un conseil de marine composé d'officiers militaires pour examiner, sur l'ordre du Roi, la conduite de ceux qui auront fait campagne. Choiseul recommande à Louis XV de le réunir souvent, afin de « contenir l'officier dans une exacte observation de ses devoirs ». Nous en sommes au dixième de ces arrangements nouveaux, et nous constatons qu'ils ont tous rapport au corps militaire ; l'exposé trahit ainsi l'échec du programme du ministre, ou sa trop grande ambition. L'avant-dernier article a pour objet de simplifier l'administration et d'établir des règles qui doivent concourir à la conservation et au bon emploi des effets des magasins et à l'économie des dépenses. *La montagne accouche d'une souris*.

Choiseul adresse l'ordonnance aux commandants et aux intendants par une lettre qui comprend l'avertissement suivant : « S.M. a commandé à son ministre de prévenir les intendants et commandants qu'Elle les rendrait responsables des manquements ou relâchements qui pourraient s'introduire et auxquels ils n'auraient pas remédié sur-le-champ. »<sup>9</sup> N'est-ce pas s'abriter derrière le monarque parce que l'on a quelque chose de désagréable à dire ? Aux intendants il explique que l'ordonnance conserve l'organisation de 1689 ; tout en donnant au commandant une extension d'autorité, elle confirme celle que l'intendant doit avoir sur les opérations d'entretien, de conservation et d'équipement des vaisseaux. De sorte que « l'administration qui lui est confiée n'est nullement gênée, [et] les devoirs respectifs du commandant et de l'intendant sont établis dans l'ordonnance si distinctement que le concert qui doit régner entre eux ne pourra

<sup>8</sup> Ces gardiens ne peuvent être selon nous que les gardiens de vaisseau, et alors la phrase contredit l'art. 585 de l'ordonnance repris de celle de 1689 : « Pendant la nuit, les gardiens de chaque vaisseau se relèveront par quart, et celui qui veillera se tiendra en sentinelle sur la dunette pour répondre aux rondes qui seront faites par les officiers-majors et autres ; il aura attention de répéter l'heure, après que la cloche de l'amiral aura sonné. »

<sup>9</sup> Lettre d'envoi de l'ordonnance du 25 mars 1765 aux intendants, du 17 mai, B<sup>2</sup>-444, pour ce paragraphe. Le texte est de la main de Blouin ; il est retouché par Rodier et approuvé par Choiseul.

plus souffrir aucune altération ». Choiseul signale entre autres choses l'obligation pour les matelots de se fournir de hardes avant le départ en campagne selon une règle qu'« il est bien essentiel [d']observer avec exactitude ».

Dans la lettre aux commandants Choiseul, au lieu d'insister d'abord sur l'extension de leur autorité, marque que les ajouts consistent en des « arrangements essentiels » pour obtenir *une discipline plus stricte*<sup>10</sup>. Le commandant reçoit une extension d'autorité qui lui permet « d'être informé de la généralité du service du port ». Il préside le conseil de construction comme le conseil de guerre ; le capitaine de port lui rend compte chaque jour des opérations du port, de la situation des vaisseaux et des magasins particuliers, dont il a l'état tous les mois ; aucun radoub important ne peut être fait sans qu'il en ait reconnu la nécessité. Le ministre parle des prérogatives de l'intendant dans les mêmes termes que ci-dessus. Le Roi, déclare-t-il, veut que ses officiers de marine s'occupent utilement dans le port, et s'attend que les commandants concourent au succès de cette nouveauté : le tour indirect indique l'un des points de désaccord possible avec l'Épée.

Pour une meilleure compréhension des changements qui vont être décrits dans les deux derniers titres de ce travail, nous indiquons ci-après ce qu'il convient de retenir de la forme du service sédentaire selon l'ordonnance de 1765.

Les fonctions du commandant du port restent celles qui lui ont été reconnues en 1689, l'ordonnance lui donnant davantage de moyens de les exercer. Le capitaine de port, sans lui être subordonné, lui rend compte journalièrement de l'état des bâtiments à flot et des opérations du port, et, chaque mois, de la situation de leurs magasins particuliers<sup>11</sup>. Il donne l'ordre chez lui à heure fixe le matin ; le major, le commandant de l'artillerie (dont la subordination partielle a déjà été évoquée), les commandants de compagnie de gardes, les capitaines de vaisseau et de frégate chargés de suivre les constructions et refontes et le capitaine de port doivent s'y trouver<sup>12</sup>. Les radoubs qui ne sont pas compris dans l'entretien ordinaire des vaisseaux ne peuvent être entrepris sans son accord ni celui de l'intendant<sup>13</sup>. Le radoub d'armement et le changement de vaisseau, en cas de radoub trop important, doivent désormais être décidés de concert par les deux autorités du port<sup>14</sup>. Le commandant emploie tour à tour les officiers particuliers qui ne sont ni compris dans un armement ni attachés à un détail du port à suivre les constructions, refontes et radoubs, ainsi qu'à la visite des bâtiments désarmés<sup>15</sup>.

Le Roi veut, en effet, que ces officiers « s'occupent utilement » entre deux embarquements, avant ou après un emploi dans un détail du port<sup>16</sup>. Au titre du lieutenant de vaisseau, le législateur prescrit à ces officiers d'acquérir des connaissances sur les constructions et radoubs, les ouvrages et les ateliers, afin de connaître la qualité des bois et des matières employés ; ils ont leurs gardes à faire et des visites à donner aux

<sup>10</sup> Lettre d'envoi de l'ordonnance du 25 mars 1765 aux commandants dans les ports, du 17 mai, copie, B<sup>2</sup>-444, pour ce paragraphe.

<sup>11</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 275 et 277.

<sup>12</sup> *Ibid.*, art. 282.

<sup>13</sup> *Ibid.*, art. 278.

<sup>14</sup> *Ibid.*, art. 984 et 985.

<sup>15</sup> *Ibid.*, art. 280.

<sup>16</sup> *Ibid.*, art. 358.



bâtiments désarmés<sup>17</sup>. En conséquence le commandant du port nomme un capitaine de vaisseau ou de frégate, un lieutenant et un enseigne pour suivre chaque construction neuve ou refonte, ou plus exactement observer le travail et lui en rendre compte<sup>18</sup>. Le contrôleur remet une copie des devis des bois et des fers et de la disposition des logements ; il communique, chaque fois que le capitaine le demande, le plan du bâtiment<sup>19</sup>. Les observations sur l'avancement du travail et les manquements sont transmis par le commandant à l'intendant pour suite à donner<sup>20</sup>. On ne saurait assimiler le rôle des capitaines à celui des inspecteurs du *Projet* de 1764, mais l'on note que la place de ces derniers au conseil de construction reste occupée par quatre officiers généraux ou capitaines de vaisseau moins anciens que le commandant<sup>21</sup>. Celui-ci désigne également un lieutenant et un enseigne qui sont chargés de visiter le bâtiment désarmé qui leur est assigné et d'examiner si les prescriptions relatives à l'entretien et à la conservation sont exactement observées<sup>22</sup>. Cette occupation doit durer quinze jours au moins<sup>23</sup>. La synthèse des observations est de même transmise à l'intendant<sup>24</sup>. Lorsque leur bâtiment entre en radoub, les deux officiers suivent le travail comme ci-dessus, et le contrôleur leur remet une copie du procès-verbal ou de l'état du radoub qui a été décidé<sup>25</sup>. Ces dispositions ne sont qu'une amplification de celles de 1689, qui avaient été prises notamment afin que les officiers pussent se persuader de la qualité du matériel qui leur serait confié. Le rôle des officiers reste passif, mais le commandant a des yeux partout dans l'arsenal.

Selon l'expression de l'ordonnance de 1765, le capitaine de port « sera chargé de tout ce qui regarde la conservation, l'entretien et l'équipement des vaisseaux sous l'autorité de l'intendant, auquel il en rendra compte ainsi qu'au commandant »<sup>26</sup>. Il reste donc subordonné à l'intendant. Il est toujours chargé du carénage et du calfatage des vaisseaux ; le radoub regarde les ingénieurs-constructeurs, mais ils doivent le prévenir avant de commencer tout radoub dont ils sont chargés<sup>27</sup>. Les officiers de vaisseau dont il vient d'être question ne lui sont pas subordonnés, alors que les officiers-mariniers et gardiens employés à la conservation et à la garde des vaisseaux désarmés le sont toujours<sup>28</sup>. Ces officiers-mariniers sont les maîtres entretenus de manœuvre, de pilotage, de charpentage et de calfatage du cadre navigant qui sont mis à sa disposition entre deux navigations<sup>29</sup>. Ils visitent chaque jour les bâtiments désignés par le capitaine de port et leur magasin particulier et font rapport de ce qui concerne leur spécialité<sup>30</sup>. Le capitaine de port les détache ensuite aux travaux du port ou aux leçons d'hydro-

---

<sup>17</sup> *Ibid.*, art. 64 et 65. Les canonniers des brigades doivent connaître les manœuvres et mouvements du port : ils servent par détachements au gréement, à l'amarrage, au changement de place des vaisseaux et autres travaux relatifs à ces objets (art. 106).

<sup>18</sup> *Ibid.*, art. 359, 360 et 364.

<sup>19</sup> *Ibid.*, art. 361.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 365.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 656.

<sup>22</sup> *Ibid.*, art. 367 et 369.

<sup>23</sup> *Ibid.*, art. 368.

<sup>24</sup> *Ibid.*, art. 371.

<sup>25</sup> *Ibid.*, art. 372.

<sup>26</sup> *Ibid.*, art. 309.

<sup>27</sup> *Ibid.*, art. 324 à 326 et 673.

<sup>28</sup> *Ibid.*, art. 310.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 506.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 506 et 507.

graphie<sup>31</sup>. Il est nommément désigné comme l'un de ceux qui assistent aux adjudications et signent les marchés avec l'intendant<sup>32</sup>.

Les fonctions de l'intendant sont les mêmes qu'en 1689<sup>33</sup>. Le législateur n'oublie pas de signaler qu'il donne tous les soirs ses ordres dans les parties du service qui lui est confié ; le capitaine de port, les commissaires et l'ingénieur-constructeur en chef vont à la réunion et rendent compte de ce dont ils sont chargés<sup>34</sup>. Les ingénieurs-constructeurs sont nommément placés sous les ordres de l'intendant, mais l'ingénieur-constructeur en chef rend compte des constructions au commandant également<sup>35</sup>. Les fonctions du contrôleur, du commissaire du magasin général et du garde-magasin restent les mêmes qu'en 1689<sup>36</sup>. Les travaux (sauf ceux de l'artillerie jusqu'en 1767) regardent deux commissaires, le commissaire du magasin général et le commissaires préposé aux constructions et radoubs, et les sous-commissaires qui leur sont respectivement subordonnés<sup>37</sup>. La distinction entre les ateliers qui dépendent du magasin général et ceux qui sont rattachés aux constructions et radoubs est plus nette. Les fonctions du commissaire des constructions sont encore celles de 1689, mais il n'est plus chargé de surveiller le respect des plans par les ingénieurs-constructeurs<sup>38</sup>.

Les auteurs de l'ordonnance de 1765 adoptent une voie moyenne lorsqu'ils abordent le point névralgique du service de l'écrivain à la mer : ils mettent sur le même pied l'écrivain et l'officier chargé du détail à bord quand il s'agit des consommations de munitions et d'effets. Ils posent d'abord que le capitaine-commandant répond des consommations inutiles qu'il a ordonnées ou souffertes<sup>39</sup>. Lors de l'armement, le garde-magasin délivre aux maîtres, en présence d'un officier de chaque vaisseau et de l'écrivain, les agrès, appareils, ustensiles et munitions contenus dans chaque article de l'inventaire d'armement du vaisseau<sup>40</sup>. Le contenu de l'inventaire ayant été livré, l'écrivain en remet un double signé de lui et de l'officier chargé du détail et visé par le capitaine, pour la décharge du garde-magasin<sup>41</sup>. L'écrivain fait ensuite signer chaque maître en face de son article dans le registre et l'oblige à lui rendre compte chaque jour des consommations, ainsi qu'à l'officier chargé du détail<sup>42</sup>. Il les inscrit sur son registre et les arrête avec l'officier militaire tous les huit jours<sup>42</sup>. Tant que l'artillerie est séparée de la Marine, au moins pour la comptabilité du matériel, le maître-canonnier ne rend pas de comptes à l'écrivain, mais à l'officier d'artillerie embarqué ou, à défaut, à l'officier chargé du détail<sup>43</sup>.

Au retour de la campagne et à mesure que le désarmement progresse, les effets sont visités par le maître d'équipage du port et le maître-mâteur en présence du capitaine de port, du capitaine ayant commandé le vaisseau, de l'officier de détail, du

---

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 508.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 691.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 374 à 398.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 397.

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 378, 670 et 671.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 400 à 430 et 467 à 488.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 421 à 455.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 431 et 444.

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 58.

<sup>40</sup> *Ibid.*, art. 478.

<sup>41</sup> *Ibid.*, art. 479.

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 783.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 883.

commissaire du magasin général, du contrôleur, du garde-magasin général et de l'écrivain embarqué, afin de constater ce qui peut resservir, ce qui doit être d'abord réparé et ce qui est hors service<sup>44</sup>. Le garde-magasin donne des reçus aux maîtres pour les effets rapportés<sup>45</sup>. Chaque maître, en présentant ses reçus à l'écrivain, lui rend compte des effets reçus à l'armement et pendant la campagne en présence de l'officier chargé du détail<sup>46</sup>. L'écrivain vérifie, récapitule et arrête les consommations sur son registre au bas de l'article de chaque maître : les arrêtés sont signés par lui, par l'officier chargé du détail et sont visés par le capitaine<sup>47</sup>. L'écrivain remet ses inventaires et registres à l'intendant pour qu'ils soient examinés, en présence du commandant et de l'intendant, par le capitaine de port, le commissaire du magasin général et le contrôleur, ou en conseil de marine, s'il en est ordonné un<sup>48</sup>. Aucun maître ne reçoit son dû au désarmement s'il ne rapporte une décharge signée de l'officier chargé du détail et de l'écrivain « du bon et fidèle compte qu'il aura rendu des effets qui lui auront été remis »<sup>49</sup>. S'il y a eu mauvais emploi ou dissipation, l'intendant fait de plus réparer le tort et punir les coupables<sup>50</sup>. L'officier chargé du détail et l'écrivain du bord ne reçoivent de même les appointements qui leur sont dus qu'après l'examen des consommations de la campagne<sup>51</sup>.

### 13.2. Les habits neufs de l'administration de la Marine

Le projet d'ordonnance particulière relative au nouveau corps de l'administration de la marine est dû à Blouin : il devait compléter le projet de Bigot<sup>52</sup>. Il a toujours paru difficile, selon lui, de concilier les grades supérieurs et les grades inférieurs de ce corps et de considérer les écrivains comme de possibles intendants. En écartant les écrivains, « le corps de l'administration [...] pourrait être actuellement mieux formé, plus soutenu et plus considéré qu'il ne l'est ». Si les écrivains de vaisseau ne sont plus que des commis sous les ordres des lieutenants, il faut aussi les séparer du corps et ne plus les charger de détails dans les ports ou dans les Classes, parce que « la composition [des gens de ce nouvel état] deviendra nécessairement fort mélangée ». Une nouvelle classe d'*écrivains de la Marine et des Classes* tiendra donc les états de consommations à bord, dont ils seront comptables, et les écritures des bureaux et détails des ports et des Classes, sans comptabilité et sous les ordres des commissaires. Ils pourront passer à de petits quartiers et prétendre aux places de garde-magasin : « cette dernière marque de considération est suffisante et sera le nec plus ultra pour ces employés, excepté pour ceux qui auront des talents marqués ». Ils seront aussi nombreux que les vaisseaux et choisis parmi les commis employés dans les ports et à la discrétion des intendants.

---

<sup>44</sup> *Ibid.*, art. 1199.

<sup>45</sup> *Ibid.*, art. 1201.

<sup>46</sup> *Ibid.*, art. 1202.

<sup>47</sup> *Ibid.*, art. 1203.

<sup>48</sup> *Ibid.*, art. 1206.

<sup>49</sup> *Ibid.*, art. 1208. La procédure est la même pour le maître-canonnier, à l'intérieur de la brigade dont il fait partie (art. 921).

<sup>50</sup> *Ibid.*, art. 796.

<sup>51</sup> *Ibid.*, art. 1209.

<sup>52</sup> *Mémoire sur les officiers d'administration, janvier 1764*, Ms 234, vol. 1, f° 86 à 96, pour ce développement.

Telle qu'elle est, cette ordonnance est destinée à rehausser l'éclat de la Plume et surtout à rétablir son autorité. Elle s'ajuste mal au projet de Bigot que Blouin s'emploie à combattre<sup>53</sup>. Toute la Marine, répète-t-il, se réduit réellement à deux parties : la préparation et l'entretien des forces navales et leur action. Il s'agit de savoir si les mêmes hommes peuvent être chargés des deux parties. Si cela se pouvait, il faudrait adopter ce système, mais c'est impossible, parce que la vie ne suffit pas pour posséder entièrement l'une d'elles et que les qualités propres à l'une excluent celles qui sont nécessaires à l'autre. Le plan du projet d'ordonnance générale augmente encore la confusion qui s'est instaurée dans les ports. « En effet, comment concilier le personnage d'un intendant à qui le Roi confie l'administration de son bien et de ses finances, à qui il attribue une juridiction territoriale et qui, par l'essence de sa place, est nécessairement chargé de la haute police d'un arsenal, avec le rôle de simple garde-magasin et de distributeur de fonds que lui fait jouer la nouvelle constitution ? Comment est-il possible que cet homme, comptable par sa place de tout ce que renferment un arsenal et ses dépendances, puisse réellement en être responsable, s'il n'est le maître ni des consommations, ni des ouvrages, ni des principaux agents de ces ouvrages, ou comment peut-on imaginer de rendre le commandant maître de toutes ces choses sans l'en rendre en même temps comptable et sans le faire par conséquent intendant ? Il faut opter entre l'un ou l'autre de ces deux personnages car c'est donner et retenir tout à la fois, c'est dire oui et non tout ensemble, et de ces contradictions du fond de la constitution doivent nécessairement dériver un million d'autres contradictions dans les formes et les détails et une confusion si grande dans le service qu'il ne serait pas possible de s'y reconnaître [...]. Il ne faut qu'un maître dans un arsenal, et c'est le chef de l'administration qui doit l'être. »

Le principal vice de la Marine est l'inexpérience des officiers de marine ; au lieu d'y remédier en les occupant à la théorie et à la pratique de leur métier, on veut les charger de l'administration. « Cette idée qu'ils ont mise à la mode ne leur est sûrement jamais venue en raison de l'utilité de la chose, qui est cependant la seule qui importe au Roi et à l'État ». Blouin se trouve d'accord avec Hurson, mais celui-ci tait le motif réel de l'action du militaire de la Marine que l'autre a le courage de proclamer. Le rétablissement de la Marine, écrit Blouin, tient beaucoup plus à l'attention suivie et à la fermeté du gouvernement qu'à la promulgation d'un code maritime.

Selon le commis, le titre de commissaire des Classes fait bigarrure dans le corps ; pourtant il faut des officiers d'un titre inférieur à celui de commissaire de la Marine dans les départements secondaires des Classes et supérieur à ceux des officiers affectés aux quartiers ; aussi vaut-il mieux le conserver en portant les appointements à 2 000 l<sup>52</sup>. Mais il convient de détruire le préjugé qui place le service des Classes après celui des ports : « il faut sûrement plus de tête, de décence, de maintien, de justesse de discernement, enfin de tout ce que la nature et l'éducation donnent, pour bien régir un département des Classes que pour régir un détail dans le port. » Les commissaires des Classes, au lieu d'être relégués dans ce service, pourront passer commissaires de la Marine dans les principaux départements des Classes ou dans les grands ports. Un bon commissaire des Classes qui aura d'abord servi au bureau des armements d'un grand

<sup>53</sup> Sur le plan projeté d'une nouvelle forme à donner à la constitution de la Marine, février 1764, Ms 234, vol. 1, f° 98 à 104, pour ce développement. Blouin affirme que Rodier a remis à Choiseul ce mémoire sous son propre nom en février 1764 et que le ministre en a conçu une haute idée de son premier commis ! (*ibid.*, f° 18v).

port fera un meilleur chef pour ce bureau qu'un commissaire de la Marine chargé du magasin général ou des constructions : le bureau des armements est une illustration du lien qui doit exister entre les deux services.

Il faut encore des officiers pour diriger les détails sous les commissaires ordinaires à la place des écrivains de la Marine et des commis des Classes, les nouveaux écrivains et les commis aux écritures devant leur être subordonnés pour les écritures et le menu travail. Ces nouveaux officiers suivront les recettes et les dépenses, journées d'ouvriers, façons d'ouvrages, etc., les constateront et certifieront ; ils seront garants, comme les écrivains le sont, de la validité des dépenses des ports, qui seront toujours visées, vérifiées et arrêtées par les commissaires. Sur les escadres, à défaut de commissaire, cet officier sera chargé de sa tâche, « de façon qu'il sera à la mer le représentant et, dans le port, le principal commis du commissaire ». Le titre de commissaire en second, trop proche de celui de commissaire, ne convient pas à des jeunes gens qui ont à apprendre : en adoptant celui de *sous-commissaire de la Marine et des Classes*, on achève l'union des deux services, les officiers étant affectés indifféremment à l'un ou à l'autre. Leur nombre doit être égal à celui des grades supérieurs, afin qu'ils aient le temps de se former et une perspective d'avancement raisonnable, et Blouin propose le chiffre de 72, dont 28 pour les quartiers des Classes et les petits ports et 44 pour les grands ports, soit le double du nombre de commissaires à affecter à ces derniers ports. Leurs appointements seraient, par moitiés, de 1 200 et 1 500 l ; dans les quartiers la paie serait de 1 500 l, parce qu'on doit y affecter des sujets déjà formés dans les grands ports et que les dépenses y sont plus grandes. On n'embarquerait de même que des sous-commissaires formés au service des ports et au ton des officiers militaires, et qui puissent voir clair dans la gestion des écrivains de vaisseau.

La moitié des écrivains au service vont passer sous-commissaires, et l'on pourra laisser à quelques-uns l'espoir de le devenir par la suite, les autres devant rester écrivains. Pour former les sous-commissaires, on établirait des élèves-commissaires à 30 l par mois dans les grands ports, « qu'on ferait instruire avec soin, en leur faisant parcourir les détails et qu'on renverrait si on ne leur trouvait pas des dispositions ». Le dixième du nombre des officiers administration, soit 15 élèves, suffit (compte tenu de la suite du mémoire, la carrière est évaluée à 30 ans) ; encore faut-il les astreindre à la résidence dans le port et à l'assiduité dans les bureaux. Blouin ne donne pas de condition d'âge ni d'instruction, et il paraît soucieux d'éviter le retour des abus qui ont entraîné la suppression des élèves-écrivains en 1757 (chapitre 5)<sup>54</sup>.

Le projet n'est pas épargné par les critiques de l'intendant Hurson<sup>55</sup>. Il ne veut pas d'élèves, mais quelques sous-commissaires de plus tirés des écrivains. Il représente que l'on ne trouvera pas d'élèves à 360 l par an pendant trois ans car avec cette somme il n'est pas possible de vivre, les élèves n'ayant même pas de quoi s'habiller. Hurson est d'ailleurs partisan de l'uniforme pour les officiers d'administration, alors que Blouin y est hostile, un uniforme « relatif à celui de la Marine et qui les

<sup>54</sup> Un exemplaire imprimé du projet d'ordonnance relatif à la Plume, en 29 articles, est conservé dans A<sup>4</sup>-3. Le manuscrit de ce projet, de la main de Blouin, est dans A<sup>1</sup>-95 ; en annexe figurent le tableau de la Plume à l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1762 reproduit dans le **tableau annexe n° 16** et un tableau portant projet d'organisation du corps de l'administration et des écrivains, avec la dépense évaluée.

<sup>55</sup> *Observations sur l'ordonnance portant règlement sur les titres, le nombre, le choix, la destination et les appointements des officiers d'administration de la Marine et des Classes*, G122, f° 269-270, pour ce développement.

distinguerait également des officiers et des commissaires des guerres dont les fonctions se trouvent quelquefois mêlées avec les leurs, soit par rapport à l'artillerie, soit par rapport aux grands armements et mouvements des ports ; cela déciderait tout de suite leur état, et cette décision est absolument nécessaire ».

L'ordonnance particulière relative à la Plume a été promulguée deux fois, les 1<sup>er</sup> janvier et 25 mars 1765 ; elle diffère peu du projet Blouin. Les officiers de plume s'appellent désormais officiers d'administration de la Marine, « ce titre général étant plus analogue à leurs fonctions » ; les écrivains de la Marine et des Classes, qui se substituent aux écrivains de la Marine et aux commis des Classes, ordinaires et principaux, sont séparés du corps et ne tiennent leur titre d'officier que de leur brevet<sup>56</sup>. Le nouveau titre des officiers de plume veut dire que les deux corps principaux sont toujours établis sur le même pied, et que le corps de l'administration n'est plus composé comme avant. Il est clair également qu'à cette époque le plumitif désigne non seulement la minute du greffier, mais le greffier lui-même et, plus généralement, un commis aux écritures. Les écrivains et commis étant exclus du nouveau corps, le changement de nom s'impose à double titre. Pour l'adversaire, cependant, la Plume reste la Plume.

Les grades (« titres ») sont ceux que nous connaissons, les départements de la Marine restent ceux de 1762. Le nombre des commissaires ordinaires de la Marine dans les grands ports n'est pas fixé par l'ordonnance, mais par des états particuliers<sup>57</sup>. À l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1765, ils sont au nombre de 37, contrôleurs non compris (**tableau annexe n° 20**). Le nombre des contrôleurs est fixé à 6 et celui des commissaires des Classes à 26<sup>58</sup>. Les commissaires des Classes sont pris parmi les sous-commissaires de la Marine et des Classes, qui accèdent à ce grade ou directement à celui de commissaire de la Marine ; dans le premier cas, l'accès au grade supérieur est ouvert lorsque le commissaire des Classes a été reconnu capable de diriger le service dans l'un des grands ports<sup>59</sup>.

Le recrutement à la base est celui des élèves-commissaires, choisis parmi les enfants des officiers d'administration ou de bonne famille et âgés de 18 à 22 ans<sup>60</sup>. Les élèves ne reçoivent qu'une formation pratique dans les bureaux et détails du port<sup>61</sup>. Ils passent sous-commissaires après trois ans d'instruction et d'épreuve dans les ports et sur les vaisseaux, et à mesure des vacances ; ceux qui n'ont pas la conduite ou les dispositions convenables sont congédiés<sup>61</sup>. Les sous-commissaires doivent compter trois ans de services dans ce grade pour accéder aux places dans les quartiers : ils commencent donc leur carrière dans les ports<sup>62</sup>. Le nombre des écrivains est réglé suivant les

<sup>56</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers d'administration de la Marine et les écrivains*, du 25 mars 1765, art. 1<sup>er</sup>, 5, 25 à 27. Le titre dit déjà la différence ; l'article des appointements désigne les officiers d'administration suivant leurs grades : les écrivains n'y sont pas.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 12. Les 26 commissaires des Classes sont répartis dans les six départements de la Marine, divisés en 26 départements des Classes ; il n'est pas dit s'ils n'ont de comptes à rendre qu'à l'intendant ou ordonnateur ou aussi à l'un des huit commissaires ordinaires des petits ports. Les sous-commissaires des quartiers leur sont clairement subordonnés, en revanche.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 13 et 16.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 21. L'ordonnance prévoit à titre transitoire des dérogations pour ceux qui, déjà au service au moment de la promulgation, seront admis comme élèves dans les quatre mois. Cette mesure vise à coup sûr des écrivains ou des commis.

<sup>61</sup> *Ordonnance du Roi concernant la Marine*, du 25 mars 1765, art. 464 à 466.

<sup>62</sup> Ordonnance particulière du 25 mars, art. 19.

besoins du service dans les ports et dans les Classes, ainsi que selon le nombre de bâtiments à armer<sup>63</sup>. Ces écrivains sont pris parmi les commis aux écritures des ports, sur la proposition des intendants ou ordonnateurs<sup>64</sup>. Les écrivains ont un brevet et seuls ils peuvent exercer les fonctions d'écrivain à la mer sauf dérogation, sur les vaisseaux et frégates de 30 canons au moins<sup>65</sup>. Ils ont la perspective de devenir gardes-magasins (à la paie maximale de 2 400 l, celle des écrivains ne dépassant pas 1 200 l qui est le minimum pour les sous-commissaires)<sup>66</sup>. Nous avons indiqué les appointements réglés par l'ordonnance dans le **tableau annexe n° 20**, en omettant le supplément de 12 000 l de l'intendant et celui de 6 000 l que le commissaire général perçoit (sur une base annuelle), lorsqu'il est ordonnateur à la place de l'intendant, parce que ces suppléments ont plutôt le caractère de frais de représentation, à la différence du supplément des contrôleurs<sup>67</sup>. L'ordonnance indique qu'il y a lieu de payer également des suppléments aux ordonnateurs des petits départements de la Marine, aux commissaires de la Marine employés dans les petits ports et aux commissaires et sous-commissaires dans les départements et quartiers des Classes, proportionnellement à la place et aux frais qu'elle occasionne<sup>68</sup>.

Il n'était pas prévu d'uniforme pour la Plume en 1764 : l'on voit bien d'où peut venir cette nouveauté et quel en est le but. L'ordonnance de 1765 attribue un uniforme aux officiers d'administration et aux élèves, semblable à celui des officiers d'Épée : l'habit est *gris-de-fer* et non *bleu-de-roi*, les décorations dorées sont aussi nombreuses, le galon moins large, à grade « équivalent » ; il y a également un grand et un petit uniforme<sup>69</sup>. On n'a pas décoré les écrivains d'un uniforme, mais deux ans plus tard, Blouin, qui était opposé à l'uniforme pour la Plume, est amené à rédiger un rapport au ministre tendant à en accorder un aux écrivains, parce qu'il est question d'habiller les chirurgiens : « un écrivain est l'économiste du Roi et un homme essentiel sur un vaisseau, son état est au-dessus de celui du chirurgien »<sup>70</sup>. Un peu à la fois, tous les entretenus de la Marine sont dotés d'un uniforme : les Choiseul ont habillé la Plume, l'Épée, les ingénieurs-constructeurs et ceux des bâtiments civils, les médecins, les chirurgiens, la maistrance de canonage et plus généralement les brigades d'artillerie. Les autres officiers-mariniers n'ont pas encore d'uniforme, mais tous ceux qui font partie de

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>64</sup> *Ibid.*, art. 23.

<sup>65</sup> *Ibid.*, art. 25. Une ordonnance du 27 novembre 1775 (original dans C<sup>2</sup>-2) indique par qui les fonctions de l'écrivain sont remplies à bord, à défaut d'écrivain de la Marine et des Classes. En cas de décès, de maladie ou de débarquement de l'écrivain, et s'il ne peut être remplacé par un autre écrivain, ses fonctions sont confiées au premier enseigne du bord ou à celui qui en tiendra lieu.

<sup>66</sup> *Ibid.*, art. 14 et 26.

<sup>67</sup> *Ibid.*, art. 26 à 28. Le supplément de 12 000 l tient lieu des sommes qui étaient passées pour un secrétaire « et autres dépenses quelconques ».

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 29.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 31.

<sup>70</sup> Rapport au ministre (autographe de Blouin) du 21 novembre 1767, avec l'approuvé de Praslin, C<sup>2</sup>-1. Les chirurgiens portent un uniforme défini par un règlement de 1767 et les élèves, par une décision de janvier 1768, cf. Jean Boudriot, *op. cit.*, t. IV, p. 197.

Par un autre rapport au ministre, approuvé le 27 novembre 1775, nous apprenons que le surtout uniforme est accordé aux officiers d'administration et aux ingénieurs-constructeurs, afin de diminuer la dépense du vêtement. Ce nouvel habit remplace le petit uniforme réglé en 1765 pour les officiers d'administration. Les élèves des deux corps conservent l'uniforme qui leur a été attribué. C<sup>2</sup>-2.

troupes réglées, selon leurs formations successives et y compris les gardes, en ont un depuis longtemps.

La seule question qui se pose réellement à l'organisation de 1765 est le reclassement des écrivains. Si l'on se reporte au **tableaux annexes n° 16 et 20**, l'on peut voir que l'effectif de la Plume dans l'ancien sens est de 300 officiers en 1765 contre 264 à l'organisation de 1762, si bien qu'un certain nombre d'officiers réformés en 1762 ont été rappelés au service trois ans plus tard<sup>71</sup>. Mais il y a 148 écrivains de la Marine et commis des Classes à reclasser. Il semble d'après le tableau qu'ils ont été répartis par moitiés entre les sous-commissaires et les nouveaux écrivains. Certains ont dû se plaindre de l'injustice car Vial du Clairbois écrit vingt ans plus tard : « [...] c'est du corps que formaient ces écrivains de Roi que l'on tirait ces commissaires. Lorsqu'on fit l'ordonnance de 1765, jugeant qu'il s'était glissé dans ce corps des sujets d'une naissance trop obscure et d'ailleurs à ne pas mériter de distinction par le talent, on y fit une espèce de triage. Le choix forma le corps des sous-commissaires de la Marine [...]. Mais la faveur ne présida-t-elle pas un peu à cette opération ? Il est certain du moins qu'il était demeuré dans le corps des écrivains des gens très bien nés, excellents serviteurs du Roi. »<sup>72</sup> Il n'est pas à exclure que le souvenir de l'épuration de 1765 ait été encore présent à l'esprit des commis des ports en 1789...

Par une ordonnance de novembre 1767 portant rétablissement des aides de port supprimés en 1760, le duc de Praslin revient à l'ancien système de recrutement des officiers de port. Les nouveaux aides sont admis dans les trois grands ports à l'âge de vingt à vingt-quatre ans, avec des connaissances suffisantes de théorie et de pratique de la navigation, du gréement et de la manœuvre des vaisseaux, et les pièces justifiant trente-six mois de navigation dont deux campagnes au moins sur les bâtiments du Roi<sup>73</sup>. Les gardes qui montrent des dispositions pour ce service peuvent eux aussi obtenir des places d'aide de port, ils y sont dès lors attachés, nonobstant les articles 86 à 88 de l'ordonnance générale du 25 mars 1765 qui ne prévoient qu'un stage de trois mois<sup>74</sup>. Les aides de port sont commis à leurs fonctions par un ordre du Roi et reçoivent 800 l d'appointements par an, soit la paie d'un enseigne<sup>75</sup>. Leur uniforme est celui des officiers de port ; ils prennent rang après les lieutenants de frégate<sup>76</sup>.

La suite de l'ordonnance laisse entendre que les officiers de port forment *un corps séparé*, ayant rang par rapport aux officiers de vaisseau suivant leur grade et la

<sup>71</sup> Le tableau a été bâti au moyen de la matricule C<sup>2</sup>-45 ; nous avons compté tous ceux qui ont été nommés du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 1765 (nous nous sommes donc arrêté au n° 371, Lanversin-Portodec, syndic à Audierne). Le cadre colonial a été rempli en juillet. L'ordonnance ne le dit pas, mais l'on peut passer d'un cadre à l'autre. En revanche les commis de Versailles revêtus du titre de commissaire n'en sont pas à proprement parler, pour les raisons exposées plus haut. Parmi les 11 commissaires ordinaires de la Cour nous avons placé les deux commissaires des chaînes de galères et un commissaire ordinaire affecté à Amsterdam. Plusieurs officiers ou écrivains ont été promus dès 1765, nous les inscrivons selon leur grade primitif de 1765.

<sup>72</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Écrivain, vol. 2, p. 142.

<sup>73</sup> *Ordonnance du Roi sur les officiers de port et les officiers de vaisseau employés au service du port*, du 21 novembre 1767, A<sup>1</sup>-102, art. 1 et 2.

<sup>74</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>75</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>76</sup> *Ibid.*, art. 5. L'ordonnance du 25 mars 1765 concernant les officiers de la Marine ne parle pas des officiers de port, alors confondus avec ceux du grand corps ; peut-être y a-t-il eu une ordonnance promulguée à leur sujet, après cette date, ou alors celle-ci en tient lieu.



date de leur brevet<sup>77</sup>. Ils ne vont plus à la mer que dans des circonstances particulières ; les places de capitaine de port en premier ou en second sont ouvertes aux officiers de port et aux officiers de vaisseau qui ont servi dans le port ; outre les lieutenants et enseignes de port, il doit être employé un ou deux lieutenants de vaisseau et deux ou trois enseignes de vaisseau au service du port dans chaque grand port<sup>78</sup>. À l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1765, l'on comptait 39 officiers de port des trois grades<sup>79</sup>. En cas d'avancement, les officiers de vaisseau affectés au port le quittent, sauf s'il y a des vacances dans leur nouveau grade<sup>80</sup>. Les places d'enseigne de port sont accessibles aux aides ainsi qu'aux maîtres d'équipage et de pilotage qui en ont la capacité<sup>81</sup>. Tout ceci indique que l'on cherche à rapprocher les officiers de port de l'intendant ou au moins que l'on veut des officiers plus sédentaires.

\*

\* \*

L'on se doute que l'ordonnance nouvelle n'a pas reçu bon accueil. Le ministre ne se fait pas d'illusion, comme le montre l'apostille sur la lettre d'envoi à Roquefeuil : « Cette ordonnance sera bien examinée et bien critiquée ; je m'y attends mais, malgré l'examen et la critique, il faut absolument qu'elle soit suivie, et vous répondrez aux critiques qu'ils donnent leurs observations ; si elles sont bonnes, elles seront accueillies car nous ne voulons que le bien. »<sup>82</sup> Selon Latouche-Tréville (1745-1804), « cette ordonnance est en grande partie celle de 1689 retournée, brodée d'un surplus de misères, surchargée d'inutilités prises en partie dans l'ordonnance de 1681 et augmentée de quelques nouvelles violations du droit sens et des principes, au reste nouvelle source de discorde, de dissipations et de cupidité dans les arsenaux »<sup>83</sup>. Blouin n'est pas moins sévère : « Cette nouvelle législation déplut à tout le monde. Les officiers d'administration n'y gagnèrent qu'un uniforme que je n'étais point d'avis de leur donner. Leurs fonctions se trouvèrent mêlées et compromises avec l'autorité militaire qui voulait obtenir beaucoup plus. Les officiers de port acquéraient beaucoup trop d'importance et montrèrent tout de suite d'autres prétentions. Enfin personne n'était content. M. de Bompar, qui avait et méritait une bonne réputation, se chargea des représentations du corps : il vint à Fontainebleau pour cela, mais quand M. le duc de Choiseul avait pris un parti, qu'il fût bon ou mauvais, il le soutenait vigoureusement ; sous son égide les deux autres [Rodier et Marchais] restèrent invulnérables. »<sup>84</sup>

<sup>77</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>78</sup> *Ibid.*, art. 7, 10 et 12. Si les deux places de capitaine de port sont tenues par des officiers de vaisseau, ils ne peuvent aller à la mer ni s'absenter en même temps ; les lieutenants et enseignes de vaisseau détachés au service du port embarquent selon le tour général de service des officiers de vaisseau.

<sup>79</sup> Arrangement des officiers de port approuvé par Choiseul le 1<sup>er</sup> mai 1765, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 83-84.

<sup>80</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>81</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9. Le grade de lieutenant de port est accessible aux seuls enseignes de port.

<sup>82</sup> Lettre d'envoi de l'ordonnance du 25 mars 1765 aux commandants de la Marine, du 17 mai, copie, B<sup>2</sup>-444.

<sup>83</sup> Apostille autographe de Latouche-Tréville, G125, f<sup>o</sup> 96v. Nous n'avons décelé aucune trace de l'ordonnance de 1681 dans celle de 1765 ; en revanche la phrase que nous avons citée contient une bonne dose de parti pris.

<sup>84</sup> *Mémoires de M. \*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup> 19r.

Kersaint voit plutôt en Praslin l'homme de la Plume, quoiqu'il n'aille pas jusqu'à lui attribuer la paternité de l'ordonnance : il juge sur la robe, et Choiseul est un militaire, Praslin ne l'est pas<sup>85</sup>. « Avec un autre esprit, les principes de son cousin et sa négligence ou sa faiblesse mirent le sceau à l'élévation du corps de l'administration » dont il entendait mieux la langue que celle du corps militaire. Clugny (1729-1776), le nouvel intendant de Brest et Marchais ont entretenu des relations suivies avec lui, poursuit Kersaint. « L'esprit et l'ambition de l'un, le détail et l'audace de l'autre arrachèrent aisément [à] un duc qui, par état, ignorait ce que devait être la Marine et qui croyait la voir dans l'accroissement des arsenaux et de tout ce qui y préside, des droits et une puissance qui achevèrent de la décourager. M. le duc de Choiseul avait fait beaucoup pour ce corps [le corps de l'administration]. C'est lui qui l'a nommé [Clugny] ; mais il gardait encore des distinctions pour l'état militaire. Son successeur parut subjugué ; il désobliga dans ses lettres et par ses procédés les chefs de l'état militaire, et M. de Clugny triompha alors de toutes les manières de ceux qui, dans sa place même, avaient su lui faire sentir les bornes de son autorité. »

Clugny est le type même de l'intendant parachuté. Ses instructions montrent clairement l'esprit qui doit présider à son action<sup>86</sup>. La première s'écrit ainsi : « À son arrivée à Brest, il prévendra le s. comte de Roquefeuil, commandant du port, du concert que S.M. lui a expressément recommandé d'observer entre eux dans les parties où ils doivent agir ensemble pour l'exécution de ses ordres. » L'intendant usera de la persuasion pour éviter les demandes abusives des capitaines, « avec cette prudence qui doit le conduire dans toutes ses actions ». Si des difficultés subsistent, il en rend compte au ministre. Les équipages ne partent plus du port sans leur dû. Dans la conférence journalière, Clugny doit veiller à ce que « la mésintelligence, si ordinaire dans les ports, ne cause aucun obstacle ni retardement à l'exécution de ces ouvrages ». On lit encore : « Il ne souffrira pas du moins pour ce qui le concerne que, par de fausses interprétations aux ordonnances ou par des prérogatives souvent mal entendues, on donne lieu à des plaintes ou à des disputes qui puissent troubler l'harmonie entre les deux corps, dont le but doit être de concourir à l'exécution des ordres dont ils sont respectivement chargés. » La péroraison nous ramène au concert initial : « Il se concertera avec le sieur comte de Roquefeuil, commandant du port, pour prévenir ces disputes et recommandera aux commissaires et autres officiers qui lui seront subordonnés de se conduire de manière à ne pas les susciter, rendra compte sans aucune complaisance de ceux qui, par une conduite opposée, ne feront pas leur devoir ou le négligeront. »

Un officier de marine juge sans utilité les fonctions dévolues aux officiers détachés aux travaux et aux visites, car elles sont sans autorité<sup>87</sup>. Même lorsqu'ils posent les questions les plus simples, les contremaîtres ont ordre de ne pas leur répondre. L'un de ces officiers a demandé un plan au contrôle : on lui a affirmé qu'il était encore à la Cour, alors que tous les couples étaient levés ! Les exemples de ce genre sont nombreux, assure-t-il ; ainsi se dégoûte-t-on de sa tâche. On n'a pas égard aux observations des officiers inspecteurs : alors ils vont à bord, mais sans mot dire. Pour donner de l'effet au titre 27 de l'ordonnance, il faut vaincre l'obstruction de la

<sup>85</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, G133, pièce cotée 22, pour ce paragraphe.

<sup>86</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*, mai 1765 (copie), C<sup>7</sup>-69, pour ce paragraphe.

<sup>87</sup> *Brèves observations*, v. 1770, G122, f<sup>o</sup> 239 à 241, pour ce développement.

Plume et disposer du pouvoir de suspendre l'ouvrage avec compte rendu immédiat au commandant ainsi que de celui de recevoir le compte rendu journalier du contremaître. Les articles prescrivant aux officiers de surveiller la qualité des bois et des fers, celle du travail de la construction et de la mâture et le respect des plans et devis par l'ingénieur chargé n'ont pas été observés longtemps, selon un autre officier : « Les militaires s'ennuyèrent bientôt de cette inspection inactive. Les plus jeunes étaient les plus choqués de ce qu'ils ne donnaient aucun ordre et de ce que le service intérieur du port ne dépendait pas moins de l'intendant que par l'ordonnance de 1689. »<sup>88</sup> Ces témoignages empreints de naïveté montrent que ces fonctions passives s'accordent mal avec le tempérament militaire ; les fonctions actives de l'administration ne conviennent qu'à certains, et il faut que la nature les y aide, ainsi que Colbert l'avait vu.

Les critiques militaires ne s'en tiennent pas là : c'est toute l'œuvre de Choiseul traduite en ordonnances qu'ils mettent en question. L'auteur précédent réclame des escadres d'évolution<sup>87</sup>. Il veut aussi que les officiers des compagnies apprennent aux gardes la théorie des évolutions. Le chevalier d'Aymar, lieutenant de vaisseau, a senti qu'une escadre d'évolution armée chaque année coûterait fort cher ; à défaut l'on pourrait utiliser des chaloupes et faire des évolutions dans les rades !<sup>89</sup> Il n'est pas possible de mesurer l'activité à la mer sans une étude fort longue des armements, mais les crédits accordés à la Marine n'ont pas dû permettre d'armer davantage de bâtiments qu'avant 1755. Si bien qu'un autre officier préfère une marine de 40 vaisseaux qui permet d'entraîner chaque année un tiers des officiers, à une liste de 70 ou 80 carcasses inanimées et des officiers qui languissent dans les ports<sup>90</sup>.

Plus gênantes pour l'avenir sont les critiques fondées que des auteurs émettent sur la nouvelle forme de l'enseignement des gardes. Le baron de Bombelles (1733-1783) déplore qu'il y ait encore des officiers pour prêcher l'inutilité des études théoriques, puisque seule la théorie apprend à saisir le vrai des choses et à raisonner juste<sup>91</sup>. Cette pratique, si révérée par les paresseux, n'est selon lui qu'une routine qui rétrécit l'esprit et étouffe le germe des talents ; bien peu d'usage suffit pour acquérir la bonne pratique, et ce qui est vrai pour la navigation l'est aussi pour les opérations militaires. Bombelles critique les maîtres de Toulon, qui enseignent par routine ou sans pédagogie : ils sont incapables d'introduire de la méthode dans les études des gardes. Il est lui aussi partisan de l'étude successive des matières, parce qu'avec la méthode utilisée, les gardes « apprennent peu ou mal [...] des instructions aussi mêlées produisent dans leur tête un chaos qu'il leur est impossible de débrouiller [...] ils ne peuvent plus distinguer les rapports qu'il y a entre toutes les chaînes de leurs connaissances ». L'auteur assure qu'il est aisé de rendre équitable l'examen final. À la réussite à cet examen serait attaché le brevet d'enseigne, même si le nombre de places dans le grade est contingenté, car les appointements du grade seraient accordés au fur et à mesure des vacances. De cette mesure qui supprime l'ordre du tableau en faisant de la promotion la conséquence *immédiate* de la réussite à l'examen, Bombelles attend comme d'autres officiers de l'application dans les études.

<sup>88</sup> [1775], G123, f° 36v.

<sup>89</sup> Lettre du chevalier d'Aymar au ministre du 15 avril 1768, C<sup>1</sup>-279.

<sup>90</sup> *Mémoire [sur les moyens de rétablir la Marine]*, fin 1774, G124, f° 187 à 194.

<sup>91</sup> Mémoire du baron de Bombelles joint à sa lettre au ministre du 16 décembre 1765, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.

Cet officier voudrait aussi que l'un de ses semblables rédige le cours d'études des gardes, et le traité de Bigot est le seul ouvrage qu'il loue sans réserve<sup>92</sup> ; son attitude vis-à-vis de la théorie complète le tableau de ces officiers dits savants qui soutiennent l'Académie de marine. On peut avancer que cette institution datant de 1752 et revivifiée en 1769, a surtout servi à extirper l'ignorance dans le corps, à mettre en évidence les officiers savants, sinon à faire passer pour tels tous les officiers de marine, et donc à vaincre la Plume. Le premier objet suffit à justifier son existence car, ainsi que le déclare Roquefeuil en 1762, « un officier qui sait son métier par principes ne le perd jamais de vue, parce qu'il en a le génie et qu'il le recomposerait au besoin, tandis qu'un officier général simple praticien ne redevient à terre qu'un vieux garde de la Marine. »<sup>93</sup> L'Académie comprend 60 membres dont les deux tiers au moins doivent être attachés au service de la Marine<sup>94</sup>. L'*État de la Marine* pour 1789 montre qu'il y a alors 35 officiers ou anciens officiers de marine parmi les 58 académiciens. Sur ces 58 membres, neuf sont aussi membres de l'Académie des sciences, dont trois officiers de marine (Bory, Chabert et Borda). Cependant il semble que les ministres ont plutôt consulté l'Académie des sciences que celle dont ils sont les protecteurs, lorsqu'il s'est agi de régler un problème scientifique ayant un rapport avec la Marine : si cette hypothèse était vérifiée, elle confirmerait la vocation réelle de l'Académie de marine que nous avons indiquée.

Si Bombelles est pour le casernement des gardes, cet auteur-ci y est opposé et il s'oppose en fait à la forme de la compagnie. Il regrette que l'on gouverne la France selon des modes et non d'après ses mœurs<sup>95</sup>. La mode est ici à la réforme. L'intérêt de la Marine, ce sont les collèges. Les officiers ne se plieront jamais au métier de préfet correcteur, de gardien de corridor, et ils ne sauront donc pas ce qui se passe à l'intérieur de leur caserne. Les casernes « ne semblent faites que pour discipliner sous les armes et le commandement militaire des gens à moustache et sans éducation à qui l'on ne demande que de se bien battre. » Aussi la Cour ne va pas tarder à se repentir de ce choix. L'auteur propose la formule du *collège préparatoire*, où de nombreux élèves se destineraient aux différents services publics. L'État choisirait les maîtres et nommerait des officiers pour les cours pratiques. Divers collèges à Toulon, Aix, ou dans d'autres villes de Provence s'y prêteraient bien.

La discussion générale de l'œuvre de Choiseul à la Marine se résume en peu de mots si l'on s'en tient aux résultats, mais elle devient difficile si l'on embrasse les motifs, les obstacles qui se sont dressés sur sa route, le trop grand nombre de ses fonctions et les interférences des affaires les unes sur les autres.

Les mesures prises au tout début du ministère sont bonnes : c'est la suppression des compagnies franches et l'affectation de troupes de terre au service de la Marine, la meilleure solution si l'on ne rapproche pas les troupes de la Marine de celles

<sup>92</sup> Bombelles observe encore qu'il manque un ouvrage de la plus grande utilité pour la Marine : le recueil exact et circonstancié des actions et des combats de mer, mis en ordre par un homme de métier grâce aux relations des officiers.

<sup>93</sup> Lettre de Roquefeuil au ministre du 3 décembre 1762, S.H.M. Brest 1A-106, citée par Philippe Henwood, « L'Académie de marine à Brest au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *La mer au siècle des encyclopédistes* (colloque de Brest de 1984), 1987, p. 125 à 134.

<sup>94</sup> *Règlement concernant l'académie royale de marine à Brest*, du 24 avril 1769, art. 2, 5 et 6.

<sup>95</sup> *Mémoire sur la meilleure manière de former une pépinière pour fournir d'officiers le corps de la Marine*, avril 1770, C<sup>1</sup>-279, pour ce développement.

des Colonies ; c'est la création des brigades d'artillerie de la Marine sur le pied de celles de l'artillerie de terre, qui permet de disposer en permanence d'un nombre suffisant d'artilleurs amarinés ; c'est enfin l'augmentation des appointements des officiers militaires. Une première faute est commise dès 1762 puis en 1764, lorsque Choiseul confirme l'existence des compagnies de gardes et le recrutement exclusivement noble, alors qu'il n'avait qu'à étendre au corps de la Marine les dispositions relatives aux élèves et aux écoles du corps royal de l'Artillerie contenues dans l'ordonnance du 21 décembre 1761. S'il est une époque à laquelle il pouvait prendre cette mesure douloureuse, c'est bien celle où le corps de la Marine, assommé par le poids de ses fautes, ne pouvait résister à la transformation de son être voulue par un ministre puissant soutenu par une partie de l'opinion publique. Comme le dit le maréchal de Castries en 1785, « les moments favorables pour opérer des changements tiennent à un ensemble de circonstances qu'on ne laisse jamais échapper impunément, car si on les laisse disparaître, l'attention se lasse, l'enthousiasme s'affaiblit et l'opinion n'a plus de force. »<sup>96</sup> Le corps a eu le temps de se ressaisir, et l'occasion a été manquée.

On peut supposer que Choiseul est venu avec de solides préventions contre la Plume ; il aurait pu chercher à mieux connaître l'esprit du corps militaire et s'appliquer ensuite à le modifier par des mesures adroites. Au lieu de cela, il appelle auprès de lui afin de le conseiller des officiers militaires déterminés à retirer à la Plume, pour l'attribuer au militaire, un pouvoir de direction que le corps de l'Épée a miné dans les arsenaux. Le ministre s'en aperçoit et recule à temps mais, au lieu de retirer le projet d'ordonnance générale dont l'existence est connue, il le fait modifier, si bien que la loi promulguée n'est guère plus qu'une mise à jour partielle de l'ordonnance de 1689. Dans son mémoire de 1775, Choiseul dissimule un échec personnel : il charge Louis XV de la responsabilité d'une ordonnance qui ne le satisfait pas, mais il n'avoue pas son propre échec devant les manœuvres de l'Épée. C'est ici qu'est la grande faute : en retouchant le monument de 1689, Choiseul autorise les tentatives qui vont être faites pour le démolir.

---

<sup>96</sup> *Mémoire sur la constitution de la Marine et le service des arsenaux*, [1785], 306AP22, pièce n° 4.









Bernard LUTUN  
ancien élève de l'École polytechnique

**UNE AUTRE MARINE (1756-1789).  
RÉFORME D'UNE INSTITUTION**

**2<sup>e</sup> volume**



## **TITRE IV**

### **LES RÉFORMES BOYNES ET SARTINE OU LE BUT MANQUÉ (1772-1776)**



## Un corps d'officiers enrégimentés

« La fermentation s'était accrue dans les ports », raconte Blouin<sup>1</sup> ; « les prétentions, les projets se multipliaient de toutes parts, quand M. de Boynes fut nommé ministre de la Marine [le 8 avril 1771]. M. de Boynes ne manque ni d'esprit ni de connaissances, mais... (ce mais-là explique toutes les opérations de M. de Boynes<sup>2</sup>). Il fut bientôt assiégé par une troupe d'officiers ; il les recevait avec un air de cordialité dont ils étaient dupes, il les consultait tous, et tous ayant des intérêts différents, se réunissaient en un seul point, celui de déclamer contre l'ordonnance de 1765 et ses auteurs. Un des plus ardents était M. de [Morogues], qui ne pouvait digérer d'avoir travaillé inutilement au code de 1764 et qu'on en eût fait un autre auquel il n'avait aucune part ; mais celui de tous qui prit le plus d'ascendant sur l'esprit du ministre fut M. [Boux]... M. de [Morogues] avait de la confiance en moi, il m'était attaché et il le devait car, en sa qualité de bon officier, je l'avais soutenu et aidé pour son avancement ; il m'avait toujours communiqué ses mémoires, souvent inintelligibles par le désordre de ses idées et sa diction ; mais on y trouvait parfois des pointes de lumières et des traits de génie, mêlés à beaucoup de chaleur et d'inconsidération. M. [Boux], ainsi constitué, et avec le portefeuille que je lui connaissais, était un homme dangereux pour un ministre qui ne savait rien encore, et surtout pour un ministre qui avait la tête aussi chaude que M. de Boynes. J'avais souvent tempéré sa fougue et empêché les fausses démarches qu'il voulait faire ; mais, comme le fer est attiré par l'aimant, il y eut bien vite attraction réciproque entre M. [Boux] et M. de Boynes. »

Le commis ne nous dit pas que le premier conseiller principal de Boynes n'est pas le lieutenant de vaisseau Boux, mais Joseph Pellerin fils, retraité depuis 1761 comme nous le savons, dont la maison de campagne jouxte celle du ministre<sup>3</sup> et qui a été chargé de l'administration des Fonds de juillet 1771 à mars 1772<sup>4</sup>. Le portrait qu'il esquisse est néanmoins ressemblant : Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes (1718-1783), fils d'anobli, a fait carrière dans la magistrature et, au moment où il a été appelé au ministère, il était premier président du parlement de Besançon ; comme le rapporte

<sup>1</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 19 à 21.

<sup>2</sup> Malouet a caviardé le *Précis historique* de Blouin.

<sup>3</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. IV, 1785, lettre IX, p. 313, 329 et 330.

<sup>4</sup> Pellerin figure sur les ordonnances du ministre en qualité d'intendant des armées navales, chargé de l'administration des fonds de la Marine et des Colonies, de juillet 1771 à mars 1772 (C<sup>2</sup>-117) : il a donc succédé à Foulon.

Malouet<sup>5</sup>, c'était un homme de robe « ferme, laborieux, ayant un esprit faux, un caractère ardent ; grand ennemi des parlements et de toute l'administration du duc de Choiseul, [...il] n'avait aucune des qualités de son brillant prédécesseur. » Aux dires de l'Espion anglais, Pellerin voulait lui épargner quelques sottises, mais le ministre, « croyant pouvoir aller sans lisières, [...] se retirait [bientôt] de [lui] et s'était absolument tourné du côté des officiers [militaires], ce qui [le] détermina à le laisser seul dans une carrière où, non content de marcher, il courait à grands pas sans prévoir aucune chute. »<sup>3</sup>

Jacques Boux (v. 1720-1791), fils d'un artisan de Rochefort<sup>3</sup>, a commencé sa carrière dans la Marine en 1741 comme pilote et a servi au Canada<sup>6</sup>. En 1758 il devient lieutenant de frégate, puis capitaine de brûlot en 1765 ; enfin Boux entre dans le grand corps le 1<sup>er</sup> février 1770 en étant promu lieutenant de vaisseau<sup>7</sup>. L'Espion le décrit ainsi<sup>8</sup> : « Ce Boux est un homme doué d'un génie naturel, de beaucoup de feu, d'une précision mathématique dans les idées. Il parle avec facilité, quoique sans lettres et sans éducation, quoique ne pouvant mettre lui-même par écrit ce qui paraît très lumineux dans sa conversation ; il entend aussi la construction : en un mot, il est très au fait des différentes parties de la Marine. Le ministre lui renvoyait la connaissance de tout ce qui venait des ports, et, par son expédition, sa netteté, son habitude à lever les différents obstacles et à le soulager véritablement, il s'était insinué très avant dans ses bonnes grâces. Tout cela ne pouvait que donner de la jalousie aux autres officiers supérieurs qui détestaient le sieur Boux. Celui-ci le leur rendait bien, et, autant par antipathie naturelle que par le désir d'entrer dans les vues de M. de Boynes, il le guida singulièrement dans ses opérations et lui suggéra l'ordonnance dont il s'agit. Le ministre ne fit pas même difficulté d'en convenir indirectement en le prenant en tiers, lorsque M. de Latouche lui porta les représentations de ce corps ; il fut présent à la conversation entière et eut réponse à tout. »

Blouin a remarqué, parmi les mémoires de Boux, celui de 1768 dont il lui a demandé copie<sup>9</sup>. Le corps de la Marine, dit l'officier<sup>10</sup>, est trop nombreux pour qu'il puisse avoir un « esprit général de corps » ; par sa manière de servir, il trahit la diversité des intérêts personnels, « d'où il résulte un très grand fond d'insubordination qui se manifeste dans toutes les occasions [...] ; qu'on y fasse attention, l'arbre gâté dans les racines peut un jour ébranler l'État entier par sa chute ». Le corps de la Marine manque d'émulation, et c'est le plus grand vice d'un corps militaire. Il faut donc *le diviser* en sept corps ou divisions concurrents, dont trois à Toulon et quatre à Brest. Chaque corps

<sup>5</sup> *Mémoires de Malouet*, 2<sup>e</sup> édition, 1874, t. 1, p. 44 à 47. Le portrait date de 1808.

<sup>6</sup> Rapport au Roi du 18 août 1772 revêtu du bon du Roi, C<sup>7</sup>-43, dossier au nom de Boux.

<sup>7</sup> Rapports au ministre du 28 avril 1758 et au Roi du 25 janvier 1765, avec le bon, C<sup>7</sup>-43. Le premier rapport ne mentionne pas un fait d'armes, si l'on peut dire, datant de 1757 et qui pourrait être le véritable motif de l'élévation de Boux : « Dix-huit vaisseaux de guerre [...] ne s'échappèrent qu'à la faveur des brumes et du canal de Belle-Île où les Anglais ne nous attendaient pas. Ce passage fut indiqué à M. Dubois de La Motte [1683-1764] par un pilote du fleuve Saint-Laurent, et ce hasard lui valut une réputation qui depuis a coûté bien cher à la Marine et à l'État. » *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, [par le comte de Kersaint, 1775], G133, pièce n° 22.

<sup>8</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. VIII, 1784, lettre III, p. 122 à 124.

<sup>9</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, Introduction, f° 21.

<sup>10</sup> *Observations sur le service de la marine du Roi et les changements dont il pourrait être susceptible*, 1768, [par Jacques Boux], dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 108 à 113, pour ce développement.

serait commandé par un officier général, qui en aurait la police particulière, sous les ordres du commandant du port. Le chef de corps serait assisté de sept officiers-majors, dont deux pour le service du port et deux pour les gardes de la Marine, qui seraient donc attachés aux divisions principales. Chaque corps se distinguerait par un uniforme et des flammes particuliers ; son rang par rapport aux autres serait déterminé par celui de son colonel. L'état-major des vaisseaux, frégates et autres bâtiments serait de même formé en corps ou division : « de cette manière chaque corps s'observerait et travaillerait à sa gloire particulière qui, infailliblement, ferait celle de la nation ». Boux se montre donc partisan des états-majors permanents. La constitution des escadres est un autre moyen d'émulation entre les corps particuliers, puisque le ministre aurait soin de les composer de bâtiments issus de ces différents corps<sup>11</sup>. Voici la distinction, déjà faite par d'Estaing, entre ce qu'on appelle aujourd'hui escadres organiques et escadres opérationnelles. Le ministre donnerait à chaque corps élémentaire son tour de service, « afin que chacun puisse avoir part aux émoluments et aux grâces du Roi ». Cette considération est d'autant plus importante que Boux ne prévoit de promotion ou de remplacement que dans le cadre de l'un des sept corps particuliers, quoique la liste générale des officiers soit maintenue et que les nominations aux commandements restent à la discrétion du monarque. Le général rendra compte des services de chaque unité : « de cette manière les fautes ne pourraient être que particulières et n'attaqueraient peut-être jamais le corps entier de la Marine, qui représente la nation ».

Dans ce plan chaque officier de marine fait partie d'une hiérarchie permanente, et c'est à proprement parler un plan de constitution hiérarchique des officiers de marine et d'eux seuls, avec affectation permanente aux vaisseaux. Or, à cette époque, écrit Blouin, « il était sérieusement question de rétablir les troupes de la Marine ; il était instant de prendre parti, divers officiers avaient envoyé des mémoires de toutes les couleurs »<sup>12</sup>. En l'absence de documents plus probants, nous allons nous servir du plan de constitution rédigé par Boux en 1784, alors qu'il vit retiré à Pau, à la suite de la demande du maréchal de Castries, qui lui a envoyé son compte rendu au Roi sur le budget de la Marine et des Colonies en temps de paix, avec prière d'indiquer ses observations en regard de chaque ligne budgétaire<sup>13</sup>. En fait ce plan ne nous est connu que par l'analyse qu'en ont faite les bureaux de Versailles, et nous supposons que les principes de 1784 sont ceux que Boux avait adoptés dès 1771.

Ces principes se résument à trois, si l'on y rattache les corollaires<sup>14</sup>. Le premier consiste dans cette division en sept ou huit corps de la marine combattante, qui embrasse les officiers, les maîtres entretenus pour le service de la mer, les vaisseaux et les frégates. Les troupes de la Marine servent à « soigner, entretenir et conserver » la flotte : leur existence est une conséquence de ce principe. Chaque corps doit avoir son uniforme distinctif, quoique tous les officiers soient parés des mêmes broderies sur

<sup>11</sup> « Il serait indispensable que les escadres ou pelotons fussent composés des différents corps, afin d'établir l'émulation par la concurrence et la rivalité. » Le mémoire ne distingue pas assez clairement les deux niveaux de corps, c'est nous qui interprétons ainsi la pensée de Boux : il s'agit d'éléments des sept corps particuliers, comme le montre la suite du mémoire à propos des flammes.

<sup>12</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, *Introduction*, f° 21v., 22 et 23r.

<sup>13</sup> *Mémoire que le chevalier Boux, ancien capitaine des vaisseaux du Roi, a l'honneur de présenter à l'Assemblée nationale, Pau, 18 janvier 1790*, signature autographe de Boux, G131, f° 180 à 184.

<sup>14</sup> *Parallèle des principes généraux de constitution pour la marine de France, par M. Boux et ceux proposés en 1784*, G131, f° 157 à 166, pour ce paragraphe. Ce parallèle a été établi par les bureaux entre le 20 août 1784 et le 26 août 1785.

l'habit et que les soldats disposent de deux uniformes, l'un en qualité de soldats, l'autre en qualité de matelots, et aussi ses pavillons distinctifs ; il portera le nom d'un port de France. Les vaisseaux et frégates sont répartis également dans les huit corps « par leur force, leur rang et leurs qualités ». Les officiers et autres entretenus ne roulent pas ensemble pour l'avancement : les corps sont « aussi isolés et indépendants les uns des autres que le régiment de Picardie l'est de celui de Champagne ».

Par le second principe, le corps d'officiers permanent entretenu pour le temps de paix et dont l'effectif est calculé au plus juste, est grossi en temps de guerre grâce à la réserve formée dans la marine marchande. Le nombre d'officiers à attacher à chaque corps résulte : 1° de l'effectif de la flotte matérielle, fixé à 64 vaisseaux et autant de frégates ; 2° de leur entretien et conservation, dont la charge revient aux huit corps ; 3° du nombre des armements nécessaires pour protéger le commerce et les colonies en temps de paix ; 4° du degré d'entraînement jugé nécessaire, compté à raison de *deux campagnes tous les trois ans*. Ainsi chaque corps, commandé par un chef d'escadre et disposant d'un huitième du matériel, doit-il comprendre 53 officiers particuliers : 9 capitaines de vaisseau (deux chefs de bataillon, cinq capitaines occupés tant qu'ils sont à terre à l'entretien du matériel, un major de marine et un major des troupes, celui-ci pris dans l'Infanterie comme tous les officiers-majors) ; 36 lieutenants de vaisseau pour les dix-huit compagnies, 6 lieutenants et 2 sous-lieutenants de vaisseau pour tenir les emplois d'officier-major. Dans le nouveau système l'on voit que *les états-majors permanents des vaisseaux ont disparu pour faire place au système des régiments, auxquels le matériel est affecté*. Cette marine ne comprendrait donc que 440 officiers de vaisseau, y compris 16 officiers généraux. En temps de guerre, l'on recruterait des officiers marchands âgés de 22 ans au moins et pouvant prouver huit campagnes de mer en dix ans de navigation ; ces officiers seraient pourvus du grade d'enseigne, qui leur serait désormais réservé, et ils participeraient à l'avancement et aux grâces pendant la guerre ; ils seraient licenciés à la paix.

Le troisième principe s'énonce ainsi : « *la noblesse et la roture doivent concourir également à soutenir la gloire des armes du Roi dans la Marine* ». Exprimé en termes plus généraux le 26 août 1789, il s'écrit : « tous les citoyens étant égaux [aux yeux de la loi], sont également admissibles à toutes dignités, places et emplois publics, selon leur capacité et sans autre distinction que celle de leurs vertus et de leurs talents ». La suppression des gardes de la Marine est ajoutée : Boux veut opérer les remplacements dans les huit corps par des officiers marchands licenciés à la dernière paix qui se seraient distingués au service du Roi, s'ils justifient encore d'une campagne de six mois chaque année écoulée depuis leur réforme. La marine marchande devient le vivier de la marine de guerre, selon le schéma familial et qui tend à confondre celle-là avec le tiers état.

Le plan de division du corps de la Marine séduit Blouin, mais sans l'affectation du matériel. Dans une longue lettre adressée anonymement au ministre et transmise, semble-t-il, par Pellerin<sup>12</sup>, il montre d'abord que les différents plans proposés pour les troupes se classent suivant les intérêts particuliers des différents services<sup>15</sup>. Les commandants et les officiers des majorités préfèrent les anciennes compagnies franches, isolées et sans état-major particulier, car l'emprise sur elles est « paisible ». Les officiers

<sup>15</sup> Mémoire intitulé *Troupes*, juillet 1771, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f° 114 à 129, pour ce développement.



des brigades d'artillerie, quoique plus au fait de la formation d'une troupe, voudront réunir l'artillerie et l'infanterie sous un seul état-major et avec prédominance des artilleurs (c'est le cas depuis 1769). Les autres officiers de marine cherchent des bataillons à commander : leur intérêt commande qu'ils soient distincts des brigades d'artillerie. D'autres encore, sortant des sentiers battus, préconiseront des régiments de l'armée de Terre, voire un corps unique de troupes pour servir alternativement dans les ports et aux colonies. Les officiers de marine, poursuit le commis, sont officiers d'artillerie et ils doivent l'être, sinon ils ne sont à la guerre que des pilotes et des maîtres d'équipage. Si l'on s'y prend bien, on fera d'eux également des officiers d'infanterie convenables, et ce avec d'autant plus d'utilité que l'on formerait les canonniers et les fusiliers en un seul corps, apte à tirer au canon comme au fusil ; les soldats ne deviendront « *canonniers-marins* » qu'autant qu'ils seront formés et commandés par des officiers de marine. D'un autre côté les Classes seront soulagées par ces recrues.

Blouin fait observer au ministre qu'ainsi « plus des deux tiers des officiers de vaisseau actuels se trouveront employés dans les brigades, et vous en conclurez qu'*insensiblement* la Marine aura l'air d'être distribuée en différents corps. Établissez vos corps de troupe, il n'y aura plus ensuite qu'un pas à faire pour former des brigades différentes d'officiers de vaisseau. Voilà, selon moi, le grand but où il faut tendre, et je pense fermement que c'est le seul art à employer pour venir à bout d'établir dans la Marine la subordination, la discipline, l'émulation, le *bon esprit de corps* en un mot et pour la mettre à portée de faire de grandes choses. Dans sa forme actuelle ce corps est sans liaison, sans dépendance habituelle et n'a rien en lui-même qui le contienne, qui l'aiguillonne et qui le *dompte*. Les commandants de différents grades n'ont point un intérêt pressant et personnel à contenir tel ou tel subalterne ; les subalternes n'en ont pas à respecter, à ménager tel ou tel commandant : ils changent réciproquement de commandant et de subalternes tant qu'ils veulent. Ces derniers ne connaissent qu'une subordination momentanée à la mer, et encore, quelle subordination ! Ainsi tout se passe aisément, le métier se fait comme il peut dans cette anarchie, et les sujets inappliqués ou coupables ne manquent jamais d'une foule de protecteurs. Mais quand vous les aurez divisés en différents corps, quand chacun aura des supérieurs habituels, quand chaque corps aura son honneur à garder vis-à-vis des autres, croyez-vous, Monseigneur, qu'on passera légèrement sur l'insubordination, sur l'inapplication, sur la mauvaise conduite, sur les fautes à la mer et à la guerre ? »

Cette lettre a du succès, et l'on demande à son auteur de développer ses idées ; mais il refuse de coopérer à l'ouvrage, lorsqu'il est certain du plan de formation des régiments et de la division des vaisseaux adopté par le ministre<sup>12</sup>. D'après Kersaint le plan de Boux a été examiné par un comité « dans lequel le ministre annonça le plus grand désir de plaire à la Marine : on voulait tout lui donner, les arsenaux, les vaisseaux, les Classes ; l'administration devait insensiblement faire place aux membres du corps militaire, qui devaient s'emparer peu à peu de tous les détails, les intendants n'avaient plus d'ordres à donner dans les ports, les commandants de la Marine y devaient tout inspecter. »<sup>16</sup> L'existence de ce comité est attestée<sup>17</sup>, mais il reste à connaître sa composition et la réalité de ses délibérations. Selon Kersaint — le premier Kersaint —, Boynes n'avait que la passion de détruire<sup>16</sup>. L'Espion prête à Ruis-Mondion les propos

<sup>16</sup> *Examen rapide des changements...*, [réf. 7].

<sup>17</sup> Par le *Mémoire pour le Roi* de 1774, G123, f° 214 à 221, dont il sera question au chapitre 17.

suiuants, qui nous paraissent plus conformes à la réalité : le ministre « s'était d'abord concilié les officiers de la Marine en paraissant consulter les chefs et ne vouloir se diriger que par leurs conseils, en entrant dans les préventions contre la Plume et en leur accordant quelques avantages sur elle. Mais, quand son ordonnance parut, ces messieurs changèrent d'idée et de langage. *Ils sentirent le coup mortel qu'il leur portait.* En effet M. de Boynes, qui connaissait toute la vérité de cet axiome politique, *divide et impera*, en avait fait la base de son ordonnance. Son premier objet avait été de dénaturer dans son essence cet esprit de corps qui avait rendu celui-ci si indiscipliné et si intraitable jusqu'à présent ; d'arrêter cette fermentation, cette chaleur avec laquelle tous les individus se croyaient blessés généralement et obligés de prendre fait et cause pour un d'entre eux, dès qu'il était attaqué. »<sup>18</sup> Kersaint, prétendant que le ministre n'avait pas le moindre sujet de se plaindre de l'obéissance du corps, lui prête au contraire la pensée suivante : « cette marine à la vérité a fait, telle qu'elle est, de très grandes choses lorsqu'elle a eu de grands ministres qui l'ont dirigée, mais depuis longtemps elle ne fait que des sottises, *personne ne l'aime*, on la croit coupable de tout ce dont nous l'accusons, ainsi la France applaudira aux changements que je projette. »<sup>16</sup>

Boynes, appelé au ministère à la suite du triumvirat réformateur formé de Maupeou, Terray et d'Aiguillon, parvient à faire signer par Louis XV l'ordonnance du 18 février 1772 qui bouleverse le service de la Marine. Le préambule invoque deux motifs distincts<sup>19</sup>. Le premier vise apparemment le service de l'infanterie. Les brigades d'artillerie, « dont l'expérience a prouvé l'utilité », rempliraient mieux encore leur objet si elles pouvaient également faire tout le service de l'infanterie de la Marine, sans recours à l'armée de Terre, en y employant tous les officiers de marine, car « en donnant aux officiers de sa marine une occupation qui maintiendra parmi eux une exacte discipline pendant le temps qu'ils seront à terre, S.M. leur procurera l'avantage précieux de former eux-mêmes les troupes avec lesquelles ils doivent combattre et de leur inspirer cette confiance si nécessaire pour animer et soutenir la valeur du soldat ». La division en régiments est présentée comme le moyen d'entretenir des objets d'émulation : c'est la division qui est le véritable motif de l'ordonnance, et l'on sent bien qu'elle vise les officiers bien plus que les troupes. Cette division est celle de l'armée de Terre ; l'officier de marine sera occupé à terre selon une formation qui le contraindra à respecter la discipline, et il y instruira ses hommes. La division du matériel entre les régiments répond au même but, c'est un moyen présenté comme un motif : « tous les officiers de sa marine, appelés à concourir à la conservation des instruments de leur gloire, [pourront] veiller à l'entretien et aux réparations des vaisseaux confiés à leurs soins et trouver même dans le repos les moyens de donner à S.M. des preuves de leur zèle ». Ce prologue annonce une partition du service sédentaire, mais non le régime préconisé par les réformateurs militaires en 1763.

Le nouveau « corps royal de marine » comprend tous les officiers militaires de la Marine, y compris mais implicitement les officiers de port, et toutes les troupes ; il est formé de huit régiments. Chaque régiment est commandé par un chef d'escadre et comprend un état-major de 8 officiers, dont un major de marine et un major d'infanterie, deux bataillons de 9 compagnies chacun et une compagnie de 40 gardes du pavillon et de la Marine. Dans chaque bataillon l'on compte une compagnie de bombardiers, une de

<sup>18</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. VIII, 1784, lettre III, p. 115 à 117.

<sup>19</sup> *Ordonnance du Roi portant création de huit régiments, sous la dénomination de corps royal de marine*, du 18 février 1772, A<sup>1</sup>-109, pour ce développement.

canonniers et sept de fusiliers, toutes de 79 hommes. Le nombre des artilleurs engagés devrait donc atteindre 2 528, contre 1 200 à l'organisation de 1769 et 2 400 en 1761. À vrai dire les régiments n'ont jamais compté plus de 5 600 hommes, alors que l'effectif réglementaire est de 11 456<sup>20</sup>. Chaque compagnie est commandée par un capitaine de vaisseau, ayant des lieutenants et enseignes de vaisseau pour subordonnés : première maladresse, qui conduit les officiers de marine à considérer l'organisation nouvelle comme une dégradation collective. D'un autre côté il y a cinq niveaux hiérarchiques du sous-lieutenant de compagnie (un enseigne) au colonel (un chef d'escadre). L'ordonnance prévoit l'affectation au régiment de 104 officiers du grand corps, 6 officiers de fortune, 40 gardes, 1 aumônier, 1 chirurgien-major, 1 432 hommes de troupe, ainsi qu'un nombre indéterminé d'officiers des grades intermédiaires, mais aucun officier-marinier entretenu.

D'après l'instruction du 14 juin 1772, ces derniers sont au nombre de ceux que l'intendant doit fournir lors des armements, alors que Boux les comprend dans ses corps en 1784. Une innovation durable de l'ordonnance réside dans la création de 48 places d'officier de fortune, des quartiers-mâîtres et porte-drapeaux, qui doivent être tirés des fourriers et des sergents des compagnies et qui aident les majors d'infanterie, comme dans l'armée de Terre. Le service de la majorité étant transféré en grande partie aux régiments, les commandants des ports de Brest et de Toulon, qui sont à la tête de six et deux régiments respectivement, sont aidés chacun par deux majors généraux seulement. Autre nouveauté : deux officiers généraux munis de commissions annuelles doivent inspecter les ports, les arsenaux et les troupes ; leur inspection porte, partiellement au moins, sur le service de l'intendant, mais non sur les officiers de marine eux-mêmes. En tout, l'effectif des officiers du grand corps munis de lettres de service est réglé à 840, soit près du double de l'effectif jugé utile par Boux ; il correspond exactement et pour chaque grade, à l'organisation nouvelle en régiments et aux huit officiers supplémentaires qui viennent d'être évoqués (les quatre majors généraux, les deux commandants de la Marine, les deux inspecteurs)<sup>21</sup>.

Le remplacement des officiers constitue une autre pomme de discorde, puisqu'il doit s'opérer à l'intérieur de chaque régiment, les enseignes seuls étant pris parmi les gardes *et aussi parmi les aides de port*. Ce dernier grade subsiste, à la différence de celui de capitaine de frégate, qui n'entre pas dans le plan des régiments. Pour rasséréner les officiers de Brest, le ministre précise dès le 25 avril que, si l'ancien d'un officier d'un autre régiment est avancé après lui, il reprend son rang d'ancienneté dans son nouveau grade dès qu'il est lui-même avancé, si bien que l'autre officier n'aura joui qu'un peu plus tôt d'un grade et d'appointements supérieurs<sup>22</sup>. L'instruction d'application indique que l'absence de vacance dans un régiment ne nuit pas à l'avancement, puisqu'on y admet des officiers en surnombre<sup>23</sup>. Il reste que, les ordonnances reconnaissant aux capitaines de vaisseau le rang de colonel d'infanterie, « ils n'ont pu voir, sans un mécontentement excusable, qu'on avilissait leur grade, et *il leur a paru qu'on avait un dessein formé de les humilier*. C'est une des causes qui ont soulevé la

<sup>20</sup> Note sur les troupes de la Marine, du 29 mai 1783, 306AP20, pièce n° 15(2).

<sup>21</sup> Rapport au Roi du 24 mars 1772 revêtu du bon du Roi, C<sup>1</sup>-3, f° 169 à 173.

<sup>22</sup> Mémoire fait par ordre de M. de Boynes et approuvé par lui le 25 avril 1772, adressé à M. le comte de Roquefeuil, copie faite sur celle de Bigot de Morogues, G133, pièce n° 58.

<sup>23</sup> Instruction du Roi concernant le service à remplir dans les ports en exécution de l'ordonnance de S.M. du 18 février 1772, du 14 juin 1772, 168 articles ; art. 156.

Marine contre l'ordonnance de M. de Boynes. Les tempéraments que l'*Instruction* a apportés aux dispositions de l'ordonnance n'ont pas suffi pour ramener les esprits, parce qu'on a compris qu'en donnant aux capitaines de vaisseau le titre de capitaines-inspecteurs des compagnies, le ministre paraissait sentir la justesse de leurs représentations et cherchait néanmoins plutôt à les éluder qu'à y faire droit. »<sup>24</sup>

Le service à la mer tient en deux articles de l'ordonnance : il n'y a pas lieu d'en être surpris. L'amour-propre aveugle quand on le blesse : les officiers de marine n'ont pas fait grand cas de l'intrusion que la loi nouvelle leur offrait dans les ateliers et chantiers du port. L'ordonnance prescrit la division du matériel naval ; lorsque l'opération aura été faite, l'intendant remettra au colonel les inventaires et effets d'armement et ustensiles appartenant à chaque unité de son régiment, et au major les clés des magasins particuliers, avec procès-verbal de remise valant décharge pour le capitaine de port et le garde-magasin<sup>19</sup>. Le commandant du département répartit chaque jour le travail entre les régiments, *et ce service comprend les ouvrages de construction, refonte et radoub*, ainsi que l'entretien des vaisseaux du régiment, les travaux de l'artillerie, étant entendu que les compagnies d'apprentis-canonniers sont maintenues. L'ordonnance assigne aux officiers de vaisseau la « *conduite* » des ouvrages et la surveillance des appels des ouvriers et des matières employées, en vue de calculer la dépense mensuelle de chaque ouvrage. L'*Instruction* ne parle que d'une « *inspection* », et ces imprécisions ouvrent la porte à bien des contradictions, surtout de la part d'officiers civils et militaires de mauvaise volonté.

Entendus au sens faible, ces articles font doubler par les militaires les fonctions des sous-commissaires, chacun rendant compte à sa hiérarchie ; au sens fort, ils portent transfert de l'ordonnancement des travaux et en fait leur direction aux militaires. C'est au sens faible qu'il faut les comprendre, comme l'exprime maladroitement le mémoire du 25 avril<sup>22</sup>. Le ministre y justifie la nouvelle constitution par les abus qui se sont glissés dans toutes les parties du service depuis 1689 et que seule « une révolution méditée » pouvait corriger ; d'ailleurs l'ordonnance de 1689 n'est pas aussi avantageuse pour l'occupation des officiers à terre, la conservation des vaisseaux et *l'économie des travaux*. Le partage des majorités, poursuit le ministre, fait voir qu'il y a deux services principaux à terre, le port et les troupes, eux-mêmes subdivisés en détails auxquels les colonels auront soin d'affecter les officiers selon leurs talents, de sorte que dans chaque régiment, l'officier distingué puisse parvenir à être chargé du détail en chef, soit dans la construction, soit dans l'artillerie, soit dans les troupes. Enfin « la loi, qui établit que l'administration ordonne tout et que le militaire inspecte tout, ne peut pas ramener les abus que l'on cherche à corriger, il ne faut que l'entendre : ordonner et commander sont des termes différents qu'on ne doit point confondre, inspecter n'est qu'une seule expression ; l'intendant ordonne la livraison [...], le commandant du port commande et n'ordonne pas. »

Il semble que l'attitude du ministre en général comporte une part de politique et une part d'inconscience. Dans une lettre à Sartine datant de septembre 1775, d'Orvilliers expose avec juste raison que les « inconvénients qui résultent de deux autorités sur le même objet [selon le système de 1765] » entraînent « la nécessité indispensable de fixer d'une manière nette et précise la ligne de démarcation qui doit arrêter les

<sup>24</sup> *Conférence de l'instruction du 14 juin 1772 avec les articles des ordonnances de 1689 et 1765 qui s'y rapportent*, [1774], G123, f° 27 à 59 (f° 56v. et 57r.).

prétentions de ces deux autorités »<sup>25</sup>. Boynes écrit au contraire : « Rien n'est si difficile que de fixer exactement les bornes des deux autorités qui doivent, en plusieurs rencontres, être concurrentes, et ce serait vouloir l'impossible que de prétendre résoudre toutes ces questions et tracer une ligne de démarcation tellement invariable que, dans quelque circonstance que ce fût, l'empiètement fût impossible. Ce point de perfection n'étant qu'une belle chimère, le parti le plus sage est de laisser dans les nuages les bornes exactes des deux autorités. »<sup>26</sup>

D'Orvilliers est d'avis de subordonner l'intendant et la Plume au commandant<sup>25</sup> : ainsi l'arsenal est-il confondu avec le port de guerre et sa militarisation devient logique. L'opinion contraire consiste à revenir à l'organisation de Colbert en séparant complètement l'arsenal du port de guerre. Pour y parvenir, il faudrait confier aux militaires l'entretien courant de leurs vaisseaux et donc les en rapprocher : un tel plan est le complément logique de l'organisation militaire du service militaire, telle que d'Estaing l'a proposée. Toutes les solutions intermédiaires sont dualistes et tendent à opposer, dans une partie plus ou moins étendue du service sédentaire, l'intendant au commandant. Alors que, jusqu'en 1765, le dualisme administratif dans le service sédentaire ne devait exister que sous l'intendant, il commence à s'étendre aux deux autorités supérieures, notamment dans le service du port. L'ordonnance de 1772 exagère les dispositions prises en 1765 et comprend notamment la surveillance technique et comptable des travaux par les officiers des régiments dont nous allons reparler.

Si l'on examine les articles relatifs aux appointements, on doit constater qu'ils n'apportent aucun moyen de calmer les esprits. Enfin le ministre a jugé à propos de substituer la couleur blanche de l'Infanterie à la couleur rouge de la Marine, que la Plume conserve néanmoins sous l'habit gris-de-fer. Prévoyant des difficultés de ce côté, il marque à Roquefeuil que le changement d'uniforme est une conséquence nécessaire de la formation des régiments ; l'uniforme de la troupe n'est pas coûteux, et il est seul d'obligation ; le Roi n'a pas défendu de porter l'ancien uniforme en dehors du temps de service, uniforme qui « constitue l'unité du corps »<sup>22</sup>.

L'un des deux maréchaux auxquels le ministre a soumis son plan, Broglie (1718-1802) ou Soubise (1715-1787), le défend âprement lorsqu'on vient de l'anéantir, et son plaidoyer est le plus probant de ceux que nous avons lus<sup>27</sup>. L'officier de marine, écrit-il, ne connaît aucune espèce de règle ni de discipline militaire ; « les gens instruits savent d'ailleurs qu'il n'y a que les petits corps où l'on puisse établir solidement un bon esprit et une bonne discipline, c'est pour les raisons contraires que la Marine n'a aucune de ces vertus qui caractérisent les militaires. Elle fait plus : elle n'en veut point avoir, sa division en plusieurs corps lui a paru une offense, elle ne veut point avoir d'objet d'émulation et encore moins de rivaux. » Si l'on met des soldats sur les vaisseaux, poursuit-il, c'est pour diminuer le nombre des matelots, c'est-à-dire pour économiser des hommes rares et l'argent de l'État. L'infanterie ruine la Marine pendant la paix : il ne lui en faut en propre que pour la garde et l'entretien des bâtiments flottants. « Cet

<sup>25</sup> Lettre de d'Orvilliers à Sartine du 9 septembre 1775, datée et signée, G150.

<sup>26</sup> Cité par Armand Le Henaff, *Étude sur l'organisation administrative de la Marine sous l'Ancien Régime et la Révolution*, 1913, p. 126-127.

<sup>27</sup> *Notes relatives à l'ordonnance de la Marine du 26 décembre 1774*, C<sup>3</sup>-13, calligraphié, pour ce paragraphe. Ce mémoire anonyme vient d'un officier de haut rang de l'armée de Terre et qui connaît le service de la Marine ; nous supposons qu'il s'agit d'un des deux maréchaux désignés par Sartine dans le mémoire pour le Roi précité [réf. 17].

ordre de choses avait à la fois l'inestimable avantage d'être un moyen continu d'instruction pour le soldat et d'activité pour l'officier, dont les devoirs essentiels étaient de conduire et de guider le soldat dans tous ses travaux, ce qui aurait mis l'officier et le soldat en état de rendre de meilleurs services au Roi lorsqu'ils auraient été employés sur les flottes. » On a d'autre part jugé, en 1772 comme en 1761, qu'il fallait disposer de 2 400 canonnières engagés pour servir plus de 6 000 pièces d'artillerie en trois parcs.

La constitution de régiments dans la Marine était une entreprise hasardée, 1° parce que l'officier de marine considère l'unité de son corps comme le principe de sa force, sinon contre les ennemis de l'État, du moins contre les ministres ; 2° parce que l'un de ses préjugés lui fait mépriser l'engagé et préférer l'homme de mer des Classes ; 3° parce que la frontière entre l'entretien des vaisseaux et le reste du service sédentaire du port n'a jamais été tracée avec précision. On sent pourtant comme le maréchal que c'était un moyen d'arriver au but, quoique différent de celui adopté par la marine anglaise, qui admet à la fois le service intermittent de l'officier et les longues campagnes. Si Boynes et son conseiller Boux n'avaient pas été atteints par l'esprit de système, ils auraient emprunté une voie qui se présentait, celle d'une expérience en vraie grandeur à Lorient. En 1770 le Roi a repris les bâtiments et installations de la Compagnie des Indes et y a établi un quatrième port de guerre. Sans discuter ici l'utilité d'une telle extension, nous pensons que l'on pouvait et devait y faire l'expérience d'un régiment de marine selon les vues du maréchal ; on aurait même pu y incorporer des matelots des environs désormais sans ouvrage et non des soldats engagés. Vis-à-vis de la Marine, Lorient constituait un polygone d'isolement parfait : on y aurait fait venir des officiers soigneusement triés sur le chapitre de l'esprit. Le ministre disposait encore de deux excellents officiers de la Compagnie, Thévenard (1733-1815) et Buisson de La Vigne (1730-1779), qui l'auraient aidé à réussir à Lorient l'expérience manquée dix ans plus tôt à Dunkerque, plutôt qu'à étendre à un quatrième port de guerre les vieilles routines des trois autres.

En supposant encore que le plan du maréchal était praticable, il fallait éviter d'ouvrir un deuxième front, en troublant le service des ports par des incursions anarchiques et abusives du militaire dans les attributions de la Plume, dont le résultat le plus certain serait d'augmenter le désordre : c'est pourtant ce que Boynes a fait, sous couvert « d'intéresser les officiers de la marine du Roi à l'amélioration et à la conservation de tous les effets en tout genre [...] » et d'un « accroissement de considération pour le corps de l'administration, dont toutes les opérations, étant désormais connues de tous ceux qui ont un si grand intérêt de les connaître, ne seront plus exposées à des soupçons et à des inquiétudes qui ne pourraient servir qu'à entretenir l'esprit de division entre deux corps qu'il est si important de réunir »<sup>28</sup>.

L'une des nouveautés introduites en 1772 réside en effet dans la surveillance des travaux des ports par les officiers de vaisseau, une surveillance plus effective et autrement conçue qu'en 1765, qui s'apparente au dispositif de 1764 et qui porte à la fois sur la partie technique et sur la partie économique<sup>29</sup>. L'instruction du

<sup>28</sup> Lettre d'envoi de l'ordonnance du 18 février 1772 au comte de Roquefeuil, datée du 6 mars, dans *Copie de lettres du bureau de M. le chevalier de Fautras*, C<sup>3</sup>-75.

<sup>29</sup> Rappelons ici (cf. chapitre 13) que l'ordonnance de 1765 prévoit la nomination d'un capitaine, d'un lieutenant et d'un enseigne pour chaque ouvrage de construction neuve ou de refonte qu'ils sont chargés

14 juin 1772, dont l'obscurité est l'un des caractères principaux<sup>30</sup>, prévoit une double inspection, à la fois par les régiments auxquels les bâtiments à flot ou en construction sont destinés, et par des officiers commis par le *conseil de marine*, un organe nouveau dont il sera question ci-après.

Dans une lettre du 13 décembre 1773 adressée au commandant de la Marine à Brest, Boynes précise ainsi ses intentions : « Nulle dépense en journées d'ouvriers et en consommation de matières ne se fait dans les ports et arsenaux que sur les billets de destination des ouvriers aux différents chantiers et ateliers et sur les billets de demande des matières pour ces chantiers et ateliers ; les officiers d'administration qui délivrent ces billets doivent en envoyer des doubles aux bureaux de majorité respectifs pour être distribués aux inspecteurs qui les remettent vérifiés et apostillés aux bureaux de majorité. Voilà la base de toute inspection et de toute vérification généralement quelconque. Le commandant [du port] est instruit par le canal des majorités jour par jour, comme il doit l'être, de tous les travaux et de toutes les dépenses. Tous les dépouillements convenables et les applications de dépenses aux objets auxquels elles se rapportent peuvent également se faire sur ces billets dans les bureaux de majorité. »<sup>31</sup> Il s'agit de connaître les dépenses relatives à chaque bâtiment et les dépenses « générales et préparatoires » du port, autrement dit les frais généraux en matières et main-d'œuvre ouvrière, et les connaître exactement. La surveillance est donc un contrôle qui a bien pour but d'empêcher les fausses imputations et de découvrir les sources de gaspillage et de coulage. L'*Instruction* est moins nette ; il y est dit notamment que le major de marine de chaque régiment doit « tenir par mois un compte exact de la dépense de chaque vaisseau »<sup>32</sup>.

Le commentateur que nous avons déjà suivi<sup>33</sup> note à ce sujet que les extraits et états à faire certifier par l'officier de marine chargé de la surveillance étaient établis séparément par la Plume et que, même sous le régime de l'ordonnance de 1765, « la décence du service ne permettait pas ci-devant que les officiers d'administration se regardassent comme les commis des inspecteurs ». Il ajoute que « le silence de l'*Instruction* sur cet objet était propre sans doute à faire naître des divisions entre deux corps perpétuellement aigris l'un contre l'autre. Le plus faible a été le plus prudent : il s'est chargé de faire les doubles extraits, il a consenti même à donner aux inspecteurs une copie qu'ils ont demandée du casernet sur lequel on fait les appels d'ouvriers. » D'un autre côté, dit l'*Instruction*, le capitaine et les officiers de port reçoivent les mêmes missions d'inspection pour ce qui concerne les bâtiments non affectés aux régiments et ceux du service intérieur du port, ainsi que pour les ateliers du port, spécialement ceux de la garniture et de la corderie<sup>34</sup>. Le capitaine de port est placé « sous les ordres » du commandant, qui agit « de concert » avec l'intendant : c'est le vocabulaire de 1764<sup>34</sup>. Cet officier et le major général de marine sont investis con-

---

de « suivre et observer » (art. 359). Leurs observations sont transmises par le commandant à l'intendant pour suite à donner (art. 365). Le commandant doit aussi, comme en 1689, nommer des lieutenants et des enseignes pour « visiter » les bâtiments désarmés (art. 367).

<sup>30</sup> *Instruction du Roi concernant le service à remplir dans les ports en exécution de l'ordonnance de S.M. du 18 février 1772*, du 14 juin 1772, 168 articles.

<sup>31</sup> Lettre de Boynes à Breugnot du 13 décembre 1773, G165, pièce n° 17.

<sup>32</sup> *Instruction* du 14 juin 1772, art. 134 et 135.

<sup>33</sup> [Réf. 24], f° 37v.

<sup>34</sup> *Instruction* du 14 juin 1772, art. 117 et 124. « Ces trois mots ordre, autorité, concert marquent combien l'esprit du service a successivement changé », note le commentateur (G123, f° 37v).

curremment d'un pouvoir général de surveillance des ouvrages proprement dits du port, ceux de l'artillerie regardant le major général d'infanterie et les majors particuliers<sup>35</sup>.

*Le conseil de marine du port*, qui se substitue au conseil de construction, discute de toutes les affaires importantes relatives à son administration<sup>36</sup>. L'*Instruction* indique qu'il comprend le commandant de la Marine, qui le préside, l'intendant, les colonels des régiments présents dans le port, le commissaire général ou ordonnateur, les majors généraux de marine et d'infanterie et le capitaine de port. Le contrôleur de la Marine en est le secrétaire, et, lorsqu'il est question de construction, le commissaire préposé aux constructions doit y être appelé, ainsi qu'un ingénieur-constructeur désigné par le conseil ; pour d'autres objets du service du port, le conseil peut appeler le commissaire chargé du détail correspondant. Les membres absents peuvent être remplacés par les officiers qui doivent les suppléer dans l'ordre du service. La majorité des membres sont donc des militaires, et le commentateur écrit que l'état d'esprit régnant dans les ports ne les inciteront pas à inviter des commissaires, « surtout [lorsqu'ils] se croiront instruits du service des ports ».

Le conseil examine les principaux travaux qui découlent des ordres du Roi, tant sur la nécessité que sur le coût ; toutes les résolutions du conseil sont transcrites dans des procès-verbaux adressés à Versailles *pour décision*. Toute construction neuve est examinée, et le conseil émet un avis sur les plan et devis proposés ; avis, plan et devis sont envoyés à Versailles pour approbation. Il nomme ensuite deux officiers pour suivre la construction au plan technique puis, à la fin de celle-ci, il charge deux de ses membres de lui donner un avis sur la manière dont les travaux ont été exécutés, et enfin il délibère d'après le rapport. Les travaux maritimes, fortifications et bâtiments civils de la Marine sont soumis au même régime. L'intendant ne peut plus élaborer seul les marchés : au-dessus de 400 l, ils sont soumis à l'approbation du conseil, qui nomme ensuite deux de ses membres en vue d'assister aux réceptions. Si leur avis n'est pas conforme à celui de l'intendant quant à la qualité, l'affaire remonte à Versailles, le procès-verbal de la réception conditionnant le parfait paiement. Cette disposition trahit la crainte de voir l'esprit de parti influencer sur les décisions ; s'il est trop fort, toutes les affaires risquent aussi de remonter jusqu'au ministre. Le conseil de marine examine systématiquement les comptes des bâtiments au retour des campagnes ; son approbation permet seule de régler les appointements dus aux capitaines et aux officiers chargés du détail. L'instruction de 1772, sans supprimer l'écrivain de vaisseau, fait du capitaine le comptable du matériel et du conseil de marine, le juge de ses comptes-matières<sup>37</sup>.

Cette instruction, qui complète et embrouille à la fois l'ordonnance au lieu de la modifier dans le sens espéré, suscite d'autres représentations du corps de la Marine. Le chœur de Brest observe qu'« en général toute cette instruction n'est pas

<sup>35</sup> Instruction du 14 juin 1772, art. 41, 118 et 119. Selon l'ordonnance de 1765, art. 352 et 492, le capitaine de port doit avertir le commandant et l'intendant des manquements qu'ils aura observés dans les constructions, et le maître d'équipage du port doit faire de fréquentes visites aux ateliers de la garniture et de la corderie et avertir semblablement le capitaine de port et le commissaire chargé de ces ateliers (cf. ordonnance de 1689, l. XII, t. 7, art. 5 et 7).

<sup>36</sup> Instruction du 14 juin 1772, art. 17, 20 à 29, 31 et 69, pour ce développement.

<sup>37</sup> L'ordonnance de 1765 stipulait l'examen de ces comptes par le commandant du port et l'intendant, en présence du capitaine de port, du commissaire du magasin général et du contrôleur, sauf à réunir un conseil de marine si le Roi le jugeait utile (art. 1237). Celle de 1689 réservait l'examen à l'intendant, ce qui était soumettre les commandants à la mer à son inspection.



claire ; on n'y voit jamais un chef chargé de faire exécuter les ordres du commandant, l'on s'inspecte tour à tour sans avoir aucune autorité l'un sur l'autre, toutes les expressions dont on se sert pour rendre les fonctions des officiers militaires sont équivoques et susceptibles de faire naître à chaque instant une foule de difficultés nuisibles au bien du service et capables d'affaiblir le zèle et l'assiduité »<sup>38</sup>. L'article des inspections est bien fourni : il y en a d'inutiles, telle l'inspection du capitaine de port sur les travaux ou la garde des vaisseaux des régiments, alors que les siens n'y sont pas sujets. Il y en a d'humiliantes : « Pourquoi le capitaine de port, ayant fait l'inspection des ateliers de la corderie et de la garniture, va-t-il avertir l'intendant de ce qu'il y aura trouvé de contraire au bien du service (art. 119) ? C'est au commandant qu'il doit en aller rendre compte : voilà l'ordre. » Le corps de la Marine poursuit : les officiers généraux désireraient n'être employés qu'en qualité d'inspecteurs des régiments attachés à leur division, d'inspecteurs des ports, des Classes, de l'artillerie et de membres supérieurs des conseils de marine : voici de nouvelles inspections du district de l'intendant que l'on réclame. On demande aussi un conseil d'officiers militaires permanent auprès du ministre, afin de contrebalancer l'influence des bureaux qui pèse sur les décisions. Roquefeuil envoie une lettre au ministre pour corriger l'*Instruction* sur la partie relative au commandant de la Marine : il y comprend l'inspection comme la direction des travaux, et on y lit déjà l'ordonnance de 1776<sup>39</sup>.

Pourtant, l'inspection vue comme le moyen « de s'assurer si chacun des agents chargés de l'exécution du service y porte l'exactitude et la vigilance convenables » ne déplait pas à toute la Plume<sup>40</sup>. Colbert n'a attribué aucune inspection de travaux aux militaires, rappelle Puissant de Molimont, mais les deux corps ayant intérêt à cette inspection et l'ayant réclamée, elle a été introduite dans l'ordonnance de 1765 pour les constructions et les radoub, mais sans aucun mode, ce qui a donné lieu à beaucoup de discussions. Et cependant une inspection locale et continue des travaux par le corps militaire fait de lui le témoin de toutes les opérations et lui permet de s'assurer de la vigilance qui y est portée ; d'autre part, il « a un si grand intérêt au choix des matières et à la bonne exécution des ouvrages que sa surveillance, sa présence même à toutes les opérations deviennent indispensables ». Il s'agit donc surtout d'inspection ou de surveillance technique. Puissant voit que le conseil de marine dans le port établi en 1772 ne peut être considéré comme un inspecteur collectif, dans la mesure où il se compose d'administrateurs actifs et où ses fonctions sont mêlées. La même difficulté est soulevée ensuite à propos du Conseil de la Marine siégeant à Versailles (chapitre 24).

En 1772, poursuit le contrôleur de Brest, l'inspection est étendue à tous les ouvrages, au travail des ouvriers et à l'emploi des matières, c'est-à-dire à la partie comptable. Des officiers de marine font des appels d'ouvriers et tiennent en double les écritures de l'administration. C'est une sorte de contrôle, mais inutile et qui entraîne l'annulation de la responsabilité des inspecteurs et des inspectés. Plusieurs officiers ont donné des ordres, d'ailleurs contradictoires, la loi étant muette sur ce point. Les maîtres

<sup>38</sup> *Observations à pouvoir ajouter aux représentations faites par le corps de la Marine sur l'ordonnance [sic] du 14 juin 1772*, G123, f° 117 à 120, pour ce développement.

<sup>39</sup> *Du commandant dans le port. M. le comte de Roquefeuil*, G123, f° 94 à 97. Certains passages donnent néanmoins à penser que l'inspection est ici encore une surveillance sans autorité hiérarchique sur le personnel d'exécution.

<sup>40</sup> *État actuel de l'administration économique de la Marine, par M. de Molimont, contrôleur de la Marine au département de Brest*, Brest, 1790, pour ce développement.

ont été absorbés par les écritures. En 1776, l'inspection des travaux par les officiers de marine « à la suite » des directions se limite à cette surveillance, elle exclut la surveillance de la qualité, fonction qui revient alors aux officiers de marine attachés aux directions et qui s'en sont dégoûtés.

« Je ne m'étais pas trompé dans mes conjectures sur les affaires que M. de Boynes s'attirait sur les bras ; quand on veut parvenir à de grands changements et détruire des préjugés longtemps accrédités, il faut au moins prévenir en sa faveur, par un ordre de choses bien développé et par la force des raisonnements », écrit Blouin<sup>41</sup>. « Il faut aussi être préparé à lutter contre les tempêtes et se mettre au-dessus des dangers. M. de Boynes n'en était pas là : son nouveau système, intrinsèquement bon quant à la division du corps, était détestable dans les détails, et sa logique n'était pas meilleure. Il avait tout renversé sans rien établir de soutenable, il avait mis à la fois contre lui le public, les bureaux, les militaires, les administrateurs ; mais les militaires surtout remuèrent ciel et terre, ameutèrent la Cour et la ville contre lui. La résistance était manifeste et embarrassante dans les ports... »<sup>41</sup> Pour faire aller la machine, Boynes suscite deux mesures le 18 août 1772 : l'admission à la retraite de Boux, qui avait été promu capitaine de vaisseau le 24 mars<sup>21</sup>, et l'envoi de d'Estaing en mission d'inspection générale à Brest. S'agit-il pour le premier d'une disgrâce, d'un gage donné aux insurgés ou d'une retraite volontaire de la part d'un officier téméraire ? Boux croit devoir se défendre sur ce point en 1790 : « ce ministre, qui tenait infiniment moins au bien de la chose qu'à la crainte de perdre sa place, fut effrayé des résistances et insubordinations du corps de la Marine et laissa successivement mutiler toutes ses ordonnances. Alors, et d'après toutes les inconséquences et la faiblesse extrême de M. de Boynes, je demandai et obtins ma retraite. »<sup>13</sup> L'officier parle de mutilations : elles ont été consenties *après* son départ à la retraite. Un autre indice de la disgrâce est la modicité de sa pension. L'Espion anglais tient pour la disgrâce, mais il croit à tort que le ministre a écarté Boux « d'une façon honnête et avec un très bon traitement »<sup>42</sup>. Boux n'obtient que 3 000 l et la croix de Saint-Louis : un capitaine de vaisseau issu des gardes et ayant les mêmes services que lui, au moins par la durée, sans avoir été le conseiller d'un ministre, n'aurait sans doute pas reçu moins d'argent<sup>43</sup>. De nouveaux services, en Amérique cette fois, ont valu ensuite à Boux un traitement plus équitable (chapitre 22).

<sup>41</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f° 24 à 26.

<sup>42</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. VIII, 1784, lettre III, p. 124-125. Pidansat invoque le mécontentement ou la politique ou l'ingratitude du ministre ; il estime que 3 000 l forment un très bon traitement de retraite.

<sup>43</sup> Voici comment Boynes habille la chose dans son rapport au Roi (C<sup>7</sup>-43, dossier de Boux, avec le bon du Roi) : « Le s. Boux, capitaine de vaisseau, se trouve obligé, à cause du dérangement de sa santé [c'est la maladie diplomatique la plus répandue] de se retirer du service de la Marine. Il navigue depuis 1741. Après avoir servi longtemps en qualité de pilote pratique pour le Canada, il obtint en 1758 le brevet de lieutenant de frégate et il a cherché à se rendre utile par ses connaissances. Il a fait 24 campagnes, a eu deux petits commandements et s'est trouvé à deux combats dans l'un desquels il a été blessé ; il n'a aucune espèce de fortune. On propose à V.M. de lui accorder, avec la permission de se retirer, la croix de Saint-Louis et une pension de 3 000 l [...]. » Le ministre dissimule la position de conseiller, au moins officieux, de l'officier : c'est donc que Louis XV ne doit pas la connaître, en dépit du raffut des officiers de marine, ou qu'il est d'accord pour n'en pas tenir compte. Boux touchait depuis un moment déjà une pension de 1 000 l (cf. une ordonnance de paiement adressée à Baudard de Sainte-James et datée du 7 septembre 1776, C<sup>7</sup>-43).

Le rapport au Roi tendant à envoyer d'Estaing en mission d'inspection à Brest est de la main de... Blouin<sup>44</sup>. On y lit que la nouvelle forme du service est établie à Toulon<sup>45</sup>, mais non à Brest où des lenteurs et des difficultés sont « excitées par des esprits inquiets et turbulents ». Or « il est indispensable d'arrêter une fermentation que le commandant de ce département n'a pas pu ou n'a pas cherché à prévenir, en y envoyant un officier général revêtu d'une autorité supérieure et qui, par sa fermeté et son impartialité, puisse en imposer, écarter les préjugés et assurer l'obéissance due aux ordres de S.M., qui est la première loi du militaire ». Roquefeuil passe donc provisoirement sous les ordres de d'Estaing. Le choix de cet officier est-il bien indiqué, ou le ministre n'a-t-il trouvé aucun autre lieutenant général digne de sa confiance pour cette mission délicate ? Le 6 septembre d'Estaing rend compte au ministre que Roquefeuil lui a remis le commandement du port<sup>46</sup>. Boynes attend impatiemment des nouvelles et lui témoigne la plus grande confiance « pour la sagesse des mesures [qu'il prendra] pour aplanir [les difficultés], calmer les esprits et ramener les officiers qui sont sous [ses] ordres à la soumission qu'ils doivent aux volontés du Roi »<sup>46</sup>. Son impatience se remarque dans chacune de ses lettres. Bernard de Marigny (1732-1782) s'obstine à demander, pour le bâtiment qu'il doit commander, des officiers qui ne font pas partie de son régiment : que d'Estaing lui en trouve dans le sien<sup>47</sup> ! Le 16 septembre, le ministre écrit qu'il attend de savoir l'effet de la divulgation d'une partie de ses instructions<sup>48</sup>. « Je m'attends bien encore à quelques difficultés de la part de ceux d'entre eux qui ne trouvent du vice dans la nouvelle constitution que parce qu'elle a pour objet de les tirer de l'oisiveté dans laquelle ils vivaient ; mais leur suffrage est de trop peu d'importance pour que je désire de l'obtenir. J'ai encore reçu une lettre de plaintes de M. d'Orvilliers. Je n'y réponds pas, attendu que mes précédentes auront pu le tranquilliser. »<sup>48</sup> D'Estaing voudrait que Breugnon (1717-1792) vienne l'assister à Brest ; le ministre promet de l'y renvoyer dès que les affaires qui le retiennent à Versailles auront été terminées<sup>48</sup>.

Les nouvelles instructions du Roi, modifiées à la suite des demandes de d'Estaing, rappellent que la législation nouvelle se justifie par la nécessité de « surveiller » ou d'« inspecter » la partie économique, et par l'utilité de reconstituer des troupes de marine capables de servir l'artillerie et d'effectuer les manœuvres basses à bord<sup>49</sup>. Les instructions sont ostensibles : les motifs doivent l'être également. S.M. n'a jamais eu l'intention d'assimiler les divisions de ses officiers de marine et de ses troupes à des régiments d'infanterie. « L'affectation qu'Elle a faite à chacune de ces divisions d'une partie de ses vaisseaux et autres bâtiments de mer et de tout ce qui compose sa

<sup>44</sup> Rapport au Roi du 18 août 1772 de la main de Blouin, avec l'approuvé, C<sup>7</sup>-101(3), document n° 120, pour ce développement.

<sup>45</sup> L'intendant Hurson, qui est à Paris à l'époque de l'ordonnance, refuse de retourner à Toulon pour n'avoir pas à l'appliquer : il obtient une retraite de 23 000 l le jour même où Louis XV signe la loi nouvelle (M. Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 285 et C<sup>2</sup>-45, f° 126). Par une ironie du sort, c'est lui que Sartine choisit ensuite pour établir dans les ports l'ordonnance du 27 septembre 1776 qui détruit l'œuvre de Colbert. Le ministre Boynes le remplace par son propre frère, Bourgeois de Gueudreville (1720- ?).

<sup>46</sup> Lettre de Boynes à d'Estaing, signée de sa main, du 12 septembre 1772, C<sup>7</sup>-101(3), pièce n° 121.

<sup>47</sup> Lettre de Boynes à d'Estaing du 14 septembre 1772, C<sup>7</sup>-101(3), pièce n° 122.

<sup>48</sup> Lettre de Boynes à d'Estaing du 16 septembre 1772, C<sup>7</sup>-101(3), pièce n° 123.

<sup>49</sup> *Instructions pour le sieur comte d'Estaing, lieutenant général des armées navales*, signées Louis, C<sup>7</sup>-101(3), pièce n° 127, et lettre d'envoi de Boynes à d'Estaing du 25 septembre 1772, pièce n° 126, pour ce développement.

marine n'aurait jamais dû permettre la méprise dans laquelle on est tombé à ce sujet. Le s. comte d'Estaing s'attachera donc à dissiper les erreurs occasionnées par la dénomination de régiments. S.M. lui permet même d'annoncer que ce nom de régiment sera changé en celui de brigade et que deux brigades seront réunies pour former une division, en sorte qu'il y en aura trois à Brest sous la dénomination de division amirale, vice-amirale et contre-amirale, et une seule à Toulon. Chaque division sera commandée par un officier général qui aura ses lettres de service à cet effet et que S.M. nommera chaque année. Le tiers des capitaines de vaisseau du département de Brest et la totalité de ceux du département de Toulon seront attachés à chacune de ces divisions. Chaque brigade sera commandée par un capitaine de vaisseau, et les compagnies par des lieutenants et enseignes. Les capitaines de vaisseau attachés à chaque division pourront commander les vaisseaux de chacune des deux brigades dont elle sera formée. Ils veilleront également à la construction et à l'entretien des vaisseaux des deux brigades de leur division et à l'inspection des différents ateliers du port, et ils y seront commis par le commandant du port, en conséquence et à la demande du commandant de la division. »

On sent que cette partie des instructions vise à satisfaire les revendications d'amour-propre des officiers de marine : Boynes l'a blessé et, ce qui est plus grave, il l'a fait inutilement. La suite confirme que les mesures d'apaisement visent surtout à calmer les capitaines. La division en brigades est si affaiblie que d'Estaing est autorisé à faire passer des lieutenants et des enseignes d'une brigade à l'autre dans une division en vue de l'armement, certes « le moins souvent qu'il lui sera possible ». Satisfaction partielle également sur le chapitre de l'uniforme : les officiers attachés aux compagnies gardent l'uniforme défini en février ; les autres sont autorisés à reprendre l'ancien uniforme pour le service. Les officiers généraux portent le petit uniforme des officiers généraux des troupes de terre lors de la revue seulement. Enfin, lorsque les troupes auront été portées au complet, les brigades recevront les noms des ports précédemment affectés aux régiments ou des numéros.

Boynes a compris que l'espoir de revoir le comte de Roquefeuil à la tête du corps contribue à entretenir la fermentation à Brest : il y met bon ordre en faisant nommer Breugnon à sa place le 8 novembre<sup>50</sup>. À plusieurs endroits de son épais dossier, on trouve des témoignages d'autosatisfaction de d'Estaing, qui se présente comme le restaurateur de l'ordre à Brest. On ne s'en étonnera pas plus que de l'avis contraire de Kersaint. D'Estaing aurait été froidement accueilli, et Kersaint n'imagine pas qu'il ait pu se faire l'instrument d'un homme tel que Boynes<sup>51</sup>. Les officiers, qui faisaient aller le service, ont fait du zèle sous celui qui était chargé de soumettre cette marine rebelle... or elle a eu, écrit Kersaint, la faiblesse d'obéir, alors qu'une démarche unanime et suffisamment appuyée eût anéanti le ministre et ses inventions. « Enfin M. d'Estaing parut, il mit dans l'exécution de ses ordres tout le *charlatanisme* [souligné] de son caractère et augmenta encore par sa conduite l'opinion peu avantageuse qu'avaient de lui les gens capables de l'apprécier [...] il laissa le port de Brest dans un plus grand désordre qu'il ne l'avait trouvé [...] et partit après avoir mécontenté le ministre [...]. » D'Estaing souffre la nomination de Breugnon (il l'a sollicitée au contraire !) et lui laisse

<sup>50</sup> C<sup>7</sup>, dossiers au nom des intéressés. Breugnon reste commandant de la Marine à Brest jusqu'au 12 mai 1775. Kersaint donne la version suivante de l'éviction de Roquefeuil. Cet officier général a fait passer au Roi, par l'intermédiaire de madame Adélaïde, un mémoire de plaintes. Louis XV l'a donné à Boynes : ce mémoire, fait pour perdre le ministre, aurait perdu Roquefeuil [réf. 7].

<sup>51</sup> *Examen rapide des changements essayés depuis quelques années* [réf. 7], pour ce développement.

exécuter des petitesesses qui étaient sublimes aux yeux de ce dernier. « En le voyant arriver dans le port de Brest, toute la Marine gémit comme d'une nouvelle calamité ; les uns voyaient en lui le cheval que Caligula fit consul, les autres la botte que Charles XII voulut envoyer au sénat de Suède, tout le monde un homme qui, par son entêtement, sa présomption, son ignorance et la rudesse de son caractère mettait le comble aux humiliations dont on accablait la Marine. » Pour n'omettre aucune exagération, Kersaint ne craint pas d'avancer que plus de cent officiers se sont retirés sous le ministère Boynes, par découragement.

Ce qui est certain, c'est que le ministre a reculé et que ses concessions l'affaiblissent plus qu'elles ne remédient à ses fautes. Il s'en faut d'ailleurs de beaucoup que le port de Toulon soit resté tranquille, écrit Blouin, « mais M. de Bompar y contenait tout par sa fermeté et sa prudence et par le respect qu'on avait pour lui. Cependant il n'avait cessé de faire les plus fortes représentations sur le bouleversement survenu et M... avait paru les seconder. On gagnait du temps avec lui, on lui donnait des espérances... Quand M. de Bompar vit qu'il avait été joué complètement et que les promesses qu'il avait lui-même faites à son corps, en le contenant, devenaient sans effet, le chagrin qui le dévorait l'accabla ; et ce respectable vieillard mourut au commencement de février 1773, regretté comme il méritait de l'être... »<sup>52</sup> L'armement ordonné cette année-là de 12 vaisseaux et 6 frégates a dû se faire selon les anciennes formes, et les armements particuliers de Brest ont souffert des retards injustifiables<sup>53</sup>. *Quant aux officiers de Rochefort, ils ont reçu l'ordre de passer à Brest et ont refusé d'obéir*<sup>52</sup>. Blouin prépare donc un arrangement le 12 août 1772, afin que le ministre ne perde pas la face<sup>54</sup>. Pour n'avoir pas à créer ni à déplacer de régiment, on décide de détacher à Rochefort des officiers et des troupes de chacun des six régiments de Brest, soit deux compagnies de fusiliers, 4 bombardiers et 6 canonnières, compte tenu de ce qu'il a été laissé de canonnières à Rochefort (ces derniers doivent être relevés chaque année), ainsi que 138 officiers, compris ceux qui sont restés dans ce port<sup>55</sup>. On doit y observer les nouvelles formes du service, chaque détachement est placé sous les ordres du plus ancien capitaine de vaisseau du régiment, lequel correspond avec le major de son régiment à Brest<sup>55</sup>. Il faut même faire venir des bâtiments en plus de ceux qui sont restés à Rochefort<sup>56</sup>...

La promotion du 29 août 1773 trahit le dépit du ministre<sup>57</sup>. Il vaque une place de lieutenant général et deux places de chef d'escadre : Boynes propose de ne nommer personne, si bien qu'il n'aura fait ni promu aucun officier général pendant son ministère, sauf en 1771. Les capitaines de vaisseau sont au nombre de 172, il en faudrait 184 si les capitaines étaient restés attachés aux compagnies : ayant été répartis dans les quatre nouvelles divisions du corps royal, ils sont assez nombreux, car 32 capitaines suffisent par division ; aucune proposition par conséquent. Il vaque 33 places de lieutenant, mais il y a 3 surnuméraires dans les brigades dites de Toulon et de Marseille :

<sup>52</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, Introduction, f° 27.

<sup>53</sup> *Mémoire pour le Roi*, G123, f° 221. D'Estaing avait reçu le commandement de cette flotte le 31 mars 1773 ; la campagne a été annulée.

<sup>54</sup> *Officiers et troupes pour le port de Rochefort*, 12 août 1772, Ms 234, vol. 1, f° 248 à 251.

<sup>55</sup> Lettre de Boynes à Roquefeuil du 15 août 1772, G165.

<sup>56</sup> Lettre de Boynes à Ruis-Embitto du 15 août 1772, G165, cotée 14.

<sup>57</sup> Rapport au Roi du 29 août 1773 avec l'approuvé, C<sup>1</sup>-3, f° 199 à 204, pour ce développement. Les nouveaux promus prennent rang du 1<sup>er</sup> octobre.

30 enseignes sont avancés. Enfin 57 places d'enseigne sont libres, et le ministre demande une augmentation de 80 places dans ce grade pour la raison que nous dirons au chapitre suivant : 137 gardes sont promus, dont 72 ne reçoivent que 600 l d'appointements, alors que ce grade en comporte 800. Après cette promotion il ne reste que 173 gardes.

Boynes s'attaque à la forteresse militaire par un autre côté et, depuis quelque temps déjà, il s'est rapproché de la Plume. Il est possible qu'il se soit servi de Ruis-Embito, l'intendant de Brest qui avait montré de la pugnacité en d'autres temps<sup>58</sup>. Nous manquons d'informations à ce sujet et nous devons nous en remettre, cette fois encore, au témoignage de Blouin. « L'administration des ports était restée intacte, il fallait bien qu'elle eût son tour ; mais qui pourrait croire que le plan qui fut adopté fût l'ouvrage d'un pauvre diable de commissaire dont s'était accosté M. de [Ruis ?] qui, voyant les officiers de port incorporés dans les brigades et sous les ordres des commandants, ne reconnaissant presque plus ceux des intendants, voulut changer leur manière d'être et réunir dans une même classe, sous un même titre et sous un même uniforme, les officiers d'administration, les officiers de port et les ingénieurs. Ceux-ci, depuis l'ordonnance de 1765, avaient des prétentions sans fin ; ils voulaient parvenir aux honneurs et aux grades militaires et ne demandaient pas mieux que de se soustraire à l'autorité des intendants. M. de Boynes accueillit le projet qui rendait aux administrateurs une partie de l'influence qu'il se repentait déjà de leur avoir ôtée... L'ordonnance fut faite à la hâte, ainsi que mon mémoire pour en empêcher la promulgation<sup>59</sup> [...] ; mais il était décidé que la révolution serait complète et qu'il ne resterait pas pierre sur pierre de l'ancien édifice »<sup>60</sup>.

Cette nouvelle législation, qui comprend une ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1774 « concernant les officiers de port et portant établissement d'élèves de port » et un règlement du 21 janvier que nous n'avons pas trouvé, paraît répondre au souci tardif de fortifier la Plume et ses satellites ; elle montre, par contraste, combien les officiers de vaisseau sont puissants et combien le plan de division de leur corps est un échec. Les deux actes de 1774 *n'ont pas été imprimés*, ce qui a fait dire à certains que les écoles de Brest et de Toulon avaient été établies clandestinement<sup>61</sup>. L'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1774 procède, comme celle du 18 février 1772, d'un même principe (ou utilise le même subterfuge) : l'extension d'un corps utile, créé par l'un des prédécesseurs de Boynes, ici Colbert lui-même, et un autre retour apparent aux sources : « Les officiers d'administration et les officiers de port seront désignés sous la dénomination d'officiers de port à eux attribuée par le livre XII de l'ordonnance de 1689, ainsi que les ingénieurs-constructeurs de la Marine, et lesdits officiers de port rempliront leurs fonctions sous les

<sup>58</sup> L'Espion anglais fait état de correspondances particulières entre les deux hommes ; un mémoire présenté comme venant de Ruis-Embito est reproduit dans le t. VIII, p. 127 à 134, à la suite de la 3<sup>e</sup> lettre.

<sup>59</sup> *Réflexions sur le projet qu'on a de réunir sous le seul titre d'officiers de port les officiers d'administration, les officiers de port, les ingénieurs et d'établir une école d'élèves de port pour l'apprentissage de ces trois états, 7 décembre 1773*, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 1, f<sup>o</sup> 252 à 257 : il est impossible d'apprendre tous ces métiers utilement. L'absorption des officiers de port dans les régiments date de 1773 ; nous ne pouvons en dire plus.

<sup>60</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup> 29v., 30 et 31r.

<sup>61</sup> « L'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1774 créant les nouveaux élèves de port n'a pas été imprimée, ce qui n'a pas empêché qu'elle soit mise à exécution », *Mémoire pour le Roi*, G123, f<sup>o</sup> 214 à 221. Le défaut de publicité paraît entacher cette loi de nullité aux yeux de l'auteur du mémoire ; pourtant l'enregistrement dans les contrôles des ports suffit.

ordres de l'intendant du port et, en son absence, du commissaire général ou ordonnateur conformément à ladite ordonnance de 1689 »<sup>62</sup>. Les ingénieurs acquièrent le titre tant convoité d'officier, à l'égal des officiers d'administration, mais il ne s'agit pas d'une véritable fusion des trois corps. Ils ne sont pas les seuls à obtenir cette distinction : les écrivains au service s'appellent désormais aides-commissaires<sup>63</sup> ; pour eux, c'est le retour à la situation d'avant 1765. Boynes considère que les trois branches d'administration des ports (il comprend implicitement les ingénieurs des bâtiments civils parmi les ingénieurs-constructeurs) doivent recevoir des titres analogues : il y aura donc des élèves de port, puis des aides-commissaires, aides de port et aides-ingénieurs-constructeurs (titre nouveau); des sous-commissaires, lieutenants de port et sous-ingénieurs-constructeurs ; enfin des commissaires, capitaines de port et ingénieurs-constructeurs (le titre le plus élevé disparaît). Les officiers de port deviennent ainsi des officiers civils.

Les nouveaux élèves de port, quelle que soit leur destination future, doivent être *formés dans les mêmes écoles, à Brest ou à Toulon*, sous la direction d'un commissaire « expérimenté », d'un ou deux sous-commissaires pour l'aider et de six maîtres, pour les mathématiques, le dessin, l'écriture, le pilotage, le charpentage et le travail du maître d'équipage<sup>64</sup>. L'école de Toulon est confiée à Brun de Sainte-Catherine (1721-1794)<sup>65</sup>. L'école de Paris doit à nouveau disparaître, pour prix de celles dont les commissaires et les officiers de port étaient privés (les premiers, depuis 1757).

Bizarrement le ministre ne voit pas que l'endogamie est aussi forte dans ce milieu (les nouveaux officiers de port sont environ trois fois moins nombreux que les officiers d'épée) et qu'il y aurait autant d'avantage à éloigner les nouveaux élèves de port des ports de guerre. Le comportement des gardes, les rixes et les affaires scandaleuses dont ils sont la cause occupent ou frappent davantage les esprits indépendants que l'anémie bien réelle des autres corps : la discipline passe avant ce que l'on pourrait appeler la santé ou la vigueur. Cette faute est aggravée par le choix même des élèves qui doit être opéré parmi les enfants de 15 à 20 ans dont les parents vivent noblement, avec une préférence pour les fils d'officiers civils ou militaires<sup>66</sup>. Les parents doivent promettre de verser une pension annuelle de 400 l<sup>67</sup>. L'effectif est fixé le 21 juin à 20 élèves appointés (à raison de 24 l par mois) et à 10 surnuméraires sans appointements dans chaque école<sup>68</sup>. On remarque que presque tous les nouveaux élèves sont proches parents d'officiers des divers corps de la Marine<sup>69</sup>. Le règlement du 21 janvier

<sup>62</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de port et portant établissement d'élèves de port*, du 1<sup>er</sup> janvier 1774, A<sup>1</sup>-112 ; art.1<sup>er</sup>.

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 2 et 3, et règlement du 21 janvier 1774 cité par Vial du Clairbois au mot Constructeur du *Dictionnaire de marine*, vol. 1, p. 452-453. Les bâtiments civils sont oubliés, ainsi que le grade supérieur des officiers d'administration et des ingénieurs-constructeurs.

<sup>64</sup> *Ibid.*, art. 4 à 6.

<sup>65</sup> D'après la matricule C<sup>2</sup>-45, f<sup>o</sup> 85, Brun est allé prendre des instructions à la Cour.

<sup>66</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1774, art. 8. Les parents d'écrivains ne vivent pas noblement en général.

<sup>67</sup> *Ibid.*, art. 9 à 12.

<sup>68</sup> Rapport au ministre du 21 juin 1774 avec l'approuvé, C<sup>8</sup>-18.

<sup>69</sup> *État des élèves de port existant à Brest et à Toulon [au 21 juin 1774]*, C<sup>8</sup>-18. Il y a 11 élèves à Brest et 14 à Toulon, y compris 4 venant de Rochefort. *Liste des élèves de port actuellement entretenus et de ceux dont on propose la nomination à Monseigneur*, du 24 avril 1774, signée Gueudreville et *Pour la formation de l'école des élèves de port de Toulon*, liste du 5 mai 1774 également signée Gueudreville.

Boynes fait nommer 22 aides-commissaires (du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> mai 1774) et 36 élèves de port (du 31 janvier au 1<sup>er</sup> juillet). Par l'arrangement du 8 août 1775, 21 aides-commissaires deviennent écrivains

dont nous parle l'ingénieur Vial du Clairbois<sup>63</sup> stipule que tous les officiers de port auront rang entre eux suivant la date de leur brevet ou commission et porteront l'uniforme de l'administration de la Marine. Las ! Le successeur de Boynes rétablit provisoirement le service des ports et arsenaux selon l'ordonnance de 1765, ainsi que nous le verrons au chapitre 17. Ce n'était donc qu'un rêve...

---

de la Marine et des Classes, le 22<sup>e</sup> aide est fait élève-commissaire ; des 36 élèves de port, 23 deviennent ou redeviennent élèves-commissaires ; 4, élèves-ingénieurs-constructeurs et 1, aspirant ; 2, aides de port ; 1, élève-ingénieur des Bâtiments civils ; 4, aides-mâtres d'équipage ; un élève a démissionné (matricule C<sup>2</sup>-46).



## Une école navale au Havre

Depuis que Boynes est aux affaires, il entend parler d'écoles. Rodier attire son attention sur la fragilité de l'édifice de 1764 que le dernier examen général par Bézout vient de révéler<sup>1</sup>. Il rappelle que le recrutement exclusif des gardes parmi les gentilshommes « tous égaux entre eux » a conduit l'autorité à donner à tous les gardes leur avancement à l'ancienneté, parce qu'ils « étaient à peu près tous également mal instruits ». Aussi l'ancien corps d'officiers, « que la nature et les événements, ainsi que l'émulation, avaient formé [sous Louis XIV] a été insensiblement remplacé par un corps d'officiers, *la plupart faits contre nature* et qui n'avaient entre eux aucune émulation, parce qu'ils n'avaient aucun motif de rivalité et qu'il suffisait de vivre et de vieillir pour parvenir ». Il est clair, d'après les nombreux exemples, que « la seule pratique de la mer sans instruction de théorie, sans goût et sans application, ne suffit pas pour faire un officier de marine ». D'un autre côté, « il serait peut-être même dangereux, peut-être même impossible de changer une constitution qui a pris de longues racines et qui intéresse toute la noblesse du Royaume ». L'auteur du mémoire conclut qu'il faut se servir le mieux possible de ce qui existe, c'est-à-dire des compagnies de gentilshommes et du programme d'instruction de 1764. Ce qui manque, ce sont les ressources suffisantes pour exercer continuellement les gardes à la mer, mais aussi la discipline et le choix dans les avancements, lesquels ne s'imposeront pas sans contradictions ni difficultés.

L'enseignement a été mis en place à la fin de 1764 et en 1765 ; Bézout a effectué sa première tournée au début de 1766, les mois de février, mars et avril étant ceux pendant lesquels le plus grand nombre de gardes se trouvent dans les ports. Il a fallu « plaider et discuter longtemps » avec les officiers anciens et « tenir ferme contre les anciens gardes ». Le premier examen s'est ressenti du laisser-aller antérieur, mais on a dû admettre peu à peu que l'examen annuel était un fait accompli : « il s'est fait dans les esprits une révolution salutaire qui a toujours été croissant depuis » et qu'on a favorisée par des encouragements, des avancements accélérés ou retardés, des gratifications, des punitions. Le goût de l'étude s'est communiqué à de jeunes officiers qui ont su vaincre leur amour-propre et diminuer la prévention générale des anciens contre le

---

<sup>1</sup> *Mémoire sur la nécessité de l'instruction des gardes du pavillon et de la Marine et sur l'établissement des études et des examens — Pour Monseigneur seul (Mémoire fait pour rendre compte à M. de Boynes en 1771)*, non signé, G123, f° 85 à 89, pour ce développement.

savoir. On a compris que les mathématiques pouvaient non seulement aider à saisir plus rapidement la pratique de la navigation, mais aussi favoriser l'esprit de discipline, « en ce qu'on remarque que les plus instruits sont ordinairement les moins tapageurs », et faire comprendre que « l'ancienne oisiveté, la licence et l'ignorance dans lesquelles on les laissait vivre ne pouvaient être utiles ni pour eux, ni pour l'État ». Cependant les préparatifs de guerre à la fin de 1770, puis le changement de ministre ont fait croire à certains que l'autorité se relâcherait et qu'il n'y aurait peut-être pas d'examen en 1771. Les officiers des compagnies n'ont pas surveillé les gardes, et les résultats de l'examen général de 1771 s'en sont ressentis<sup>2</sup>. L'auteur propose au ministre de marquer aux intéressés qu'il n'a pas l'intention de tolérer le laisser-aller et que le but poursuivi depuis 1764 sera atteint.

Les résultats de l'examen général de 1772 ne sont pas meilleurs, et le ministre note : « le peu d'importance que l'on croit devoir attacher à l'instruction, le défaut d'assiduité, de vigilance et de fermeté des officiers subalternes paraissent toujours les principales causes »<sup>3</sup>. En août 1771 il a fait passer à Brest la compagnie des gardes de Rochefort<sup>4</sup>. D'après l'ordonnance du 18 février suivant, les gardes sont formés en huit compagnies attachées aux régiments. L'instruction du 14 juin prévoit que des officiers seront nommés pour commander dans les salles et rendre compte au commandant de la Marine des progrès des gardes ; elle confirme l'examen annuel et public<sup>5</sup>. Des exercices d'évolution dans la rade, sur des canots et autres petits bâtiments, sont prévus du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre<sup>6</sup>. Les documents consultés montrent l'existence du double encadrement, celui des écoles et celui des compagnies nouvelles de 40, puis de 20 gardes.

D'après Blouin, le ministre reçoit dix projets de réforme avant qu'il n'en propose un lui-même, à la fin de 1772 ou au début de 1773, en liaison avec Bézout<sup>7</sup>, dont le rôle dans la formation de l'école du Havre paraît important. L'un de ces projets, dont l'auteur, un particulier de Toulon, ou peut-être un Oratorien du collège ou encore l'ordinaire du lieu, contient des idées réellement nouvelles qu'il convient de rapporter d'abord<sup>8</sup>. L'auteur pose que le plan d'instruction de 1764 est excellent, mais que les moyens mis en œuvre sont sans rapport avec les résultats. On a cru que la cause en était l'âge d'admission des gardes, car à peine savent-ils lire, et leurs parents ont l'art d'en imposer à ceux qui sont préposés à l'admission, assure-t-il. Quelques-uns sont allés au collège, mais on ne leur a pas donné les principes des connaissances propres à leur état, si bien qu'il ne leur est guère possible de s'appliquer ensuite aux sciences abstraites. Il faudrait donc élever tous les futurs gardes dans une même académie et dans un même esprit, de sorte qu'ils seraient non seulement mieux instruits, mais plus dociles et plus

<sup>2</sup> Au mémoire était joint un compte rendu détaillé de l'examen de 1771, et cette mention ainsi que la facture du mémoire indiquent qu'il provient du bureau des officiers. Nous pensons que seul le compte rendu est de Bézout.

<sup>3</sup> Lettre du ministre au commandant de la Marine à Toulon du 22 janvier 1773, S.H.M. Toulon, 1A<sup>1</sup>-70, citée par M. Vergé-Franceschi, dans *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 268.

<sup>4</sup> *Mémoire concernant les gardes du pavillon et de la Marine*, octobre 1774, autographe de Joseph Pellerin fils, G123, f<sup>o</sup> 179 à 184.

<sup>5</sup> Instruction du 14 juin 1772, art. 161, 163 et 164.

<sup>6</sup> *Ibid.*, art. 166.

<sup>7</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup> 19 à 21.

<sup>8</sup> Mémoire anonyme et non daté, G86, f<sup>o</sup> 114 à 120, pour ce développement. L'évêque de Toulon est alors Alexandre de Lascaris de Vintimille (1721-1785).

subordonnés. Les élèves de l'académie, des gentilshommes, seraient admis à l'âge de huit ans et y resteraient jusqu'à seize. Ils suivraient un cours d'études classiques dont les parties inutiles seraient remplacées par les matières propres à la Marine (mathématiques, pilotage, langues vivantes). Les élèves s'accoutumeraient à la navigation à l'âge de treize ou quatorze ans, grâce à un *bâtiment-école* qui prendrait la mer d'avril à octobre. Ils y exécuteraient les manœuvres ou les commanderaient, suivant leur force physique et leur expérience, et recevraient un enseignement pratique du maître d'hydrographie et des maîtres des différentes spécialités du bord. L'auteur n'oublie pas l'apprentissage de la natation. Il propose de placer l'établissement à La Ciotat, port de commerce actif et qui abrite un collège de l'Oratoire accueillant cent pensionnaires en chambres individuelles. La congrégation fournirait les maîtres et professeurs de sciences ; les parents paieraient 400 l de pension et 100 l pour la dépense des maîtres. Les élèves seraient admis par une lettre du ministre ; le Roi ferait savoir qu'à l'avenir il ne nommerait aucun garde qu'il n'ait été élève du collège pendant huit ans et n'ait subi un examen devant un jury toulonnais, la théorie à savoir étant contenue dans le *Cours* de Bézout. Si l'on veut y élever gratis deux cents gentilshommes, l'auteur peut fournir un plan de financement, et l'on imagine qu'il imiterait celui de l'École militaire ; du reste la parenté de son plan d'éducation et de celui que le comte de Saint-Germain (1707-1778) va adopter en 1776 saute aux yeux. Sortis de l'académie, les élèves sont entièrement formés et, si l'on gardait des écoles dans les ports de guerre, ce serait seulement pour des cours de perfectionnement.

Bézout adresse un premier mémoire sur les écoles en décembre 1771<sup>9</sup>. Les talents des marins célèbres ayant été attribués à une longue pratique, on a, dit-il, d'abord voulu faire du nombre des campagnes le critère de l'avancement, sans s'assurer si elles avaient donné du fruit. La deuxième faute a consisté à donner à la pépinière de la Marine une organisation militaire, ce qui, entre autres inconvénients, a conduit à introduire l'ancienneté comme titre d'avancement à la place de la pratique. On s'est aperçu que la plupart des gardes passaient enseignes sans connaissances techniques, même de pratique. On s'est alors avisé que la théorie serait, comme dans le Génie ou l'Artillerie, un « supplément utile ». Mais les campagnes interrompaient le cours des études dans le début, ce qui était compromettre le succès de celles-ci. Si bien que les trois moyens, l'ancienneté, la théorie, la pratique, bons en eux-mêmes, se sont neutralisés. Un autre vice de la constitution des gardes réside dans l'admission de sujets qui ne sont soumis à aucun examen de capacité ni des dispositions physiques pour la mer, et dont le nombre est sans rapport avec le besoin de renouvellement du corps de la Marine. *Ce recrutement exagéré, conçu pour secourir la noblesse indigente*, but excellent en soi selon Bézout, fait languir les gardes pendant onze ou douze ans, alors que cinq années de formation devraient suffire. Ils se dégoûtent de l'étude : « la satiété des mêmes études et des mêmes exercices y devient le poison ; l'inertie et tous les vices qu'elle engendre succèdent bientôt, et l'inutilité des soins qu'on a pris se manifeste au moment où l'on devrait au contraire recueillir les fruits ».

<sup>9</sup> Un exemplaire autographe mais non daté de ce mémoire se trouve dans G123, f° 77-78. D'après les citations de M. Vergé-Franceschi, *Les élèves de l'École royale de marine du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, 1980, p. 89 et note 63, et *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 266, le mémoire daterait du 6 décembre 1771 et se trouverait également au S.H.M. Toulon, 1A<sup>1</sup>-66 ; mais comme celui que nous avons lu à Paris parle de brigades, il a dû être retouché en 1772 ou 1773.

Une école préparatoire, dite École royale des élèves de la Marine, prodiguera un enseignement théorique et aussi pratique, dans la partie d'application immédiate. On l'établirait en vain dans un port de guerre : « l'esprit de dissipation, de prétention et d'insubordination des compagnies actuelles des gardes de la Marine aurait bientôt gagné et altéré la nouvelle pépinière ». Lorient et La Ciotat conviennent à cet effet. En fixant la durée des études à trois ans, et grâce à l'augmentation décidée du nombre des enseignes (72 à ce moment), les nouveaux gardes de la Marine ne côtoieront pas les anciens. À la fois pour permettre un meilleur choix des gardes parmi les élèves et pour continuer d'aider la noblesse pauvre, on entretiendra 80 élèves appointés et des élèves non appointés. Bézout prévoit aussi d'ouvrir à ces élèves l'accès aux places d'officier dans les troupes des colonies. Ainsi l'État sera-t-il mieux servi avec 160 gardes qu'avec 320. Un professeur sera maintenu à Brest et un autre à Toulon, pour les éclaircissements de théorie et un enseignement complémentaire. Les gardes subiront un ou des examens sur la pratique du métier de la part et en présence d'officiers commis à cet effet, avant d'être eux-mêmes promus officiers.

L'examen de sortie des écoles que prévoit Bézout, et qui deviendrait un concours si le nombre des places y était multiplié, *va conduire à exclure des gentils-hommes du service du Roi*. Or, écrit d'Estaing<sup>10</sup>, « les parents qui sollicitent longtemps et qui obtiennent avec peine une place de garde de la Marine, confient pour ainsi dire au gouvernement l'éducation de leurs enfants ». En manquant à son devoir d'éducation, le ministre manque « à la convention tacite qu'il fait avec la première classe des citoyens, avec la noblesse, qui lui a confié ce qu'elle a de plus cher, l'honneur de ses enfants [...] Que ne doit [pas craindre le père de famille] lorsqu'un enfant s'y trouve abandonné à lui-même à quatorze ans, qu'il est entraîné par le torrent de l'exemple et que son jeune cerveau, à peine organisé, est échauffé par les mots de prérogatives de corps, de droits de naissance, de l'héroïsme prétendu qu'on met à les soutenir, à désobéir et à embarrasser les chefs par des sottises multipliées ? » Dans les faits punir un garde est embarrassant, l'exclure du service est presque impossible. Si le garde exclu parvient à être admis dans les troupes de terre, « cette espèce de déshonneur l'y suit, et une carrière ainsi commencée n'est que trop capable de rendre mauvais un sujet médiocre ». Or il y a dans le corps de la Marine de nombreux officiers qui n'y sont pas à leur place. Comme l'écrit d'Estaing, « *le physique s'oppose souvent à la destination des familles* ; la volonté ne suffit pas pour être homme de mer, il faut que le tempérament la seconde. Si la crainte du déshonneur force à continuer un *métier* qu'on ne peut faire, c'est une barbarie pour le particulier et une perte pour l'État : on fait un infortuné qui marche sans le savoir vers le déshonneur qu'il s'efforce de fuir ; [en] montant de grade en grade, il languit dans un poste créé pour l'homme utile qui en ferait son bonheur. » L'ouverture de places dans les troupes des colonies, à condition de relever ces corps méprisés, est une issue. Mais pour que le renvoi des sujets inaptés soit possible, il faut en cacher scrupuleusement les raisons ; la menace de divulgation imposerait silence aux familles. Reprenant l'idée du double examen, l'officier l'exprime ainsi : « Le concours public des élèves fait par brigades avec plus de décoration que l'on n'en a jamais observé, même dans la distribution des prix des collègues, et un examen fait devant tout le monde qui

<sup>10</sup> *Réflexions sur l'établissement des élèves de la Marine. Idées sur les élèves. Projet de règlement pour les gardes du pavillon et de la Marine portant [affectation ?] de 20 élèves par chaque brigade*, février 1773. Mise au net avec des corrections de la main de d'Estaing, G149, pièce n° 54, pour ce développement. Ce mémoire répond à une demande du ministre.

désignerait les sujets capables par leur instruction et par leur valeur d'être faits gardes de la Marine, deviendrait d'autant plus imposant qu'il serait consacré par un second concours [celui d'enseigne], par un autre examen public des sujets proposés fait par le conseil de marine qui, au défaut [de gardes] assez avancés dans une brigade, serait autorisé à en chercher dans l'autre brigade de la division, et ensuite dans toutes les autres du département [de Brest ou de Toulon]. »

Le projet de rapport au Roi et d'ordonnance rédigé par Blouin s'inspire des propositions rapportées ci-dessus<sup>11</sup>. En régime normal, il suffit de recruter 30 élèves par an ; mais Blouin prévoit d'ouvrir les deux écoles prévues aux enfants des différents corps attachés au service de la Marine *et aussi aux jeunes gens de bonne famille*. Le projet de rapport et le rapport approuvé par Louis XV<sup>12</sup> se ressemblent. Pourtant on note une différence sensible dès la première phrase. Blouin écrit : « S'il est un *métier* pour lequel on doit rigoureusement éprouver ceux qui s'y destinent, c'est sans doute celui de l'officier de mer. » Le ministre remplace le mot de *métier* par celui d'état. Il est vrai que, plus loin, Blouin reparle du *métier* dans des termes qui sont repris dans le rapport : « Dans cette langueur les plus belles années de la vie se passent, et le dégoût du *métier* arrive, avant qu'on l'ait véritablement exercé. » Mais ici le mot a un sens plus faible, et l'on ne pourrait y substituer celui d'état. Il est clair que *les tenants de la tradition considèrent la carrière des armes comme un état pour la noblesse ; les modernes, dont Blouin fait partie comme d'Estaing, l'envisagent comme un métier auquel n'accèderaient que ceux qui auraient donné des preuves de capacité ou des espérances objectivement constatées*. Toute la suite du présent travail, en ce qui concerne les officiers, illustre, amplifie, prolonge cette opposition qui prend de plus en plus un tour politique.

Le plan adopté pour l'école du Havre paraît résulter d'un compromis ; en dépit du soutien du Roi, Boynes est dans une position difficile, et Blouin juge même qu'il était « dans un trop grand discrédit pour faire convenablement un tel établissement, et que ce serait un grand mal qu'une chose aussi utile fût mal présentée, mal exécutée et ensuite abandonnée »<sup>13</sup>. Le préambule de l'ordonnance du 29 août 1773 « portant établissement d'écoles royales de marine » comporte trois motifs. Le souverain veut exciter l'émulation chez les gardes en diminuant leur nombre et en augmentant celui des enseignes, ce qui forme l'objet de l'autre ordonnance du même jour ; il reconnaît que la forme d'éducation donnée aux gardes depuis 1764 est susceptible d'amélioration, la

<sup>11</sup> *Projet de rapport au Roi de création de l'École royale de marine à Lorient et à La Ciotat*, août 1773, de la main de Blouin, avec des corrections d'une autre main, et *Projet d'ordonnance de création de l'École royale de marine, non retenu*, C<sup>8</sup>-18. Le mot de *noblesse* n'est pas employé.

<sup>12</sup> Rapport au Roi des ordonnances du 29 août 1773, avec l'approuvé, G123, f<sup>o</sup> 121 à 124.

<sup>13</sup> *Mémoires de M. \*\*\**, Ms 234, *Introduction*, f<sup>o</sup>19 à 21. Le projet rédigé par le commis doit lui-même résulter d'un compromis entre ses propres idées et celles dont le ministre ne se départirait pas. Il décrit ainsi les premières à Sartine : « Enfin mon avis fut d'établir deux écoles, l'une à Lorient pour le Ponant, l'autre à La Ciotat pour le Levant ; que les élèves ne devaient avoir ni solde, ni uniforme, ni rang entre eux ; qu'il fallait les regarder absolument comme des volontaires à l'essai ; qu'il convenait de les mettre dans l'école de théorie, à terre, absolument sous la discipline des maîtres, comme ils le seraient à la mer sous celle des officiers commandant les bâtiments qui serviraient d'école de pratique ; que quand ils auraient été ainsi instruits et examinés sur la théorie pendant trois ans, ils seraient uniquement exercés aux campagnes de long cours et faits enseignes après deux ou trois ans de navigation et un examen subi sur la manœuvre et le pilotage, suivant la méthode observée pour les *midshipmen* anglais. Le ministre goûta d'abord ce plan et ensuite y substitua le sien... J'avais indiqué l'homme le plus capable pour *directeur* de cette école, M. de Vialis ; on en choisit un autre qui, quoique bon officier, n'avait pas ce genre de talent ». *Ibid.*, f<sup>o</sup> 28v. et 29r.

rendant plus utile et plus rapide ; il a l'intention de « procurer, sous une forme meilleure, à un nombre égal et même plus considérable de sujets, les moyens de s'instruire et de se perfectionner dans les différentes connaissances qui conviennent au service de sa marine, ainsi que d'ouvrir plus de débouchés pour les placer »<sup>14</sup>... à une époque où, selon Bézout, « l'entrée dans tous les corps [est] totalement obstruée »<sup>9</sup>. Il est établi une école de théorie au Havre, la décision d'en ouvrir une autre dans l'un des ports de la Méditerranée étant réservée. L'école du Havre doit accueillir 80 élèves salariés (à raison de 24 l par mois), l'admission d'élèves non salariés étant également réservée. La condition de naissance est clairement imposée aux élèves appointés, ainsi que l'engagement par écrit des parents vis-à-vis du secrétaire d'État de faire à leur fils une pension de 600 l par an, payable tous les trois mois dans le lieu où se trouve l'école. Les preuves de noblesse sont à adresser au ministre désormais ; on peut supposer, et les faits ont démontré que les pièces sont examinées par le généalogiste des ordres du Roi, Bernard Chérin (1718-1785), c'est-à-dire avec beaucoup d'attention. Le paiement irrégulier de la pension, les plaintes des logeurs ou aubergistes, les dettes non acquittées sont autant de motifs de renvoi. L'âge d'admission reste fixé à 14 ans (aucune limite supérieure n'est indiquée), les candidats doivent savoir écrire correctement et les quatre premières règles de l'arithmétique, sous peine d'ajournement.

Les élèves n'ont pas de rang entre eux, mais portent l'uniforme de la Marine, sans épaulette. L'ordonnance prévoit un « commandant en chef » de l'école, un capitaine de vaisseau expérimenté, des lieutenants pour le seconder et des maîtres ; l'instruction est laissée dans le vague, ainsi que l'examen d'accès aux brigades du corps royal ou aux régiments des colonies. Le prospectus destiné aux familles indique que la durée des études théoriques et pratiques ne doit pas excéder trois ans et qu'elles comprennent un cours théorique *ininterrompu* pendant 8 à 9 mois de l'année et *des embarquements l'été, sur des corvettes armées spécialement*<sup>15</sup>. Ce sont là les deux principales nouveautés du plan de l'école du Havre : certains en avaient eu l'idée près d'un siècle plus tôt (chapitre 3) ! Quant à l'examen, il s'agit d'un concours public dont les résultats seront mis sous les yeux du Roi<sup>15</sup>, et c'est ici qu'interviennent les élèves non appointés : Boynes dit au Roi, *mais non au public*, qu'ils concourront avec les autres et que « ceux dont le corps, le cœur et l'esprit seront, par les examens rigoureux qu'ils auront subis, reconnus propres au service de la mer, passeront à Brest et à Toulon pour être faits gardes de la Marine, et ceux qui n'auront pas les dispositions requises seront rejetés ou passeront dans les régiments des colonies, en cas qu'il n'y ait rien à leur reprocher du côté du courage et des mœurs »<sup>12</sup>. Le ministre souligne qu'il est « essentiel [d'éloigner l'école] des grands ports pour qu'on puisse donner aux élèves le pli et l'esprit qui conviennent »<sup>12</sup>. Il ne justifie pas dans son rapport le choix du Havre ; cependant l'établissement réduit que la Marine y conserve et la proximité de la Cour peuvent l'expliquer. Lorsque cette première institution aura pris suffisamment de consistance, ajoute-t-il, on pourra en créer une autre à Martigues, La Ciotat, Saint-Tropez ou Antibes, « quoique aucun [de ces ports] n'ait les avantages du Havre »<sup>12</sup>.

D'après le règlement du 22 novembre 1773, les élèves sont divisés en trois *classes* : la première étudie l'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Bézout, et le dessin ; la seconde, la *Navigation* de cet auteur, sauf la 4<sup>e</sup> section, des parties de l'*Algèbre*, ainsi

<sup>14</sup> *Ordonnance du Roi portant établissement d'écoles royales de marine*, du 29 août 1773, imprimé, C<sup>8</sup>-18, pour ce développement.

<sup>15</sup> *École royale de marine*, prospectus imprimé, C<sup>8</sup>-18 ou A<sup>1</sup>-111.

que le dessin et la construction<sup>16</sup>. En dernière année les élèves sont instruits des principes généraux de la mécanique et de l'hydrostatique et de leur application aux cas de mouvement et d'équilibre du deuxième volume de la *Mécanique*. D'après le règlement, le corps enseignant comprend deux professeurs de mathématiques, un maître de dessin, un maître-pilote, un maître de construction, un maître-canonnière et un maître d'escrime ; nous savons par ailleurs que l'on a fait venir de Brest un maître d'anglais<sup>17</sup>. L'enseignement du dessin commence par le dessin d'ornement et se poursuit par celui du paysage, des vues de côtes, des machines et par le lavis des plans. L'apprentissage de la natation est rendu, sinon obligatoire, du moins facile, grâce aux soins de « gens de mer bons nageurs » sous la surveillance des officiers de semaine. Des examens partiels ont lieu tous les trois mois, et le succès à l'examen de passage, ainsi que l'avis des professeurs et des officiers, détermine l'accès à la classe supérieure ; l'un des examens revient à l'examineur de la Marine. Ce dernier, ainsi que le commandant en chef, note chaque année les élèves et propose au ministre ceux qu'il juge aptes à se présenter au concours des gardes. Celui-ci comprend des interrogations orales par toutes les personnes présentes, élèves y compris avec la permission du commandant en chef, et aussi *un devoir écrit en temps limité* sur quelques questions de théorie et de pratique, dont l'énoncé est préparé par le commandant en chef, l'examineur de la Marine, l'ordonnateur du Havre et autres membres de l'espèce de jury dont il est question. Cependant chacun de ceux qui y sont autorisés donne son avis séparément et sans concertation : le ministre juge ainsi la valeur relative des candidats aux places de garde.

Le chapitre de la discipline est fourni. Les commandants des corvettes d'instruction ont défense d'inviter les élèves à leur table. La journée à la mer est partagée en cinq quarts de midi à midi, selon l'ordonnance de 1765, et les élèves s'y relaient, l'équipage étant divisé en deux quarts, officiers et élèves en quatre quarts. L'un des professeurs de mathématiques et le maître de dessin embarquent eux aussi et prolongent leur enseignement sur l'élément liquide. Les manquements à la discipline sont punis d'arrêts simples au domicile ou d'arrêts de rigueur à la prison de l'école ; trois peines de prison valent exclusion, car l'élève est alors réputé « indisciplinable ». Les élèves n'ont pas le droit de découcher ni de s'absenter du Havre sans l'autorisation du commandant en chef. Les officiers veillent particulièrement à prévenir tout trouble de l'ordre public. Les élèves doivent revêtir en permanence leur uniforme, mais ils ne portent en ville ni canne, ni bâton, *ni épée*.

Le ministre ne prévoit pas de supprimer les gardes de la Marine, mais d'en réduire le nombre à 80, ainsi que l'ordonnance du 29 août les concernant le prescrit ; additionné à celui, inchangé, des gardes du pavillon, il monte à 160 gardes répartis également dans les 8 brigades<sup>12</sup>. La promotion exceptionnelle de 80 gardes au grade d'enseigne, dont l'effectif est augmenté du même nombre, compense exactement cette diminution, compte tenu des élèves appointés ; 72 d'entre eux ne reçoivent que 600 l d'appointements, en attendant qu'ils puissent remplir les places vacantes<sup>18</sup>. Les nouveaux gardes ne sont plus formés en compagnies ni casernés, mais répartis à la suite des brigades ; ils suivent encore des cours, mais ne subissent plus d'examen de théorie<sup>12</sup>. Au

<sup>16</sup> *Règlement du Roi concernant l'instruction des élèves de l'École royale de marine au Havre et sur la police intérieure et extérieure de ladite école*, du 22 novembre 1773, manuscrit original signé et contresigné, C<sup>8</sup>-18, pour ce développement.

<sup>17</sup> Rapport au Roi sur l'École royale de marine du 22 février 1774, C<sup>8</sup>-18.

<sup>18</sup> Note des bureaux du 27 septembre 1774, G123, f<sup>o</sup> 125 à 129.

bout de 18 mois de navigation effective, ils passent un examen « rigoureux » sur la pratique devant les principaux officiers du corps, *et ceux qui y satisfont sont promus enseignes*<sup>12</sup> : voici un progrès essentiel enfin acquis. La durée de l'apprentissage des officiers de marine ne doit donc plus excéder cinq ou six ans.

Le 22 novembre, l'école est prête à accueillir ses premiers élèves dans des locaux provisoires<sup>17</sup>, mais la construction d'un édifice de 810 m<sup>2</sup> sur trois niveaux est décidée, et, lorsque le commandant de l'école, le marquis de Saint-Cézaire (v. 1730-1782) la quitte le 29 mars 1775, on s'apprête à terminer l'aménagement de ce bâtiment d'enseignement<sup>19</sup>. Le personnel comprend quatre officiers de vaisseau, un secrétaire, trois officiers de santé et neuf maîtres ou professeurs<sup>20</sup>. L'école a ouvert ses portes le 20 décembre 1773 ; 33 élèves y sont admis du 19 décembre au 17 juillet de l'année suivante<sup>21</sup>. Deux navires sont affectés à l'école pour la croisière de 1774 : le lougre l'*Espiègle* et la corvette l'*Hirondelle*<sup>22</sup>. Boynes fait mettre en chantier deux bâtiments-écoles mieux appropriés à cet usage, la *Boussole* et le *Compas*<sup>23</sup>.

Le projet d'instruction pour cette première campagne mentionne d'abord l'obligation pour les capitaines d'essayer leur bâtiment, afin de connaître le parti qu'ils pourront en tirer<sup>24</sup>. Pendant cette navigation préliminaire, les élèves commenceront à s'amariner et à prendre une idée du service à bord des vaisseaux. Le rédacteur poursuit : « On regarde comme un avantage réel de soumettre les élèves à monter en haut des mâts et sur les vergues et plus, les assujettir à larguer et prendre des ris, vrai moyen pour leur donner une connaissance parfaite du gréement d'un vaisseau et de juger plus sainement des inconvénients qui peuvent résulter, lorsque cette besogne est mal faite. Il est généralement su qu'on ne peut jamais bien faire exécuter les choses qu'autant qu'on les sait parfaitement soi-même, c'est en pratiquant que l'on acquiert les bonnes connaissances, moyens sûrs pour former de vrais marins, et surtout en les assujettissant dans le commencement à des choses dures et pénibles et au plus petit détail d'un vaisseau. » Le ministre a lu le projet et il demande à l'auteur d'affaiblir la dernière phrase en changeant « les choses dures et pénibles » en « la pratique de la manœuvre »<sup>25</sup>. Il a bien conscience que l'enjeu, qui consiste à *soumettre la noblesse maritime au matelotage*, suppose beaucoup de prudence au commencement<sup>26</sup>. Et, en dépit des précautions, la moitié des élèves sont sur le flanc pendant la campagne de mer de mai à août 1774, et l'un d'eux décède même<sup>27</sup>.

<sup>19</sup> M. Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 303, 305 et 347-348.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 299 à 304.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 306.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 339.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 344 et 347, et rapport au Roi du 8 juillet 1774 intitulé *Le Havre*, B<sup>4</sup>-123.

<sup>24</sup> *Plan de navigation pour la campagne projetée de la corvette l'Hirondelle, pour servir d'instruction à MM. les élèves de l'École royale de marine*, brouillon, B<sup>4</sup>-123, f<sup>o</sup> 66 et 67, pour ce développement.

<sup>25</sup> Papillon autographe joint au *Plan*.

<sup>26</sup> Lettre portant renvoi du *Plan* à Potier, premier commis du bureau des Ports, le 27 avril 1774, B<sup>4</sup>-123, f<sup>o</sup> 68 : « L'intention de M. de Boynes est que dans les instructions de M. de Saint-Cézaire, monsieur Potier insère que dans le cas où la navigation de la Manche serait trop dangereuse par la nature des bâtiments, il doit sentir que l'espèce des individus qui y sont embarqués exige qu'on y pourvoie ou par des précautions convenables, ou en sortant de la Manche pour aller exercer cette jeunesse dans des parages plus tranquilles. »

<sup>27</sup> M. Vergé-Franceschi, *Les élèves de l'École royale de marine du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 325.



L'excellente institution du Havre a servi à calomnier un peu plus son promoteur. Scipion de La Croix de Castries-Vagnas (1756-v.1830), cousin du maréchal, a été élève au Havre. Écrivant cinquante ans après les faits, il ne peut s'empêcher de reproduire les sentiments de haine que Bourgeois de Boynes lui avait inspirés en particulier et au corps de la Marine en général : « La manière de vivre à bord était une inconséquence de cet inepte ministre, je dis inepte pour ne rien dire de plus. Il avait donné pour instruction à M. de Saint-Cézaire de rendre la vie extrêmement dure aux jeunes gens sous ses ordres. Le service qu'ils avaient à faire à bord était exactement le même que celui de matelot [...] les élèves, après leur service, avaient des leçons à prendre [...]. Ces leçons étaient fort mal prises, car grand nombre d'entre eux avaient le mal de mer ou autres indispositions qui, jointes à la fatigue d'un service bien dur et trop dur, empêchaient de profiter de rien. Mais le but de la *vexation* était rempli, et le but le plus particulier était de dégoûter la noblesse du service de la Marine [...]. »<sup>28</sup> Jusqu'où peut mener le parti pris...

---

<sup>28</sup> Mémoires de Castries-Vagnas, chartrier de Castries, 306AP1721, édités partiellement par G. de Colbert-Turgis sous le titre de *Souvenirs maritimes*, 1997, p. 33 et 34.



## Un retour en arrière ?

Après le décès de Louis XV, le 10 mai 1774, et l'avènement de son petit-fils, le grand corps pavoise : le ministre, considéré comme une créature de madame du Barry, est remercié dès le 23 juillet, après d'Aiguillon et avant les deux autres triumvirs, Maupeou et Terray. L'Espion anglais nous raconte ainsi l'allégresse des Brestois à l'annonce de la nouvelle : « Au surplus, la meilleure preuve, c'est la haine que portaient à M. de Boynes les officiers de la Marine dont il était la bête noire ; c'est la joie insultante qu'ils témoignèrent de sa disgrâce dans tous les ports et surtout à Brest [...]. Ayant trouvé par hasard un canonnier assez ressemblant à l'ex-secrétaire d'État, on l'affubla d'une grande perruque et d'un vêtement pareil à celui de M. de Boynes ; on le promena de la sorte dans tout le port avec des huées et dans l'état d'opprobre le plus humiliant ; arrivé à la porte, on le relâcha en lui donnant un coup de pied au cul et exprimant par cette allégorie grossière son renvoi absolu. »<sup>1</sup>

L'ex-commandant des gardes de la Marine de Toulon, d'Arbaud de Jouques (1720-1793), adresse à Turgot (1727-1781), ministre de la Marine pendant cinq semaines, un mémoire dont le ton, ferme et insultant pour Boynes quoique dénué de menaces, traduit cette haine que son prédécesseur s'est attirée par sa défiance et ses décisions jugées injurieuses pour le corps<sup>2</sup>. Si Louis XIV a institué des gardes de la Marine dans les ports, c'est qu'il était « persuadé que sa marine ne pouvait être utilement régénérée que par une pépinière élevée *sous les yeux du corps*, dont l'instruction fût, à tous égards, la plus capable de disposer l'esprit à saisir les connaissances relatives à la navigation, le cœur à en affronter les dangers avec courage, et le jugement à former de bonne heure des résultats en le familiarisant avec des objets de comparaison. » Boynes a d'abord décomposé les compagnies de gardes en les annexant à ses régiments ; les formes successives ont été jugées si mauvaises par le corps que le ministre a dû se rétracter, mais pour former « le projet injurieux au corps d'*éloigner de lui* les jeunes gens qui doivent un jour le composer ». « Il fallait, pour faire adopter au Roi une innovation si étonnante et si contraire aux notions les plus simples, *lui présenter l'esprit qui régnait parmi les militaires de la Marine comme rempli d'orgueil et d'insubordination, esprit dangereux qui influait sur cette jeunesse destinée un jour à lui succéder*

<sup>1</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. VIII, 1784, p. 125-126.

<sup>2</sup> *Gardes de la Marine*, mémoire autographe de d'Arbaud de Jouques, s.d., G123, f° 79-80, pour ce développement.

[...]. M. de Boynes jugeait d'un corps qu'il ne connaissait pas, dont il avait changé l'esprit lui-même en dénaturant la constitution, dont il prenait les sentiments qui n'étaient particuliers qu'à lui pour ceux qui lui étaient propres, et dont les défauts enfin qu'il lui attribuait, s'ils avaient été réels, n'auraient encore prouvé que son insuffisance pour le gouverner. Car le mauvais esprit d'un corps et surtout d'un corps militaire, qu'il est si aisé de ranimer ou de réduire, ne subsiste jamais que par la faute de ceux qui ont l'autorité : il fallait en ce cas rétablir les sentiments, exciter le zèle et resserrer la discipline, sans priver, par le plus faux et le plus injurieux de tous les prétextes, les jeunes gens, en les transportant ailleurs, des moyens précieux de se former et de s'instruire, qu'ils ne sauraient trouver qu'imparfaitement partout ailleurs que dans les grands ports [...]. M. de Boynes, ne suivant que ses préventions, aima mieux *dés-honorer le corps* dans l'esprit de son maître et *dans l'idée du public*, en lui faisant l'affront éclatant de l'annoncer comme le plus dangereux modèle à offrir à des jeunes gens. » Si le ministre, en maintenant l'école du Havre, adopte les opinions injurieuses de son prédécesseur au lieu de protéger le corps, il achèvera « de perdre entièrement cette malheureuse marine dans l'esprit de son jeune maître, ce qui est peut-être un aussi grand mal pour l'État qu'un grand malheur pour le corps ».

Les choses sont claires : l'école du Havre est une ignominie, le corps de la Marine ne peut pas la souffrir plus longtemps. De même que d'Arbaud de Jouques ne paraît pas si confiant dans la discipline et le bon esprit de son corps, de même croit-il devoir fournir un catalogue d'arguments propres à condamner l'institution nouvelle. Parmi ceux-ci l'on trouve une promiscuité détestable qui n'est pas sans rappeler, en sens contraire, les propos de l'abbé Coyer : les enfants, en effet, y « prennent *l'esprit mercantile*, qui est très contraire à celui qui convient au militaire ; ils prendront de la hauteur, sentant qu'ils leur [les marchands] sont *supérieurs* par la naissance et que, par la nature de leur service, ils [les marchands] doivent un jour leur obéir, alors que dans un département, entourés d'anciens militaires *leurs égaux* et faits pour les commander toute la vie, ils ne sauraient prendre que de l'élévation dans les sentiments et le plus grand respect pour leurs supérieurs »<sup>3</sup>. La péroraison est un appel à la justice dont Turgot a déjà donné une preuve. Le corps a montré sous deux ministres « le plus grand zèle », a fait les actions les plus éclatantes qui ont été « ou dissimulées ou oubliées », lorsque les gardes étaient élevés dans les ports, et, « si nos armes ont éprouvé des revers, ils avaient d'autres causes que celles que l'opinion injuste de M. de Boynes a voulu nous imputer ».

Un autre officier remarque que l'exclusion prévue par la loi en 1773 est susceptible d'écarter la noblesse de cette carrière même, le débouché des colonies n'étant pas un dédommagement<sup>4</sup>. Il est hostile au concours, au nom de l'équité. L'ancienneté doit rester la base de l'avancement car, « s'il n'est déterminé que par le concours dans les examens, il deviendra bientôt arbitraire, et pour une préférence juste qu'obtiendra un bon sujet, on doit s'attendre que le crédit, l'intrigue, la séduction, les bassesses même décideront toujours des autres ». Comment juger équitablement et sûrement des jeunes de 17 ans ? Un examen théorique peut-il suffire, « qui assure au surplus que celui qui aura le moins [d'intelligence ou d'application] pour les sciences abstraites, n'aura pas d'autres qualités qui les remplaceront comme le zèle, la subordination et les sentiments

<sup>3</sup> Castries-Vagnas dit la même chose dans ses mémoires, p. 30 de l'édition citée [réf. 28, chap. 15].

<sup>4</sup> *Observations sur les gardes de la Marine et sur l'école des élèves de la Marine établie au Havre*, s.d., s.n., G123, f° 172 à 178, pour ce paragraphe.

d'honneur » ? L'homme de mer ne peut être jugé qu'à la mer. L'auteur n'oublie pas de dire que si l'on a éloigné les élèves-officiers militaires des ports de Brest et de Toulon, on y a établi « clandestinement » deux écoles dirigées par des commissaires de la Marine.

Pourtant le concours remporte des suffrages dans le corps de la Marine. Un enseigne de vaisseau de Brest et de la catégorie des officiers savants, Jean-Jacques de Marguerie (1742-1779) adresse vers le mois de septembre 1774 un mémoire qui embrasse probablement la constitution militaire de la Marine, mais dont un morceau intitulé *Des élèves de la Marine* est accompagné d'un projet d'ordonnance tendant au rétablissement des compagnies de gardes et qui, par altérations successives, va devenir l'ordonnance du 2 mars 1775<sup>5</sup>. Marguerie est issu de l'École militaire et n'a pris le parti de la Marine qu'à 26 ans.

Il justifie le recrutement des gardes parmi les gentilshommes par trois motifs : 1° la naissance est une *promesse*, à un âge où l'on ne peut avoir par soi-même aucun mérite ; 2° dans une monarchie, la noblesse doit regarder la profession des armes comme la sienne ; 3° « il faut encore, *pour le bon ordre*, que dans une société [quelconque] les prétentions et les espérances des membres des différentes classes se trouvent renfermées dans certaines bornes ». L'admission des enfants par le mérite des parents, qui forme le premier motif, s'étend aux enfants des officiers roturiers de mérite, lesquels sont *donc* parvenus aux grades supérieurs, « car le mérite de leurs parents en promet pour eux un dans la nature même de celui que le gouvernement demande ». De même doit-on introduire dans la marine royale des officiers méritants issus du commerce. Mais la noblesse de ceux qui se disent gentilshommes doit être constatée par un généalogiste commis à cet effet par le monarque.

La question de l'âge, poursuit-il, est la source de bien des exagérations ou ridicules. On peut commencer le métier de la mer à 23 ans sans grand risque ; le nombre des hommes qui ne s'y font pas est trop faible pour que la considération de l'âge entre dans le plan d'une ordonnance, d'ailleurs l'habitude ne guérit pas le mal de mer. On recevrait donc les enfants du corps à partir de 14 ans, les autres à partir de 15 ans, mais non sans un double examen théorique. En effet l'auteur, en proclamant qu'on n'apprend jamais la théorie de trop bonne heure, prend le contre-pied des idées reçues dans la Marine. L'apprentissage de l'arithmétique et des éléments de la géométrie est à présent compris dans le plan d'une bonne éducation : les candidats aux places de garde doivent acquérir ces connaissances chez leurs parents, car il n'est pas *juste* que l'État supporte tous les frais de l'éducation d'un jeune homme dont les dispositions n'ont pas été éprouvées. Au reste les connaissances théoriques nécessaires à l'officier de marine sont limitées, et, la Marine ayant plusieurs branches, elle peut utilement employer ceux qui sont propres à telle d'entre elles et non à telle autre. L'examineur de la Marine ira donc, pendant sa tournée annuelle, dans certaines grandes villes du Royaume désignées comme le rendez-vous des aspirants autorisés par une lettre du ministre à s'y rassembler pour subir l'examen public.

L'examen en question n'est pas un vrai concours ; cependant le nombre des places offertes est fixé chaque année, et, si le nombre des candidats ayant le niveau

<sup>5</sup> *Des élèves de la Marine*, mémoire signé de Marguerie mais non daté, G123, f° 192 à 207, pour ce développement. Cette portion du mémoire est accompagnée du brouillon autographe d'un premier projet d'ordonnance.

requis le dépasse, ceux qui ne sont pas admis sont placés sur une liste d'attente qui vaut préférence en cas de remplacement ou d'augmentation d'effectif des gardes<sup>6</sup>. L'auteur fixe, dans son projet d'ordonnance, l'âge d'admission de 14 à 20 ans, mais croit bon d'exiger des connaissances plus ou moins étendues selon l'âge des candidats. L'examen n'entraîne que l'admission provisoire, car Marguerie veut qu'il soit suivi d'un second examen public, dans le port cette fois et devant un jury d'officiers, les questions étant posées par les professeurs de mathématiques du lieu. Il ne s'agit pas, écrit-il, de se défier de Bézout, mais d'éliminer plus sûrement les incapacités en cas de résultats contradictoires aux deux examens d'entrée successifs d'entrée. L'école du Havre n'offre pas cette garantie, car les parents qui auront versé 600 l par an pendant trois ans pour y faire instruire leur fils ne sauraient se contenter d'une place dans un régiment des colonies ; comme ils ont eu assez de crédit pour le faire admettre à l'école du Havre, ils en useront de même auprès du ministre à la sortie de cette école. Cette méfiance vis-à-vis des protecteurs à Versailles, dont les agissements peuvent déterminer l'admission d'un indésirable<sup>7</sup> cache peut-être la volonté de donner au corps le dernier mot : en effet, si le deuxième examen est négatif, l'exclusion a lieu de plein droit et le commandant de la compagnie en rend compte a posteriori. L'admission sur examen comporte, selon l'auteur du mémoire, deux avantages indiscutables : les nouveaux gardes auront dû contracter une certaine habitude de l'application aux études ; leur cours d'études dans le port sera fort abrégé, et les gardes languiront moins dans leur grade.

La rébellion des gardes de la Marine de Brest, le 19 septembre 1774, suscite une note des bureaux ayant la forme d'un mémoire au Roi par lequel le ministre est censé lui demander de décider en principe la suppression des compagnies<sup>8</sup>. Composé *ab irato*, ce mémoire, qui peut être de Rodier, n'a pas dû être placé sous les yeux de Louis XVI. Après avoir rappelé les formes successives de l'organisation militaire des gardes, l'auteur s'écrie : « l'esprit d'indépendance, de prétention, d'orgueil, de contrariété et d'égoïsme qui semble distinguer depuis longtemps les différentes classes du corps de la Marine, qui est si opposé au bien du service du Roi et qui a malheureusement résisté à tous les moyens imaginés pour y substituer l'amour du devoir, c'est-à-dire de la subordination et de la discipline, de la conciliation [avec la Plume !] et de la vraie gloire, prend certainement naissance dans les compagnies des gardes de la Marine et du pavillon. Ils le perpétuent, en le portant avec eux dans tous les grades. L'expérience journalière et la voix publique annoncent assez clairement que ce désordre subsistera tant qu'on n'aura pas le courage d'en attaquer la source connue, et de la tarir pour toujours. » Il faut s'y résoudre car « l'habitude trop invétérée de fronder tout ce qui émane des commandants, des administrateurs et du gouvernement ne permet pas de compter que les meilleurs partis à prendre ici, de concert avec les officiers les plus dignes de la confiance du corps, sur la révolution fâcheuse opérée en 1772 par M. de Boynes, soient adoptés et suivis volontiers ». On ne doit pas se laisser arrêter par cette considération, mais s'il est vrai que les répugnances nuisent beaucoup au succès, qui

<sup>6</sup> *Projet d'ordonnance*, 2<sup>e</sup> version Marguerie de 43 articles, G123, f<sup>o</sup> 163 à 171, pour ce développement.

<sup>7</sup> L'existence des protecteurs paraît inséparable du gouvernement monarchique, selon cet auteur qui ajoute : « En général un gouvernement sage doit chercher à parvenir à ses fins par des moyens doux, et le monarchique surtout doit regarder comme nulle la ressource des moyens violents par la raison que, plus ils le sont, moins on se porte à en faire usage », G123, f<sup>o</sup> 196v.

<sup>8</sup> Note des bureaux, sans titre, datée du 27 septembre 1774, G123, f<sup>o</sup> 125 à 129, pour ce développement.

tient toujours à la bonne volonté, il faut tirer parti de l'acte d'insubordination « inouï » dont les gardes de Brest se sont rendus coupables vis-à-vis de leurs officiers et même du commandant du port. Ils ont crié que personne ne pourrait les mettre en prison, ils se sont préparés à résister à la troupe, ont forcé les portes de leur hôtel pour laisser s'échapper les plus coupables. Punir les meneurs ne suffit pas, cela ne changera pas « le cœur, la volonté, les idées, les inclinations, les principes *pervers* de ces compagnies ». Hélas, soupirent des officiers de Brest en 1783, « on ne sut ni ne voulut punir », l'autorité s'étant contentée de supprimer l'internat dans les ports<sup>9</sup>.

L'auteur propose de recruter à l'avenir des volontaires ne formant pas corps, ne recevant de solde qu'à la mer et qui seraient instruits dans les écoles conservées à Brest et à Toulon. Ils ne seraient admis dans le corps de la Marine qu'après cinq années de navigation réelles et de bons et véritables certificats de capacité. Certaines de ces campagnes se feraient forcément sur des navires marchands, et le commis rappelle qu'on a voulu plier les gardes à cette navigation ; « mais leur insubordination, leur vanité et leurs prétentions ont occasionné tant de querelles entre eux et avec les capitaines marchands qu'on a renoncé à cette utile ressource, qui aura un plein succès pour de simples volontaires, nobles ou issus de parents vivant noblement ». L'admission sera subordonnée à un concours public « d'où on aura pris la précaution de bannir la faveur ».

Au lieu de céder à un accès d'humeur ou aux importunités des militaires, comme il s'apprêtait peut-être à le faire, le ministre Antoine de Sartine (1729-1801), qui succède à Turgot, se hâte finalement d'attendre. Au Havre les bruits qui courent depuis la retraite de Boynes ont découragé professeurs et élèves, et tous sont inquiets de leur sort<sup>10</sup>. Un défenseur de l'institution, peut-être un officier de l'encadrement de l'école, fait entendre sa voix. « Soutenir qu'une école de marine ne peut et ne doit exister que dans tel ou tel endroit, c'est, [ce] me semble, se disputer de la chape à l'évêque ; où qu'elle soit, quel doit en être le but, l'instruction, comment la constater par l'expérience ? Si donc dans l'espace d'un an, il est reconnu par un examen *impartial* et bien fait que les gardes de la Marine ont profité plus que les élèves, l'on pourra avec connaissance de cause [dire] que l'ancien établissement vaut mieux que le nouveau ; en attendant il sera très permis de juger sur les apparences, qui sont toutes en faveur de l'école du Havre. » Le lieu de l'établissement, généralement décrié, dissimule, comme il est facile de le comprendre, d'autres motifs d'opposition. L'auteur lui trouve deux avantages. Le premier est la proximité de la Cour : le ministre peut s'y déplacer et faire parvenir rapidement ses ordres ; « le Roi et les princes peuvent y prendre une idée de la Marine et augmenter l'émulation, s'ils y paraissent ». La taille de la ville est l'autre avantage : les officiers entendent le tapage des élèves et savent d'où il provient. Au reste on arme plus de navires au Havre en huit jours qu'à Brest en une année. Il serait plus facile encore de conduire l'école si les élèves y étaient casernés : mais « M. de Boynes a prétendu que les loger sous le même toit était trop exposer leurs mœurs » ! La vie est chère au Havre, mais une légère augmentation d'appointements y pourvoirait. L'État a

<sup>9</sup> [Plan d'éducation pour les gardes de la Marine], s.d., s.n., G123, f° 60 à 71 ; f° 70. L'internat des gardes, institué en 1764, a donc subsisté sous le ministère de Boynes.

<sup>10</sup> *Réflexions sur l'établissement de l'École royale de marine au Havre*, s.d., s.n., G123, f° 130 à 133 pour ce développement. Sartine dispose d'une certaine expérience en matière d'écoles. Il avait puissamment aidé le peintre Jean-Baptiste Bachelier (1724-1806) à fonder et à maintenir l'École royale gratuite de dessin ouverte à Paris en 1766.

consenti de grandes dépenses, note encore l'auteur : que va devenir le nouveau bâtiment si la Marine le déserte ?

Considérant l'école du Havre telle qu'elle est, le défenseur voit d'abord l'absence de tout rang entre les élèves comme un grand bien : le grade d'enseigne s'acquiert par la sagesse, la conduite, l'application et les talents, « ce qui naturellement doit redoubler l'émulation, rendre plus dépendant et plus subordonné ». Les élèves n'ont pas l'occasion de faire de dettes ; du reste leurs dépenses sont acquittées par les officiers de l'encadrement, qui choisissent logements et auberges, règlent les prix et surveillent les lieux. Les élèves vont à la mer avec leurs officiers, qui ont intérêt à ce qu'ils travaillent ; la même forme d'instruction est suivie, la même discipline observée. L'embarquement des gardes est soumis à tous les inconvénients qui sont évités ici, notamment la communication avec de jeunes enseignes qui découragent les nouveaux venus en leur représentant que l'ignorance ne les a pas empêchés d'obtenir leur avancement. Il est singulier qu'on assure dans la Marine que l'on ne peut former convenablement des sujets loin de leur corps : que dire alors de l'école de Mézières ? Le nombre de 80 élèves, sans parler des 40 surnuméraires que le ministre se proposait d'y ajouter, est trop fort ; 50 à 60 suffiraient, et l'on pourrait alors former une deuxième école en Provence : « le corps qui fronde celle qui subsiste serait plus disposé à en approuver deux ».

Si l'on est reçu au terme de l'examen, la promotion au grade d'enseigne doit être accordée à la suite, sous peine de découragement. Quatre ans d'études ne seraient pas de trop, et il conviendrait d'exiger à l'entrée de l'École non seulement les quatre règles, mais tout le volume d'arithmétique de Bézout, car on s'expose à renvoyer ceux qui ne l'apprendront jamais bien. Là encore l'avantage est au Génie : un candidat sur dix est reçu<sup>11</sup>. *L'application du concours à la Marine comporte le risque d'exclure la noblesse pauvre, « souvent la meilleure », parce que la plupart des enfants élevés à la campagne ne peuvent y trouver de professeurs.* Or le corps est très jaloux de sa noblesse, comme d'une prérogative ancienne. On y a « un peu » dérogé depuis trente ans, si bien que « le bon esprit qui subsistait alors a diminué en proportion ». On admet aussi des sujets trop âgés, qui proviennent parfois d'un autre corps dont ils apportent l'esprit au lieu de se soumettre à la règle nouvelle, et qui « détraquent » les plus jeunes. Si l'incapacité est décelée à coup sûr avant le terme des trois ans de scolarité, il devrait être possible de renvoyer les élèves dans ce cas et d'en admettre d'autres à leur place. L'auteur estime, comme l'un des prôneurs des compagnies<sup>12</sup>, que le cours de Bézout est trop étendu. La campagne a montré l'inutilité d'embarquer ceux qui ne savent pas l'*Arithmétique* et la *Géométrie* : les élèves ont pris « des idées confuses de pratique et de théorie » et ils ont été jugés moins savants après qu'avant ! Et, si l'embarquement des professeurs de mathématiques n'a pas été un succès, c'est que les élèves n'étaient pas en

<sup>11</sup> De 1771 à 1780, l'abbé Bossut (1730-1814) a examiné 651 candidats à l'école du Génie de Mézières ; 113 ont été reçus, soit 1 sur 6 : Anne Blanchard, *Les ingénieurs du Roy de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, 1979, p. 202.

<sup>12</sup> La perfection dans la théorie « est une idée abusive, une vraie chimère dans laquelle nous donnons depuis quelque temps ». L'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Bézout, les principes simples de la mécanique et un traité de navigation élagué du superflu suffisent à la masse des officiers. La Marine n'a guère besoin de géomètres sublimes, mais du « coup d'œil qui embrasse tout, cette vivacité du moment qui exécute avec vitesse, détermine devant l'ennemi les plus grandes actions et, dans les dangers de la navigation, les meilleures manœuvres ». *Observations sur les gardes de la Marine et sur l'école des élèves de la Marine établie au Havre*, G123, f° 172 à 178, *passim*.



état de recevoir leur instruction avec profit. La navigation peut s'enseigner à la mer, « où il est très facile d'*appliquer la théorie à la pratique* ». Une notation d'un autre genre, parce qu'elle se rapporte aux qualités morales que l'on doit rechercher pour nommer au commandement de l'école, mérite d'être transcrite : il s'agit de « ressusciter cet ancien esprit militaire trop dégénéré et qui produisait le patriotisme, l'amour du bien, la véritable valeur et les grandes actions ».

D'Arbaud de Jouques, Marguerie et ceux qui défendent comme eux les compagnies de gardes dans les ports de guerre prétendent que l'éducation donnée aux gardes est mieux surveillée et mieux réglée à l'ombre du corps. Un groupe de jeunes officiers de Brest donne, au début de 1783, une idée complètement opposée et combien plus vraisemblable de cette éducation<sup>13</sup>. « Ces jeunes gens arrivent dans nos départements : la plupart n'ont ni parents, ni personne qui s'intéressent à eux particulièrement. Ils sont livrés à cet âge où on est si capable de faire des fautes à tous les dangers d'une ville de garnison, excepté quelques heures où ils sont obligés d'être dans leurs salles d'instruction ; tout le reste de la journée et de la nuit, ils peuvent se livrer à tous les plaisirs susceptibles de corrompre leur cœur et d'altérer leur santé. Nous en voyons journellement passer des années entières pour apprendre ce qu'on doit savoir au bout de quelques mois, avec une capacité ordinaire. Ils prennent cet esprit de liberté, d'indépendance qui entraîne nécessairement l'insubordination ; *ils adoptent sans réflexion toutes les opinions, les préjugés et contractent tous les défauts qui existent dans notre corps*. Loin de s'instruire dans nos arsenaux, ils apprennent trop souvent par les exemples qu'ils voient, qu'on peut se passer de ces connaissances lorsqu'on le veut sans inconvénient pour l'avancement, que plusieurs officiers du corps n'en ont presque aucune ; ils sont témoins du peu de considération que nous avons pour les anciens officiers, dont la réputation est équivoque, sur leur capacité ou leurs talents ; ils perdent un temps précieux qui pourrait être employé bien plus utilement à la mer. Ils prennent le goût des plaisirs qui rendent le métier dur et insupportable, surtout à un âge où on pense si peu à l'avenir. On en voit trop souvent qui, pour se procurer les moyens d'en jouir, s'habituent à contracter des dettes usuraires ; ils trouvent malheureusement des facilités dans l'avidité de certains marchands connus parmi eux, qui profitent de leur peu d'expérience et de la vivacité de leurs désirs pour faire un commerce illicite. Ils se livrent avec cette ardeur propre à leur âge, à tous les dangers qui les entourent [...]. D'ailleurs, avec une paie aussi modique que celle qu'on leur accorde, obligés cependant à rester dans les départements dont le séjour est devenu très cher, il n'est plus possible que la pension auquel [*sic*] les ordonnances assujettissent les parents puisse suffire à la dépense. » *La question de l'éducation des gardes a donc commencé à diviser le corps de la Marine*.

Dans son deuxième projet d'ordonnance, Marguerie ménage une sorte de filière aux officiers de marine qui seraient jugés aptes à former la jeunesse, répartie en deux compagnies de 80 gardes de la Marine et une compagnie de 80 gardes du pavillon<sup>14</sup>. Ses gardes sont divisés en deux classes de niveau, avec examen de passage de l'une à l'autre et solde différente. Le rang dans la Marine serait réellement acquis lors de l'avancement au grade d'enseigne. Les gardes de 2<sup>e</sup> classe doivent savoir l'algèbre, la mécanique et le pilotage. Marguerie demande beaucoup de théorie ; le cours complet

<sup>13</sup> [*Plan d'éducation pour les gardes de la Marine*], G123, f<sup>o</sup> 62v.-63r.

<sup>14</sup> *Des élèves de la Marine*, passim [réf. 5], et *Projet d'ordonnance*, 2<sup>e</sup> version, G123, pour ce développement.

à composer serait divisé en 8 volumes in-8° de moins de 600 pages chacun : arithmétique et notions d'algèbre ; géométrie ; algèbre ; mécanique ; « géométrie sublime et physico-mathématique » (heureusement facultative !) ; artillerie ; construction et gréement ; manœuvre. Les deux premiers volumes formeraient le programme de l'examen d'entrée. Six volumes de 600 pages font 600 jours d'étude, soit deux ans, ajoute l'auteur du projet. Seuls les gardes de 2<sup>e</sup> classe seraient embarqués, d'abord sur des corvettes d'instruction, puis, par détachements, sur des bâtiments d'escadre, et non sur des bâtiments marchands comme on a essayé « sottement » de le faire sous Choiseul, parce que les gardes et enseignes ainsi embarqués, « purement passifs par la privation de commander en aucune manière à bord de ces vaisseaux, ne se trouveraient point dans cet état d'activité sans laquelle on ne parvient jamais à s'instruire ». Les gardes resteraient environ six ans dans leur état, et Marguerie ne précise pas le mode d'avancement au grade d'enseigne qu'il préconise.

L'auteur est invité à conférer avec les commandants des ex-compagnies de gardes de la Marine de Brest et de Toulon, d'Isle-Beauchaine et d'Arbaud de Jouques. Ces deux officiers, ainsi que le comte d'Orvilliers (1710-1792), signent en effet avec Marguerie le projet d'ordonnance dans son quatrième et dernier état<sup>15</sup>. La version intermédiaire, que Marguerie est censé composer en son nom propre, marque déjà une inflexion<sup>16</sup>. Le système de 1764 est maintenant présenté comme très bon et celui de 1773 comme exécrable, et « il est souverainement ridicule (j'ose le dire) que, sans examen préalable, encore moins réfléchi, sur la simple lecture d'un mémoire frivole, dénué des notions les plus communes de l'objet qu'il discute<sup>17</sup>, on se soit déterminé à éloigner des ports et du corps la pépinière qui le régénère, pour la placer dans une ville commerçante où les sujets qui la composent ne peuvent prendre qu'un esprit très contraire à celui qui convient au militaire. » Les gardes seraient divisés en trois classes et non plus deux. La 1<sup>re</sup> classe est un temps d'épreuve pendant lequel on apprend la géométrie jusqu'aux volumes. La date de l'examen qui la suit permet d'attribuer un rang à ceux qui le réussissent ; s'il y faut plus d'un an, le garde est renvoyé. Le programme de la 2<sup>e</sup> classe est formé de l'*Arithmétique* et de la *Géométrie* de Bézout, des éléments de mécanique et du traité de la *Navigation*, du moins de leurs parties d'obligation. L'admission dans la 3<sup>e</sup> classe est réglée par le ministre au vu des résultats des examens des gardes de 2<sup>e</sup> classe. L'établissement d'un professeur royal de mathématiques pour les parties transcendantes, et d'un autre professeur royal pour la physique expérimentale et la chimie, est préconisé, mais pour le perfectionnement des gardes et des officiers seulement. Sous l'influence de ses aînés, Marguerie a dû en rabattre et se rapprocher du plan de l'ordonnance de 1764.

Rodier, ou le commis des bureaux auteur du rapport du 27 septembre, si ce n'est lui, examine et résume pour Sartine les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> projets Marguerie<sup>18</sup>, reçoit encore

<sup>15</sup> *Projet d'ordonnance* (4<sup>e</sup> version), signé d'Arbaud de Jouques, d'Isle-Beauchaine, Marguerie et d'Orvilliers (qui l'a visé), G123, f° 154 à 162. Tous quatre sont membres de l'Académie de marine.

<sup>16</sup> *Gardes de la Marine*, avec projet d'ordonnance (3<sup>e</sup> version en 46 articles), G123, f° 140 à 148, pour ce développement.

<sup>17</sup> Il peut s'agir du mémoire du Toulonnais exposé au début du chapitre précédent : un homme qui n'est pas du corps de la Marine ne saurait posséder les notions les plus élémentaires sur cet objet...

<sup>18</sup> Il s'agit du document sans titre conservé dans G123, f° 90 à 93 ; la main est la même que celle du rapport du 27 septembre 1774 précité [réf. 8].

le dernier projet d'ordonnance ; sa réponse indique un agacement certain<sup>19</sup>. L'article de l'admission est naturellement celui contre lequel il se récrie d'abord, car les auteurs de cette ultime version ne demandent plus que l'âge de 14 ans et la noblesse. Si l'on n'exige pas les humanités, « préparation néanmoins assez essentielle dans des sujets qu'on veut tourner tout de suite à l'étude des sciences les plus abstraites », du moins ne devrait-on recevoir aucun garde qui n'ait une écriture bien lisible ou qui ne sache les quatre premières règles de l'arithmétique. On doit s'étonner de la disparité de ces conditions : c'est demander, à défaut du niveau de la seconde ou de la première, celui de la septième. Du reste exiger des candidats les humanités est encore une vue de l'esprit en 1774, si on limite le recrutement à la fraction de la noblesse qui opte pour le service maritime. L'auteur poursuit : l'âge de 15 ans est plus indiqué, car il marque le terme normal des études classiques et l'époque où la croissance est parvenue à un terme suffisant. Il faut encore reconnaître si le tempérament supportera les fatigues de la mer. S'il existe peu de bons officiers de marine en France, c'est, répète-t-il, qu'on les a admis sans sélection, alors que le service de mer est beaucoup plus exigeant que le service de terre. Les commandants de compagnie sont sujets à la complaisance vis-à-vis des enfants du corps et des amis : l'examineur doit donc procéder à cette sélection. *Quant à la noblesse, il ne faut pas l'exiger, parce que « l'opinion de leur naissance est la source la moins tarissable de leur orgueil et de leur insubordination »*. Aucun garde ne devrait être affecté dans le département de résidence de sa famille : « c'est encore ici un des remèdes spécifiques, s'il y en a, à opposer au mal qui paraît incurable ». Dès qu'il y a faute ou punition, les parents et amis assaillent le commandant de compagnie, et les plus fermes cèdent pour ne pas essuyer des reproches amers et continuels, surtout de la part des femmes. L'arrangement proposé par l'auteur des *Observations* arme les commandants et aussi le ministre contre les réclamations du corps. Il observe encore que des professeurs royaux sont parfaitement inutiles à Brest, Rochefort et Toulon : on s'exposerait à en recevoir de médiocres, et les officiers doués pour les mathématiques transcendantes, la physique ou la chimie peuvent puiser leur science dans les livres ou venir à Paris suivre les leçons des bons professeurs.

Un officier non identifié reçoit de Sartine un paquet de mémoires dont ceux que nous avons résumés, et se déclare entièrement d'accord avec les observations du commis<sup>20</sup>. Les écoles des gardes n'ont été longtemps, dit-il, que des établissements d'ostentation, et nuls comparés à ceux de l'Artillerie et du Génie, alors qu'« il n'est pas de partie du service [de l'État] où les erreurs de l'ignorance et de la présomption aient des conséquences plus fâcheuses et plus importantes ». Le cours d'études de 1764 et les examens sont un progrès, mais comme on a aussi laissé subsister l'ordre du tableau, « les promesses, ainsi que les menaces vagues, n'ont eu d'effet que pendant quelque temps » ; d'autre part les gardes n'ont pas été mieux choisis qu'avant. La sévérité des examens prévus au Havre est aussi illusoire, et la réunion dans le même lieu et le même temps des études théoriques et pratiques pour tous les élèves est jugée néfaste aux uns comme aux autres. L'Artillerie et le Génie ont fondé ainsi leur supériorité sur les autres

<sup>19</sup> *Observations particulières sur le projet de nouvelle ordonnance concernant les gardes de la Marine et du pavillon*, G123, f° 134 à 137, pour ce développement ; la main est encore la même.

<sup>20</sup> *Réflexions sur l'instruction des gardes de la Marine*, G123, f° 185 à 188, pour ce développement. Elles sont permises « par les comparaisons qu'une expérience de dix années [l'] a mis dans le cas de faire sur les divers moyens d'introduire dans cette partie du service les connaissances qu'on peut y désirer ». L'anonymat des auteurs des mémoires que le ministre fait circuler permet de ne pas trop biaiser les jugements des censeurs.

corps semblables d'Europe : les sujets se préparent à leur métier en apprenant la part de théorie qui est nécessaire, et l'admission est réglée par l'examen de théorie. La Marine peut et doit adopter ces principes : à 17 ans il est temps encore d'essayer son tempérament à la mer, et on le fait avec fruit lorsqu'on a acquis préalablement la théorie de son métier, la pratique *n'étant que* l'exécution des règles données par la théorie. Quant à la sélection, sans remonter aux causes qui ont pu l'empêcher, il est certain que le ministre de la Marine en tirera autant de profit que le comte d'Argenson. *Il ne faut recevoir que des sujets utiles : tel est le critère de l'examen.* La théorie minimale pour un officier de marine tient dans les volumes de l'*Arithmétique* et de la *Géométrie* de Bézout, ainsi que dans les trois premières sections de sa *Navigation*. Ceux qui, en deux ans, ne peuvent les assimiler sont probablement des sujets inutiles, aucune campagne de mer ne pouvant compenser ce défaut essentiel.

Mais le sujet reçu à l'examen de théorie doit encore montrer son aptitude par des campagnes : « c'est après ce double essai, seulement, qu'un sujet peut utilement être reçu garde de la Marine ». Le projet d'ordonnance comporte trois classes de gardes, mais fondues dans les compagnies, ce qui rendrait difficile le renvoi des incapables. S'ils ne sont rien dans la Marine, les gardes de 1<sup>re</sup> classe ne doivent pas être assimilés à ceux qui y sont quelque chose. Ces apprentis doivent donc être distingués par leur titre : celui d'*aspirant-garde de la Marine* convient. Les gardes n'auraient de classes qu'à l'école et non sur l'habit. *Les aspirants peuvent être instruits partout*, comme le sont les aspirants du Génie et de l'Artillerie. *Pour ne pas nuire aux enfants du corps ni à des familles peu aisées*, on peut ouvrir les écoles des gardes à des aspirants appointés, les professeurs les prenant en cours à des heures spéciales. Par l'institution des aspirants, salariés ou non, le ministre satisferait à un plus grand nombre de demandes, sa réponse serait une lettre d'examen (le 1<sup>er</sup> examen avec, pour certains, des appointements y attachés).

Une autre voix, celle de Joseph Pellerin, attaque surtout le régime de la compagnie, mauvais dans son principe parce qu'on a assimilé à tort les gardes de la Marine à des cadets d'infanterie depuis l'origine, mais propose d'adopter pour le moment des mesures transitoires<sup>21</sup>. Les gardes de la Marine subsistants seraient promus enseignes surnuméraires à 600 l comme ceux de 1773, tout en restant assujettis à l'enseignement des écoles de Brest et de Toulon. L'Amiral paraît hélas tenir à sa compagnie, qui est une marque de distinction. Les élèves du Havre passeraient dans les deux ports. L'effectif du corps de la Marine est pléthorique : le ministre dispose de plusieurs années pour bâtir la nouvelle constitution des « apprentis-officiers » de la Marine.

Dans deux lettres adressées au ministre alors que Rodier est encore en fonction, Blouin développe sur le corps de la Marine et les compagnies de gardes des idées qui lui sont chères et qui ne sont pas différentes de celles de son chef<sup>22</sup>. Mais, dans le projet de rapport au Roi qu'il rédige alors qu'il a pris sa succession, il admet qu'il vaut mieux encourager le corps tel qu'il est en rétablissant les compagnies telles qu'il les veut car « *les préjugés qu'il peut avoir ne peuvent être détruits que par le raisonne-*

<sup>21</sup> *Mémoire concernant les gardes du pavillon et de la Marine, octobre 1774*, autographe de Joseph Pellerin fils, G123, f° 179 à 184, pour ce développement.

<sup>22</sup> Lettre au ministre du 10 septembre 1774 et *Examen de ce qu'il y a à faire pour mieux constituer la Marine*, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 2, f° 1 et suivants.

ment et le temps »<sup>23</sup>. Tout en rappelant que Boynes « s'est réservé tacitement quelque liberté de ne pas exiger absolument la noblesse », Blouin fait dire à Sartine que « la noblesse [du] Royaume est depuis longtemps accoutumée à la forme des compagnies [...] et à la possession exclusive d'y être admise » et que « ces compagnies sont un débouché utile pour cette noblesse qui en a peu pour être employée [par l'État] en temps de paix ». La voie choisie est l'amélioration du système de 1764, par une instruction plus solide, des règles d'avancement, une discipline plus sévère et surtout une sélection plus rigoureuse.

L'ordonnance du 2 mars 1775 régit les gardes du pavillon et de la Marine jusqu'en 1786 : c'est la dernière victoire des partisans des compagnies. Trois compagnies de 70 gardes et aspirants de la Marine et une compagnie de 60 gardes du pavillon choisis par l'Amiral parmi les gardes de la Marine de 1<sup>re</sup> classe (la classe inférieure), sont rétablies dans les grands ports<sup>24</sup>. Les gardes se recrutent parmi les aspirants. Aux aspirants il est demandé d'être nobles et âgés de 14 à 18 ans. Les élèves de l'école du Havre, supprimée par l'ordonnance, sont incorporés dans les compagnies en qualité d'aspirants. La préférence accordée aux enfants du corps et aussi aux gentilshommes qui auraient navigué comme volontaires disparaît de la loi, mais la première figure dans le *Mémoire instructif* destiné aux parents<sup>25</sup> et la seconde n'a plus lieu d'être dans le plan retenu. Les parents indiquent, dans leur demande au ministre, le département d'affectation souhaité, mais l'ordonnance ne dit pas que le ministre y aura égard. Trois cas de suspension de l'admission sont prévus : une difformité corporelle, l'ignorance des quatre premières règles de l'arithmétique, une écriture déficiente. Les aspirants reçoivent 24 l par mois et portent l'uniforme. Ils apprennent l'*Arithmétique* et la *Géométrie* avec l'un des professeurs des gardes, qui est particulièrement chargé d'eux ; le reste de l'emploi du temps peut être occupé à l'escrime et à la danse. Les aspirants ne peuvent s'absenter du port. L'examineur de la Marine interroge aspirants et gardes sur la théorie lors de sa tournée annuelle. Il adresse au ministre, ainsi que le commandant de compagnie, un compte rendu pour chaque aspirant. Ces deux autorités, ainsi que le commandant du port, dressent séparément la liste des aspirants qu'ils jugent dignes d'être nommés gardes ; si, au bout de deux années d'école, c'est-à-dire de deux examens ou de deux ans en fait, l'aspirant n'est pas jugé apte, il est renvoyé, à moins qu'il ne le soit avant ce terme « pour faute grave contre le sentiment et l'honneur » ou s'il manque « essentiellement » à la subordination. Les aspirants prennent rang du jour de la date de leur certificat de garde de la Marine ; on tire au sort l'ordre du tableau lors que le jour est le même, et les enfants du corps ont alors la préférence.

Le nouvel édifice repose donc sur l'élimination des incapacités parmi les aspirants. Pour étudier cette sélection il faut examiner les états de revue, puisque le registre des aspirants, qui serait plus utile, paraît manquer. Ces états donnent, pour la période d'avril 1775, date du rétablissement des compagnies, à octobre 1783, le chiffre de 991 aspirants incorporés dans les compagnies de gardes de la Marine des trois

<sup>23</sup> *Compagnies des gardes du pavillon et de la Marine*, projet de rapport au Roi du 26 février 1775, dans *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, vol. 2, f° 24 à 28, pour ce développement.

<sup>24</sup> *Ordonnance du Roi concernant les gardes du pavillon et de la Marine*, du 2 mars 1775, pour ce développement.

<sup>25</sup> *Mémoire instructif sur les demandes de places d'aspirants-gardes de la Marine*, imprimé, A<sup>1</sup>-115, pièce n° 37. Le *Mémoire instructif* dit que l'aspirant doit être « né noble », expression qui, supposons-nous, équivaut à celle de gentilhomme.

ports<sup>26</sup>. De ces 991 aspirants, 853 sont ensuite devenus gardes, soit 86%, 122 se sont retirés du service, par suite d'un renvoi (cas le plus fréquent) ou d'une démission, soit 12,3%, et 16 sont décédés entre-temps, soit 1,7%. Le déchet n'est peut-être pas plus fort qu'autrefois : ce qui est certain, c'est que la guerre d'Amérique n'a pas permis de laisser longtemps les gardes dans leur état. Le recrutement cesse en 1783, et c'est la raison pour laquelle Chateaubriand (1768-1848) n'a pu se présenter à l'examen des gardes cette année-là<sup>27</sup>. Il fait d'ailleurs partie d'une cohorte assez nombreuse de candidats admis à l'examen des gardes ou qui auraient pu l'être sans suivre le cours des aspirants (étant nommés aspirants pour ordre à l'occasion de l'examen)<sup>28</sup>.

Un officier explique, à propos de l'ordonnance de 1775, que le concours est bien préférable à l'examen, parce qu'il est le seul moyen d'entretenir l'émulation entre les gardes<sup>29</sup>. Ceux-ci ne voient dans l'examen qu'un moyen « sévère » de constater leurs progrès et non celui de récompenser leur émulation, et ils ne sont pas encouragés à apprendre au-delà du minimum exigé, vu que le nombre de ceux qui réussissent à l'examen dépasse le nombre de places vacantes dans le grade d'enseigne. Si nous suivons bien l'auteur, le concours porterait sur tout ou partie du programme d'enseignement et serait la condition unique d'accès au grade d'enseigne. Qu'en est-il du concours d'entrée ? L'officier croit que la sélection se fera sur le physique et le tempérament, et il avoue ici le défaut majeur du recrutement des gardes depuis qu'ils existent. On a trop négligé, écrit-il, de savoir si la constitution physique d'un enfant s'accordait ou non avec *un état* qu'on a seul considéré pour solliciter une lettre de garde. Cette négligence a causé un tort considérable à l'État, pour ne rien dire des souffrances des individus à qui *le métier* répugne. L'auteur le sait par expérience : *un tiers peut-être* des officiers du corps ont été les victimes de l'imprudence de leurs parents et de la négligence des lois. Les nobles pauvres qui songent au service maritime pour leurs enfants doivent être encouragés à leur faire essayer ce métier dès l'âge de 12 ans dans la marine marchande et comme les matelots, qui souffrent moins parce qu'ils y ont été habitués lorsque leur corps était le plus souple. En cas d'échec, il est encore temps de penser à une autre carrière.

L'encadrement des compagnies est réglé à peu près comme en 1764<sup>24</sup> : il n'occupe pas moins de 49 officiers de marine, sans que la loi ménage de carrière pour les gardes dans les compagnies, ainsi que le préconisait Marguerie. Ces officiers sont désormais traités sur le même pied dans les quatre compagnies, pour ce qui est de la rémunération. La lecture des états de revue montre assez la profusion d'officiers et d'enseignants : en 1775 il n'y a pas moins de 10 professeurs de mathématiques et

<sup>26</sup> Les états dont il s'agit sont conservés dans C<sup>1</sup>-130 à 136. Il manque les états bimestriels de janvier et février 1783, novembre et décembre 1783, l'année 1784, janvier et février 1786 pour Brest ; pour Toulon, novembre et décembre 1783, l'année 1784, juillet et août 1785, janvier et février 1786 ; aucun état pour Rochefort après octobre 1783.

<sup>27</sup> D'après les états précités, 127 aspirants ont été incorporés en 1775, 17 en 1776, 131 en 1777, 191 en 1778, 148 en 1779, 147 en 1780, 106 en 1781, 119 en 1782 et 5 en 1783.

<sup>28</sup> La description que Chateaubriand donne de son éducation au commencement des *Mémoires d'outre-tombe* paraît assez représentative de celle des officiers de marine de son temps : négligée dans l'âge tendre, plus suivie ensuite grâce au collège. L'écrivain a été chaperonné à Brest par l'un de ses oncles, capitaine de vaisseau à la retraite. Le cousin dont il parle et qui est mort en mer très jeune avait été reçu aspirant, puis renvoyé de la Marine pour ses notes insuffisantes, avant de naviguer au commerce.

<sup>29</sup> *Observations sommaires sur l'ordonnance du 2 mars 1775 concernant les écoles militaires de la Marine*, C<sup>8</sup>-18, pour ce paragraphe.

d'hydrographie, 5 maîtres de dessin, 6 maîtres et prévôts d'escrime, 3 maîtres à danser, 3 maîtres de langues, 3 maîtres d'écriture et 7 maîtres d'ouvrages, pour un effectif maximal de 270 écoliers, éparpillés en trois lieux il est vrai<sup>30</sup>. L'ordonnance prévoit la composition de traités pratiques dans toutes les matières. Ceux qui ont été publiés paraissent se limiter à trois : le *Traité sur la construction des vaisseaux* (1776), par le comte Dumaitz de Goimpy (1729-1807), capitaine de vaisseau, la *Description de l'art de la mâture* (1778) et la *Description de l'art de la voilure* (1781), par Charles Romme (v.1746-1805), premier professeur de mathématiques des gardes de la Marine à Rochefort. Ces deux derniers ouvrages ont été incorporés dans la *Description des arts et métiers* de l'Académie des sciences. Pour la manœuvre et la tactique, les gardes disposent du *Manœuvrier* de Bourdé de La Villehuet (1732-1789), ancien officier de la Compagnie des Indes, ouvrage dont Marguerie dit pis que pendre mais qu'on réédite, avec des améliorations, jusqu'en 1832.

Les deux classes de gardes correspondent à la division des études, mais aussi à un avancement, certes peu marqué (la paie reste égale à 30 l par mois et 36 l pour les gardes du pavillon)<sup>24</sup>. Les gardes de 1<sup>re</sup> classe apprennent les trois premières sections de la *Navigaton*, les éléments d'algèbre nécessaires à la mécanique et une partie des deux volumes de la *Mécanique* ; ceux de la 2<sup>e</sup> classe étudient les traités pratiques et peuvent aussi apprendre les parties du cours de Bézout qui ne sont pas d'obligation. Le résultat de l'examen annuel, les notes du commandant de compagnie et du commandant du port permettent au ministre de déterminer la liste de passage d'une classe à l'autre, sans avoir égard à l'ancienneté. Le service à terre et à la mer respecte l'ancienneté des gardes et l'ordre du tableau de service. Chaque année de petits bâtiments à trois mâts sont armés pour les écoles, et le temps que les gardes y passent compte comme service à la mer : *l'innovation de 1773 est donc maintenue*. Les gardes embarquent aussi sur des bâtiments d'escadre, par détachements : ici le législateur rappelle les anciennes prescriptions, celles de 1689 autant que celles de 1764. En particulier, aucun garde ne peut être promu enseigne s'il n'a la 2<sup>e</sup> classe et trente mois de navigation. Dans l'ordonnance et le règlement de même date<sup>31</sup> sont précisées des règles de police et de discipline intérieure des gardes qui auraient pu et dû l'être dès le départ, et dont l'observation aurait évité bien des malheurs. Les aspirants étant incorporés à des dates différentes de l'année et les gardes sujets aux embarquements, ce n'est pas seulement le cours d'études qui est perturbé, mais le passage d'une classe à l'autre, qui dépend d'un examen annuel et à date fixe. Nous sommes loin à nouveau du système des collèges, que Boynes avait su adapter à la Marine et qui n'est réellement repris qu'en 1827.

<sup>30</sup> États mensuels de revue, C<sup>1</sup>-130 et 144, et rapport au ministre du 14 mars 1775, C<sup>2</sup>-1.

<sup>31</sup> *Règlement du 2 mars 1775 pour la police et discipline des gardes du pavillon et de la Marine et des aspirants*, manuscrit, A<sup>1</sup>-114.

\*

\* \*

Comme le duc de Choiseul, Bourgeois de Boynes a échoué dans sa tentative de réforme du corps militaire de la Marine par un changement de constitution : le premier a évité le combat, le second s'est battu en vain contre un corps qui s'était ressaisi. Boynes échoue également dans son programme de transformation de l'éducation des gardes, mais avec les honneurs de la guerre et des titres à la reconnaissance publique. Il aurait dû limiter son action à ce second théâtre. Choiseul a réussi à imposer un examinateur au corps de la Marine et un cours d'études plus suivi, mais il n'a pas touché à la forme de la compagnie de gardes, ni à leur mode de recrutement, bien qu'il y ait pensé : c'était plus facile.

Boynes était-il ambitieux ou maladroit à l'excès ? Était-il « cet homme que sa naissance seule aurait dû exclure, si son caractère n'y eût pas été encore plus incompatible, un homme dont on n'avait entendu parler que comme l'une des haches du despotisme » que décrie Kersaint<sup>32</sup> ? Ses capacités en tant que ministre paraissent douteuses. Est-il tombé dans le piège de la forme du régiment d'infanterie de la faute de Boux ou de sa propre faute ? Et pourquoi avoir ajouté à cette première faute une seconde, en utilisant les officiers militaires à surveiller et à gêner les travaux confiés à l'intendant ? On ne peut dire qu'il ait fait du passé table rase : son conseil de marine ressemble à celui qui a été proposé en 1763 ; la division du corps de la Marine et du matériel flottant en escadres permanentes est dans l'air depuis 1758, mais comme subdivision secondaire. Cette organisation nouvelle avec pour base le vaisseau est mise en forme par d'Estaing, elle a des supporters dans le corps, Berryer l'avait adoptée en principe, et ce principe paraît avoir été retenu jusqu'en 1763. Boynes aurait pu adopter une organisation qui, bien que nouvelle, avait déjà reçu un début de sanction, ou alors constituer à titre expérimental un régiment selon l'ordonnance de 1772. Aussi est-on bien obligé de déplorer, avec le commis Blouin, « qu'on puisse faire impunément tant d'extravagances et que les innovations, de la plus dangereuse conséquence en législation, dépendent absolument de la fantaisie d'un ministre homme d'esprit ou inepte »<sup>33</sup>. Néanmoins l'œuvre de ce ministre n'est pas entièrement négative : il a réussi à diviser les esprits dans le corps de la Marine sur la question du recrutement et de la formation de ses membres, et il a préparé la voie aux réformes du maréchal de Castries.

<sup>32</sup> *Examen rapide des changements essayés dans la Marine depuis quelques années*, G133, pièce n° 22.

<sup>33</sup> *Mémoires de M.\*\*\**, Ms 234, *Introduction*, vol. 1, f° 29v., 30 et 31r.



## L'impossible retour à l'organisation d'avant 1761

« M. de Sartine, en entrant au ministère, s'est entouré des officiers de la Marine. Il sentait son incapacité et son défaut de lumières. Au lieu de s'en rapporter à nous autres, ses conseillers naturels, ses coopérateurs essentiels, il s'est livré aux premiers, dont il a regardé les suffrages et l'appui comme nécessaires à son ambition, et, pour l'enlacer de mieux en mieux, ceux-ci lui ont communiqué cette maladie épidémique de réforme qui tourne aujourd'hui les têtes ministérielles en France. Ils lui ont fait entendre qu'il fallait aussi tout bouleverser dans sa partie pour en déraciner les abus, profiter de l'exemple de son collègue [Saint-Germain], mettant sens dessus dessous le département de la Guerre, adopter comme lui de nouveaux principes et une nouvelle forme, en un mot, se rendre législateur par un chef-d'œuvre qui le couvrirait de gloire. »<sup>1</sup> Ces propos mis dans la bouche de Pellerin fils par l'Espion anglais ne sont pas dénués de fondement, mais ils forment une ellipse semblable à celle qui se trouve dans le mémoire de Choiseul de la fin de 1765 : dans l'un et l'autre cas il y a quelque chose de personnel à cacher. Il n'est pas permis en effet de douter que l'administration de Sartine ait commencé sous d'autres auspices, malgré toutes les pressions militaires susceptibles de s'exercer sur un anobli sans grands entours à la Cour, mais ayant la confiance du Roi et précédemment investi de la charge de lieutenant général de police, c'est-à-dire, selon le préjugé si répandu que Pellerin est censé répéter, un homme qui a « passé une grande partie de sa vie [depuis 1759] dans les fonctions les plus minutieuses et les plus viles de la magistrature »<sup>1</sup>.

Le nouveau roi, qui est instruit des choses de la Marine, a d'abord choisi un ministre intérimaire en la personne de Turgot, parce que la destitution de Terray a été discutée et donc retardée<sup>2</sup>. Plutôt que de nommer Sartine à la maison du Roi à la place de La Vrillière (1705-1777), Louis XVI lui confie la Marine le 26 août, peut-être il est vrai avec l'arrière-pensée de lui procurer ensuite un autre portefeuille<sup>3</sup>. Le 14 août l'abbé de Véri (1724-1799) note sur son journal : « M. de Sartine [...] n'a pas de

<sup>1</sup> *L'Espion anglais...*, op. cit., t. VIII, lettre 60, p. 315-316.

<sup>2</sup> Cf. *Journal de l'abbé de Véri*, éd. De Witte, vol. 1, 1928, p. 144.

<sup>3</sup> Lettre de Marie-Antoinette à sa mère du 7 septembre 1774, citée par Jacques Michel dans *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de M. de Sartine*, 1984, t. 2, p. 12 : « On a mis M. de Sartine pour la Marine ; il s'est fait adorer du peuple étant lieutenant de police. Je ne sais pourtant s'il a des talents pour la Marine, peut-être par la suite le changera-t-on de place ; c'est toujours un grand bonheur qu'un aussi honnête homme soit auprès du Roi ; pour moi, j'en suis enchantée. »

principes bien arrêtés sur la liberté du commerce. Sa probité, sa douceur et son exactitude au travail sont connues. Je l'aime personnellement et son avancement me sera agréable, mais je n'ai pu cacher à M. de Maurepas qu'il donne à M. de Sartine un travail qui est au-dessus de ses forces. Je crois même que celui-ci perdra de sa réputation dans cet emploi, si ce n'est avec la rapidité de la décadence, du côté du talent, de M. du Muy [le ministre de la Guerre]. Car la probité de celui-ci est toujours intacte ainsi que sa fermeté. J'ai peur qu'elle n'y échappe pas avec le temps. Comme son ami, je ne lui désire pas ce poste. »<sup>4</sup>

Pendant son court passage à la Marine, Turgot a eu le temps d'en prendre une idée générale, ainsi que le rapporte Véri : il « a reconnu que les 27 millions ou environ qui lui sont affectés ne suffisent pas pour payer les dettes indispensables qu'on lui a laissé à payer et pour entretenir la Marine sur le pied qu'elle est. Diminuera-t-il le nombre des vaisseaux ? Réformera-t-il celui des officiers d'épée et de plume ? Arrêtera-t-il les entretiens des ports et des fortifications ? Refusera-t-il le paiement des anciennes dettes ? En fera-t-il de nouvelles ? Voilà bien des partis excessifs : tous sont sujets à critique. S'il n'en adopte aucun, il lui faut accroissement de fonds jusqu'à ce que le temps lui ait permis d'élaguer le gaspillage qui se sera glissé dans plusieurs branches. »<sup>5</sup> Il est tentant de lui attribuer l'un des deux mémoires de la main de Bigot de Morogues que nous avons retrouvés en tout ou en partie, l'autre étant alors dû à Sartine<sup>6</sup>. Il est en fait difficile d'assigner un auteur à chacun des mémoires, ce qui est d'autant plus gênant que ces deux textes importants ne proposent pas la même solution au monarque. Le second texte, dont nous n'avons que la fin, paraît plus long, et plus prudent dans ses conclusions que le premier, quoiqu'il préconise une solution irréaliste ; nous les attribuerons tous deux à Sartine, en supposant que ni l'un ni l'autre n'ont été montrés au Roi, parce que la solution du second mémoire a été critiquée, et que l'ordonnance provisoire du 8 novembre 1774 adopte plutôt celle qui est indiquée dans le premier mémoire. Il y aurait donc eu un « détour ». Si l'on classe les mémoires dans l'ordre inverse, on n'a pas besoin d'en supposer un, mais alors le second fragment, qui comporte un repentir, ne se relie pas bien au premier texte. Nous n'avons pas retrouvé le rapport au Roi de l'ordonnance précitée, mais nous avons des noms à avancer pour les inspirateurs des deux textes dont nous allons d'abord rendre compte.

Le ministre s'applique à connaître toutes les branches de son département et n'entretient ici le Roi que de la situation des officiers et des troupes de la Marine. Il ne dissimule pas que « la constitution actuelle du corps des officiers et celle de l'administration sont un chaos effrayant où l'esprit démêle avec peine quelques restes épars et presque méconnaissables de cette ancienne constitution qui rendit autrefois la marine de France la plus formidable de toute l'Europe. La subordination semble peser à tout le

<sup>4</sup> *Journal de l'abbé de Véri*, op. cit., vol. 2, p. 174.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 162. Véri vise sans le dire le *Mémoire sur la situation du département de la Marine relativement aux fonds* d'août 1774, E204, auquel M. Legohérel fait plusieurs fois allusion dans sa thèse sur les trésoriers généraux de la Marine.

<sup>6</sup> *Mémoire pour le Roi*, non daté ni signé (il commence par l'adresse « Sire »), G123, f° 214 à 221, 8 folios y compris celui de titre rejeté à la fin dans la reliure, écriture de Bigot de Morogues. La fin du second mémoire, de la même main, est intitulée *Ce qu'il convient de faire dans les circonstances présentes* et foliotée (10) et (11) ; elle est dans le dossier de d'Estaing, C<sup>7</sup>-101(1). Le premier document comporte deux mots raturés et remplacés par d'autres, le second une rature ainsi qu'une et peut-être deux erreurs de date ; aucun n'est signé et, la fin dépassant la page d'écriture, Bigot finit dans la marge. Ce sont donc des copies.

monde, chaque membre cherche à se détacher du grand corps, chaque individu se replie sur lui-même ; les chefs ne savent plus à qui ils ont à commander, ce qu'ils peuvent commander, ce qu'ils doivent commander ; les limites entre le service militaire et l'administration sont ôtées, les autorités se heurtent sans cesse : la constitution de la Marine est devenue une espèce d'anarchie où personne ne commande et personne n'obéit. Des opérations précipitées, mal conçues, mal digérées et vicieuses dans leur principe ont aigri tous les esprits ; en voulant innover dans toutes les parties seulement pour innover, on a perdu de vue les points fixes sur lesquels on devait diriger sa marche ; on s'est égaré, on est tombé dans le précipice. »

Le ministre propose de ramener la constitution de la Marine à celle de Louis XIV, du moins telle qu'il la conçoit ; pour lui redonner sa vigueur et ses fruits, « il suffit que les différents corps qui composent la Marine soient instruits que V.M. s'en occupe ». Selon lui cette constitution a pour principe la distinction des fonctions confiées à quatre catégories d'officiers : les officiers de vaisseau, les officiers chargés de l'administration, les officiers d'artillerie et les officiers de port. Les premiers étaient aussi placés à la tête des compagnies d'infanterie, et il y avait des compagnies de gardes de la Marine tirés de la noblesse pour les remplacer. Les officiers d'artillerie, qui n'avaient pas de preuves à faire, dirigeaient les compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonnières des Classes ; ils entraient au service en qualité d'aides et n'étaient employés à la mer que dans les cas extraordinaires. L'intendant, les commissaires et écrivains avaient les approvisionnements, les magasins, la finance et la police des arsenaux, les Classes, la paie, les revues, etc. Les officiers de port, placés « sous l'autorité du commandant du port et aux ordres de l'intendant [*sic*], avaient dans leur district la construction et le radoub des vaisseaux [*sic*], leur équipement, l'amarrage des bâtiments dans les ports et rades, enfin tous les travaux et les opérations mécaniques du port ». Ils étaient ordinairement tirés de la marine marchande et quelquefois de bonnes familles bourgeoises, ils étaient reçus en qualité d'aides de port et ne servaient à la mer que lorsque les officiers de vaisseau n'y suffisaient pas. « Ainsi des quatre *classes* d'officiers distinctes qui composaient la Marine, trois étaient occupées à préparer les machines et les instruments de la navigation et de la guerre ; la première classe seule, celle des officiers de vaisseau, en faisait usage. Cette première classe était désignée par le nom de grand corps. » Telle était encore l'état de la constitution en 1760, ajoute l'auteur : elle n'avait encore « souffert aucune atteinte dangereuse ». Par cette présentation assez inexacte de la constitution, le nouveau ministre distingue quatre services qui doivent, selon la raison, être confiés à autant de corps différents ; il prétend que l'on s'est montré raisonnable jusqu'en 1760 ; nous avons vu ce qu'il en était<sup>7</sup>.

À la fin de 1761, l'autorité incorpore les compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonnières dans des brigades d'artillerie sur le mode de l'armée de Terre et supprime les compagnies d'infanterie que l'on rétablit par nécessité en 1766 [en fait en 1769] à l'intérieur des brigades d'artillerie, preuve qu'« on n'était pas content de son ouvrage ». C'était une petite réforme ; l'ordonnance du 18 février 1772 a bouleversé l'édifice de fond en comble. Les officiers, gardes et troupes ont été divisés en huit régiments ou brigades à Brest et à Toulon, Rochefort se trouvant supprimé comme port de guerre. Chaque brigade forme un corps isolé dont les officiers n'ont de rang qu'entre

---

<sup>7</sup> On se souvient que Truguet était partisan du découpage du corps militaire en quatre tronçons, mais il n'a pas dit que telle était la situation en 1761 (chapitre 8).

eux, n'avancent que dans leur brigade et ne peuvent servir que sur les vaisseaux qui lui sont affectés : « V.M. peut considérer qu'Elle a actuellement huit marines distinctes » et qui se distinguent moins par la variété de l'habit que par les formes du service qu'elles ont adoptées. Chacune de ces marines est chargée du service de mer et aussi du service de terre ; le service de l'arsenal étant également intermittent, il est impossible qu'il soit conduit avec l'intelligence et l'uniformité qui sont indispensables. « Cette constitution *monstrueuse* ne pouvait manquer d'éprouver des changements continuels » ; d'abord par l'instruction du 14 juin qui contredit souvent l'ordonnance, puis par les instructions particulières données au comte d'Estaing et tant d'autres lettres ministérielles qui achèvent de porter la confusion. D'autre part les deux ordonnances du 29 août 1773, qui paraissent être une suite de celle de 1772, réduisent les gardes de la Marine et « créent de nouvelles compagnies sous le titre d'écoles royales de marine, lesquelles *paraissent* destinées à remplacer les compagnies des gardes du pavillon et de la Marine qu'on se proposait sans doute de laisser éteindre ». L'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1774 créant les nouveaux élèves de port n'a pas été imprimée, ce qui n'a pas empêché qu'elle soit mise à exécution. En somme on a séparé en huit corps celui dont les *fonctions* sont les mêmes et on a réuni en un seul ceux « dont les *fonctions* ne doivent jamais être confondues ». « Le découragement est partout ; le dégoût s'en est suivi et, depuis 1772, un grand nombre d'officiers de vaisseau, dont quelques-uns avaient déjà acquis une réputation distinguée, ont donné leur démission ; le ministre s'est même vu contraint d'en refuser plusieurs autres, parce que le nombre en devenait trop considérable. »

Sartine a écouté tous les avis de ceux des officiers civils et militaires qu'il a rassemblés après en avoir averti le Roi, il a lu les mémoires qui lui ont été donnés ou adressés. Tout le monde, dit-il, paraît d'accord pour rétablir le grand corps dans son intégrité ; répartir les officiers et le matériel entre les trois grands ports selon leurs possibilités et la position des ports anglais ; rendre le service du port et de l'arsenal à l'administration, en donnant aux officiers de marine une inspection réelle mais bornée ; former des troupes uniquement attachées au service de la Marine ; rétablir les compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonniers et confier le service de l'artillerie aux officiers de marine les plus compétents ; abolir les écoles d'élèves de port et rendre aux trois corps leurs anciennes attributions ; réunir provisoirement en une compagnie de gardes du pavillon et une de gardes de la Marine les gardes des six brigades de Brest et faire de même à Toulon. Agir ainsi, poursuit le ministre, c'est anéantir la législation de 1772, mais aussi retourner aux sources, car « il est bien inconcevable, Sire, d'après cet exposé, qu'on ait osé dire au feu Roi votre aïeul que les dispositions de l'ordonnance de 1772 et autres subséquentes n'avaient pour objet que de ramener le service de la Marine à la constitution de 1689 ! »

L'*ordonnance provisoire* doit donc tendre à ramener le service à ce qu'il était en 1771, sauf quelques dispositions à conserver. L'*ordonnance définitive* sera rendue lorsque le ministre aura eu le temps de l'établir en toute connaissance de cause, car « le tableau effrayant et que j'ai sans cesse devant les yeux, les désordres qui sont les suites trop ordinaires des opérations précipitées [sont] un avertissement et une leçon pour moi de me défier de mes forces ». Sartine, si nous ne nous trompons pas de ministre, supplie le Roi d'agréer qu'il se conforme à la procédure que son prédécesseur a suivie<sup>8</sup> : examen et discussion du projet d'ordonnance provisoire dans un comité

<sup>8</sup> Ce prédécesseur peut être Boynes, voire Turgot s'il a eu le temps de réunir un comité sur un projet.

d'officiers de vaisseau et d'administrateurs assemblés sur l'ordre du Roi ; compte rendu de l'examen dans un « comité ministériel » ; délibération au Conseil d'en haut, si le Roi le juge nécessaire. On ne prend aucun risque à rendre une ordonnance provisoire, car tous les officiers assurent qu'en cas de guerre la constitution actuelle « rend le service absolument impraticable ». Si, sous l'empire de l'ancienne constitution, la France a éprouvé des malheurs sur mer, on doit « peut-être les imputer au défaut de capacité dans les chefs et plus encore sans doute au malheur des circonstances ». Il convient de « calmer les esprits, ramener l'ordre et la tranquillité après un long orage, réveiller l'émulation engourdie et préparer toutes les *parties* à l'ordonnance générale et définitive que je ne pourrai proposer à V.M. que dans un an ou dix-huit mois [...], qui forme de toutes les *parties* du service un ensemble harmonieux, solide et tel que cette constitution participe de tous les avantages qui peuvent résulter des diverses ordonnances rendues jusqu'à ce jour », sans en conserver les inconvénients.

Le lecteur remarque une fois de plus, dans la même phrase et par le mot de *parties*, l'opposition entre la notion de corps (ou de « classe ») et celle de fonction. Dans le premier énoncé, le ministre suit la voix de la Marine, du moins celle qui a atteint son bureau ; dans le second, celui dont nous n'avons que la fin, il montre plus de circonspection : « serait-il prudent de s'en rapporter uniquement à l'avis des officiers généraux, intendants et autres personnes attachées à la Marine ? *Peuvent-ils être juges dans leur propre cause ?* Et dois-je adhérer à leur jugement, avant que d'avoir pu me convaincre par moi-même que les intérêts personnels n'ont point influé sur les décisions et que les partis que l'on me propose sont en effet les plus sûrs pour le service de V.M. ? » Il s'agit ici de rétablir, par une ordonnance provisoire, non pas la situation de 1765, mais celle de 1761, époque « antérieure à toutes les ordonnances par lesquelles la constitution de 1689 a commencé à être altérée », en conservant quelques dispositions de l'ordonnance de 1765 reconnues préférables. Mais certaines dispositions des ordonnances et règlements de 1772 et 1773 seront peut-être à conserver également, après examen : « ne serait-ce pas une inconséquence apparente que de revenir sur ses pas et de remettre en vigueur quelques dispositions particulières de ces ordonnances après les avoir abrogées en leur entier ? » Sartine propose un tempérament : remettre en vigueur la constitution d'avant 1761, suspendre sans les annuler les ordonnances et règlements rendus en 1772, 1773 et 1774, par une lettre adressée au nom du Roi aux chefs des trois ports. Cette lettre indiquerait que S.M. n'a pu encore s'occuper de la Marine et qu'Elle demande aux officiers de vaisseau et d'administration de concourir au rétablissement de l'ordre. Cette lettre procurera le répit nécessaire à l'établissement d'une *ordonnance préparatoire* qui « fixerait les articles essentiels du service sur lesquels il est instant de prononcer, soit d'après les ordonnances rendues depuis 1772, soit d'après celles qui sont antérieures à cette époque ».

Ce retour à la législation d'avant 1761, qui perce à plusieurs reprises dans les deux rapports, ainsi que l'évocation quelquefois fautive d'un passé reculé, doivent frapper le lecteur. Si l'on met de côté l'influence que Blouin a pu exercer dès ce moment sur le ministre, un homme âgé ou retiré du service depuis longtemps peut seul avoir produit une telle impression sur un débutant : cet homme, c'est encore Joseph Pellerin, dont le mémoire autographe portant sur les compagnies franches et le projet

d'ordonnance provisoire sont venus à notre connaissance<sup>9</sup>. Pellerin explique ce qu'est une compagnie franche : une petite troupe dont le capitaine est en quelque sorte le colonel et qui sert isolément, bref une mauvaise troupe car elle n'a aucun objet d'émulation, sauf exception. Dans l'armée de Terre, on ne laisse pas des compagnies isolées au même endroit. Le soldat n'est, dans la Marine, qu'un accessoire : si l'on en comprend dans les équipages, c'est pour économiser les matelots. Il n'est pas même nécessaire pour la mousqueterie, « que tout homme quelconque sert aisément dans le besoin ». Le soldat est plutôt un auxiliaire de la police à bord, car il contient le marin. Les compagnies à demi-solde — supprimées comme nous le savons en 1690 — résidaient dans le même port ou village, si bien qu'un malheur arrivé à un vaisseau frappait toute une communauté. Aussi, poursuit Pellerin, au lieu d'attacher une compagnie de soldats-gardiens à un même vaisseau, on a créé des compagnies franches à solde entière qui fournissaient des détachements pour former le piquet de chaque vaisseau en armement. À terre non plus, le service du soldat ne réclame pas la formation en bataillons ou régiments : il se limite à la garde du port.

Cela ne veut pas dire que ce service ne serait pas mieux fait dans cette formation, et Pellerin assure que l'armée de Terre a donné toute satisfaction pendant onze ans. Si l'on voulait former les soldats de marine en corps de troupe, il faudrait leur donner des officiers de terre pour chefs, comme en Angleterre. C'est parce qu'en France ses chefs sont officiers de marine que la forme de la compagnie franche convient le mieux : elle est la mieux adaptée à cette partie accessoire de leur métier et elle permet d'entretenir davantage d'officiers de marine, car il faudrait sans cela admettre des officiers de terre à bord, qui ne feraient pas le service d'officier de marine. Ce dernier argument paraît décisif à l'auteur du mémoire. Le projet d'ordonnance de rétablissement de cent compagnies franches et de trois compagnies de bombardiers est très bref<sup>10</sup>. Il se termine ainsi : « Veut et ordonne S.M., en *annulant* l'ordonnance du 18 février 1772, l'instruction du 14 juin suivant, l'ordonnance du 29 août 1773 concernant l'école des élèves de la Marine au Havre et celle du 1<sup>er</sup> janvier dernier concernant les officiers de port et élèves de port, qu'à commencer du 1<sup>er</sup> janvier prochain le service dans ses ports soit fait sur le même pied qu'il était en 1761, et ce jusqu'à ce que S.M. ait expliqué plus particulièrement ses intentions par les règlements particuliers qu'Elle jugera convenables suivant les circonstances, ainsi que par l'ordonnance générale qu'Elle se propose de rendre pour ses armées navales et arsenaux de marine. » Dans le projet, les compagnies d'infanterie comprennent 40 hommes et les compagnies de bombardiers, 41 hommes.

Rodier n'a pas de mal à montrer que ce plan est impraticable<sup>11</sup>. On veut « faire tomber l'édifice des nouveautés introduites dans le service de la Marine par l'ordonnance du 18 février 1772 » et diminuer la dépense : il est possible d'y arriver sans détruire les brigades, mais en leur enlevant le matériel naval. C'est cette affectation

<sup>9</sup> *Mémoire sur les compagnies franches en général et particulièrement sur celles qu'il est proposé de rétablir dans le service de la Marine, septembre 1774* (marqué 2), autographe de Joseph Pellerin fils, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement.

<sup>10</sup> *Projet d'ordonnance pour le rétablissement de cent compagnies franches de la Marine et de trois compagnies de bombardiers pour le service de la Marine dans les ports et à la mer*, autographe de Blouin avec des ajouts de Pellerin, C<sup>3</sup>-13.

<sup>11</sup> *Observations sur le projet de rétablissement des cent compagnies franches de la Marine et de trois compagnies de bombardiers telles qu'elles existaient en 1761, et de la suppression des huit régiments ou brigades du corps royal de marine créés par l'ordonnance du 18 février 1772*, autographe de Rodier, 1774, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement.

qui a « interverti le service », parce qu'on a donné au militaire des détails d'administration qui ne peuvent le regarder. En 1763 Rodier avait déjà écrit que l'affectation des vaisseaux aux officiers militaires était une idée à proscrire, et il affirme maintenant qu'ils demanderont de les rendre. Il rappelle en revanche que la forme des compagnies franches a été regardée comme vicieuse : à terre elles étaient en général abandonnées aux capitaines d'armes, qu'on ne surveillait pas, et les détachements à la mer ne comprenaient parfois aucun officier de la compagnie ; le vice principal résidait dans le défaut d'un état-major chargé spécialement et par état de la tenue et de la discipline de la troupe, comme dans l'armée de Terre. Le major de la Marine n'avait que la police générale, non la police intérieure ni l'administration des compagnies. Les inspections pouvaient remédier à quelques abus, mais non maintenir « l'ordre continu qui doit exister dans toute troupe militaire ». Rodier indique lui aussi que Choiseul s'est déterminé à supprimer les compagnies franches à cause de leur grand délabrement.

Dès 1769 l'on prévoyait que les brigades devenues mixtes seraient une pierre d'attente, « parce qu'on avait senti dès lors qu'il serait impossible que le département de la Guerre continuât à fournir des troupes de terre pour le service des vaisseaux et des ports, et que ce qui s'était exécuté lorsque les deux ministères de la Guerre et de la Marine étaient réunis, ou lorsque les deux ministres étaient de concert, ne s'exécuterait pas toujours sans embarras, puisqu'il s'en présentait même malgré l'intelligence qui régnait entre les deux ministres ». L'entente de deux ministres conditionnant l'exécution d'une partie du service public, Rodier croit comme Blouin que cette forme ne peut durer ; puisqu'on ne peut, pour la raison invoquée par Pellerin, entretenir des troupes spéciales comme en Angleterre, on en revient aux troupes de marine. Le premier commis préconise le maintien de six brigades mixtes au lieu de huit et le rétablissement des suppléments d'appointements aux officiers des compagnies (à raison de deux par compagnie). Les officiers de marine regrettent en général les compagnies de bombardiers classés : on peut les rétablir, mais dans le cadre des brigades, afin de garantir l'émulation. Il est plus simple enfin de ramener provisoirement le service à ce qu'il était avant l'ordonnance de 1772, sans se référer à celle de 1689 ni à celle de 1765, et de prendre tous avis avant de se déterminer sur la forme définitive du service.

Levassor de Latouche donne un court mémoire sur les troupes<sup>12</sup>. Il y aurait lieu selon lui de créer un emploi de commandant des troupes de marine par grand port, du grade de chef d'escadre ou de capitaine de vaisseau, mais dans ce dernier cas plus ancien que le major ; ce commandant serait le suppléant du commandant de la Marine. Il y aurait un major, des aides-majors, des sous-aides-majors et des officiers de fortune pris parmi les capitaines d'armes et les sergents, pour favoriser l'émulation des bas-officiers. On confierait à ces officiers de fortune des fonctions particulières de tenue et de discipline aux casernes et l'exercice des recrues, notamment. Le groupement des compagnies par quatre permet de pallier les absences d'officiers de marine appelés au service de mer ; le plus ancien capitaine commanderait les autres. Les compagnies se composeraient au complet de cent hommes et non de quarante, et il y en aurait cent vingt en tout temps, ainsi qu'un nombre invariable de bas-officiers. De ces compagnies on pourrait en distraire douze pour former trois compagnies de bombardiers et neuf compagnies de canonnières ou soldats-canonnières. On exigera de ceux qui s'engageront

---

<sup>12</sup> Mémoire autographe signé Latouche, s.d. [1774], C<sup>3</sup>-13, pour ce paragraphe.

de se faire classer, afin que l'instruction reçue ne soit pas perdue pour la Marine : toujours cette idée de profiter au maximum des engagés, alors qu'un engagement de huit ans vaut bien des campagnes...pour celui qui navigue. Uniforme pareil pour toutes les troupes, bleu et rouge ; les officiers peuvent porter l'uniforme des troupes, qu'ils servent ou non avec les troupes, et l'ancien grand uniforme. Notons enfin que Latouche propose la création d'une place de major général dont le détail s'étendrait à toutes les parties du service, et non seulement aux troupes, mais une place distincte de celle de commandant des troupes.

Le chevalier de Fabry a été invité par le ministre à formuler son avis sur cette question des troupes qui conditionne à présent tout le service de la Marine à cause de la forme qu'on leur a donnée en 1772 et qui ne peut subsister<sup>13</sup>. Il approuve en général le plan de Latouche. Il indique que dans la formation des états-majors des bâtiments, le commandant de la Marine chercherait à comprendre un officier attaché à chaque compagnie dont le major forme un détachement, et cet officier choisirait les hommes. La place des officiers de fortune est réduite à deux quartiers-maîtres dans chacun des trois ports. L'article de l'uniforme est devenu un cheval de bataille : le grand uniforme a pour objet, selon Fabry, de « paraître décevant dans le pays étranger, et c'est toujours bienfait que d'honorer sa nation ». Il n'oublie pas de dire que l'autorité du commandant du port devrait s'étendre au-delà des officiers de marine et des troupes et embrasser toutes les parties du service des arsenaux. Sous ses ordres, un chef d'escadre, commandant en second, en aurait le détail ; ensuite un major général de la Marine, un capitaine de vaisseau qui aurait toutes les fonctions des anciens majors de la Marine avec, sous ses ordres, un major d'infanterie, également capitaine de vaisseau, pour le détail des troupes (caisse, recrues, habillement, exercice, discipline, etc.), comme dans l'armée de Terre, ainsi que des aides et sous-aides majors.

Fabry tient pour les bombardiers des Classes. Les compagnies (250 hommes en tout) se recruteraient parmi les apprentis-canonnières et, directement, parmi les gens de mer des Classes qui ont fréquenté les écoles d'artillerie. Les soldats de l'infanterie de marine iront au polygone et pourront être versés dans ces compagnies, à condition de se faire classer. Les compagnies fourniraient les maîtres-canonnières des vaisseaux, et les maîtres-canonnières entretenus y seraient incorporés. On retrouve l'opinion opposée dans un autre mémoire, qui paraît être l'ouvrage d'un ou de plusieurs officiers de marine qui étaient versés dans le service de l'artillerie : ceux-ci préconisent les brigades mixtes d'artillerie et d'infanterie et les engagés<sup>14</sup>. Le commandant de l'artillerie du port de guerre dispose ici d'un état-major et des troupes : c'est le système de 1769. Soixante-dix compagnies mixtes (et non corps mixtes) fourniraient 900 chefs de pièce sur un corps de 5 040 hommes. Les canonnières engagés pour trois ans seraient astreints, non pas à se faire classer, mais à un certain nombre de campagnes avant l'âge de cinquante ans, pour avoir ensuite droit à une pension sur les Invalides. Ces canonnières soulagent les Classes sans leur nuire ; ils leur laissent au contraire davantage de places dans la maistrance de manœuvre. Le meilleur moyen de faire fleurir les Classes pour le Roi reste l'augmentation de la paie car le coût de la vie a crû et les marchands ont augmenté les gages ; il vaut mieux que les avancements prématurés. Si l'on veut des compagnies de bombar-

<sup>13</sup> *Idées générales sur la forme des troupes de la Marine, à Paris, 14 septembre 1774*, signé le chevalier de Fabry, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement. Fabry a été officier-major pendant vingt-cinq ans, jusqu'en 1762.

<sup>14</sup> *Mémoire sur l'infanterie et l'artillerie de la Marine, [1774]*, C<sup>3</sup>-13, pour ce développement.



diers, ajoutent les auteurs, il suffirait d'en lever trois de trente hommes : rien n'empêche pourtant d'apprendre le jet des bombes à des canonniers de la troupe ou des Classes, « comme il a presque toujours été prescrit ».

Dans un autre mémoire, qui paraît être la suite de celui que nous venons d'évoquer, sont détaillés les inconvénients des canonniers des Classes<sup>15</sup>. Au canonnier il faut « de l'honneur, le bien-être de la vie et l'honnête liberté ». C'est sur ce dernier chapitre qu'il faut freiner le marin français de bonne heure car « la plupart ne sont bien que là où ils ne sont pas ». Ce vice « vient du défaut d'aisance, de l'indifférence, du trop peu d'intérêt qu'ont pour eux leurs supérieurs et aussi du peu de confiance qu'ils peuvent prendre en ces derniers ». Le marin n'aime pas aller à l'école de canonage, parce qu'il y est trop peu payé et qu'il n'a souvent même pas choisi cette spécialité. Les maîtres-canoniers entretenus préfèrent les enfants de leurs proches parents, amis ou compatriotes pour apprentis et en placent sur les bords dans le canonage, qu'ils l'aient déjà été ou non. Ils prétendent qu'autrefois tous les canonniers des vaisseaux de guerre provenaient des ports de guerre ou de leurs environs : vraie ou fausse, cette opinion nuit au bien du service, car le commerce a besoin lui aussi de bons canonniers. Le mémoire comporte donc la proposition d'établir ou de rétablir des écoles de canonage dans les principaux ports marchands ; ces nouvelles écoles auraient encore l'avantage d'éviter d'occuper les apprentis des ports de guerre à des travaux journaliers sans rapport avec l'artillerie ; il y aurait des périodes d'instruction pour entretenir les compétences acquises. De janvier 1767 à avril 1774 on a incorporé 714 apprentis à Toulon, dont 168 ont été réformés ; 480 ont été reçus servants de deuxième force, 66 seulement de première force, capables de devenir aides, et cela en 7 ans et 4 mois. Il faut, pour armer tous les bâtiments de Toulon, 718 aides-canonniers et 5 888 canonniers de deuxième force. À cette allure, 35 années seront nécessaires pour disposer de trois aides par canon et 80 ans pour disposer du nombre suffisant de servants instruits...

Le projet d'ordonnance portant rétablissement des compagnies franches attire les critiques que l'on pouvait prévoir de la part de d'Estaing, à qui il a été communiqué<sup>16</sup>. Les canons sont les fusils de la Marine, dit-il ; sur un vaisseau tout le monde doit être à la fois marin et artilleur. L'état de l'artillerie, qui était pitoyable, a changé grâce aux brigades de 1761. « Je ne peux me rappeler sans frémir qu'en partant de Brest en 1757 sur le *Zodiaque* commandé par M. d'Aché, je demandai à M. de Gotha [?-1759], lieutenant en pied, pourquoi il avait choisi le boulanger du navire pour lui confier un poste aussi important que celui de chef d'une pièce de 24. Il me répondit qu'accoutumé à chauffer le four, cet homme devait l'être davantage au feu ! La supériorité de l'ennemi, les canons qui crèvent, des équipages découragés, épouvantés par le carnage que ce malheur occasionne, qui aiment mieux recevoir des boulets que de hasarder d'en envoyer, étaient le fruit terrible du défaut d'artilleurs. » Les apprentis-canonniers sont utiles, mais ils ne suffisent pas aux besoins et la durée de leur instruction est insuffisante, « la discipline exacte leur manque, parce ce n'est qu'une troupe libre, momentanée et qui ne peut être assujettie toujours ». Détruire l'établissement des brigades, même sous sa forme actuelle, serait une grave erreur, poursuit d'Estaing. La mousqueterie n'est vraiment utile que dans les parties hautes du navire, et, pour y grimper, il faut être matelot. C'est pourquoi, sous le ministère du duc de

<sup>15</sup> *Mémoire sur l'artillerie de la Marine, 1774, 2<sup>e</sup> partie, D<sup>4</sup>-8, f<sup>o</sup> 30 à 37, pour ce développement.*

<sup>16</sup> *Observations sur le projet d'ordonnance communiqué à Fontainebleau le 5 novembre 1774, autographe de d'Estaing (brouillon), C<sup>3</sup>-73, pour ce développement.*

Choiseul, on avait accordé une gratification aux soldats de terre qui y allaient : on songeait à faire d'eux des matelots. D'Estaing met ensuite le doigt sur l'une des motivations des partisans des compagnies franches : Boynes ne donnait rien aux officiers des troupes et demandait trop ; on veut à présent donner des suppléments à des officiers de marine sans rien exiger en contrepartie. En fait, écrit-il, on veut rétablir les compagnies franches, la plus mauvaise troupe qui fût, et séparer le soldat-marin de l'artilleur, ce qui est un contresens. Il propose au moins que dans chaque section du nouveau corps, il y ait une compagnie de canonniers et une de soldats-matelots pour trois « basses compagnies » de fusiliers, chaque section recevant un nom ou un numéro.

En définitive Sartine porte trois ordonnances à la signature : la première est cette ordonnance provisoire dont il parlait ou dont on parlait en son nom dans les mémoires que nous avons analysés en commençant (8 novembre 1774) ; les deux autres ont trait à l'infanterie et à l'artillerie de la Marine respectivement (26 décembre). Le préambule de l'ordonnance du 8 novembre résume les préoccupations du ministre sur le service de la Marine en général : « S.M. aurait reconnu que, d'un côté, la forme actuelle ne peut subsister par les difficultés qui s'y rencontrent et que, de l'autre, il n'est possible d'adopter la plupart des partis proposés sans un long et mûr examen, considérant en même temps combien il importe de ramener le service des ports et celui de ses armées navales à une exécution facile, Elle aurait résolu de *rappeler provisoirement le service de sa marine à l'ordonnance du 25 mars 1765*, laquelle, ayant pour base les principes établis dans celle du 15 avril 1689, renferme aussi plusieurs dispositions particulières de divers règlements rendus avant ladite ordonnances de 1765 [...]. »<sup>17</sup> La raison, c'est-à-dire Rodier, l'a emporté : ni Pellerin, ni Blouin n'ont pu faire prévaloir le retour à la situation d'avant 1761.

L'ordonnance provisoire indique que, sauf exception, on doit suivre l'ordonnance générale et les quatre règlements particuliers du 25 mars 1765 ; cette exception, ce sont les troupes et l'artillerie<sup>18</sup>. La division en huit brigades est « provisoirement » supprimée, et l'unité du corps de la Marine restaurée ; les vaisseaux et les magasins particuliers sont à remettre aux intendants et ordonnateurs, officiers de port et gardes-magasins le 1<sup>er</sup> janvier 1775, le procès-verbal de remise valant décharge pour les colonels, majors généraux et majors<sup>19</sup>. La garde du port sera à nouveau assurée par des troupes dont les corps de garde seront placés d'un côté de chaque porte, les suisses ou portiers choisis et nommés par l'intendant devant se trouver de l'autre côté<sup>20</sup>. Le conseil de construction établi par les ordonnances de 1689 et 1765 est provisoirement maintenu sous le titre de conseil de marine et régi par le titre 45 de l'ordonnance de 1765, étant entendu que le major de la Marine y a accès et que le conseil peut appeler des capitaines, commissaires et autres officiers chargés de détail le cas échéant<sup>21</sup>. Les officiers de marine non attachés aux détails sont détachés aux travaux et visites par le commandant selon le titre 27 de l'ordonnance de 1765, « *se réservant S.M. de fixer par la suite les fonctions dont lesdits officiers de vaisseau seront chargés* »<sup>22</sup>. Les officiers

<sup>17</sup> *Ordonnance du Roi pour régler provisoirement ce qui sera observé dans les différentes parties du service de la Marine*, du 8 novembre 1774, préambule.

<sup>18</sup> *Ibid.*, art. 1 et 7.

<sup>19</sup> *Ibid.*, art. 2, 3 et 8.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>22</sup> *Ibid.*, art. 6.

de marine reprennent le grand uniforme réglé en 1764 ; ils ont le droit de porter à la mer et dans le port le surtout bleu sans parements ni ornements, et ceux qui sont attachés aux troupes portent l'uniforme des troupes pendant le service<sup>23</sup>. Leurs appointements sont ceux que les ordonnances du 11 janvier 1762 et du 14 septembre 1764 ont fixés, les anciens capitaines de frégate restant à la paie de 2 000 l jusqu'à ce que le Roi leur en accorde 3 000<sup>24</sup>. Les officiers de port sont rétablis sur le pied de 1771 et prennent rang à la date de leur commission ou brevet avec les officiers de vaisseau ; les écoles d'élèves de port sont supprimées, et les officiers d'administration et les ingénieurs-constructeurs sont rétablis<sup>25</sup>. Bref, l'œuvre de Boynes est pratiquement anéantie en quinze articles.

D'après l'ordonnance de l'infanterie, les huit brigades supprimées servent à former cent compagnies d'infanterie en trois divisions et dix sections, ainsi que trois compagnies de bombardiers<sup>26</sup>. Le complet de guerre est fixé à 118 bas-officiers et engagés par compagnie ; l'effectif du temps de paix est fixé par des ordres particuliers, selon les besoins du service<sup>27</sup>. L'état-major d'une division comprend le major de la Marine et des armées navales, un major des troupes (tous deux capitaines de vaisseau) et des officiers-majors pris dans le corps de la Marine ; en tout les trois états-majors absorbent 32 officiers de marine, et le « corps royal d'infanterie de la Marine », 332 de ces officiers, tous pourvus de suppléments d'appointements, plus dix quartiers-maîtres<sup>28</sup>. Les majors de la Marine retrouvent leurs anciennes fonctions et ont en fait le commandement de leur division<sup>29</sup>, quoique l'auteur de l'ordonnance se garde d'employer le mot. Pour maintenir l'uniformité de ce service, un officier général, nommé chaque année par le Roi, effectue une tournée d'inspection<sup>30</sup>.

L'un des deux maréchaux, Broglie ou Soubise, ayant lu les ordonnances imprimées, envoie un mémoire très sévère que nous avons commencé d'exploiter au chapitre 14, et conclut que le ministre a été berné<sup>31</sup>. On forme un corps d'infanterie de 12 000 hommes au lieu des 10 000 qu'il comptait avant 1761 : voilà la seule différence remarquable. Pas de drapeau pour rallier les individus, pas de chef pour commander ce corps énorme : « Ce nombre d'hommes est au moins dix fois trop grand pour ne faire qu'un seul corps, surtout à la Marine dont l'officier ne connaît aucune espèce de règle et de discipline militaire [...]. » Les troupes de l'ordonnance de 1774 ne sont qu'une infanterie simple, celles de 1772 devaient être utiles à la conservation et à l'entretien de la flotte et payées comme troupe d'artillerie. Ces services « sont infiniment plus nobles et plus importants que celui de journaliers et de manœuvres que prescrit cet article [n° 22] ; cette constitution était non seulement économique, mais convenable à la qualité des hommes et à la chose pour laquelle ils étaient institués. » Maintenant

<sup>23</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>24</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>25</sup> *Ibid.*, art. 11 à 13.

<sup>26</sup> *Ordonnance du Roi portant création de cent compagnies de fusiliers en un seul corps, sous la dénomination de corps royal d'infanterie de la Marine*, du 26 décembre 1774, art. 1 à 4.

<sup>27</sup> *Ibid.*, art. 5, 6 et 8.

<sup>28</sup> *Ibid.*, art. 7, 9, 10 et 16.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 13 et 14.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 19. Cette place est donnée le 2 février 1777 au comte de Roquefeuil, qui la garde jusqu'au 15 avril 1781, peu avant son élévation au grade de vice-amiral (17 novembre) ; il a aussi l'inspection de l'artillerie et succède ainsi à Bigot de Morogues.

<sup>31</sup> *Notes relatives à l'ordonnance de la Marine du 26 décembre 1774*, s.d., C<sup>3</sup>-13, pour ce développement. Le critique pourrait viser plus particulièrement Latouche.

l'officier ne fait plus que prêter sa troupe à l'intendant pour le travail de manœuvre, moyennant une deuxième paie et des conflits supplémentaires : la flotte périra faute de bras et de soins, et l'officier reviendra à son ancienne oisiveté.

Comme troupe le nouveau corps est bâti en dépit du bon sens, poursuit notre censeur. Les sections n'ont aucune autorité pour pourvoir à leur discipline, c'est un peu plus commode pour le major-commandant qui diminue par là ses écritures ; il aurait fallu y mettre un état-major complet, mais le major-commandant en aurait été gêné. Le major de la Marine et des armées navales reprend ses anciennes qualités et y ajoute le commandement des troupes : la chose est d'autant plus extraordinaire que dans toutes les troupes connues le major est le numéro trois, et, dans la Marine, il ne l'est même pas, car en l'absence du commandant de la Marine, c'est le plus ancien officier général ou capitaine de vaisseau qui commande en son absence<sup>32</sup>. À Brest l'état-major comprend 13 officiers pour la police, la tenue et la discipline de 6 000 hommes, soit l'équivalent de six régiments à deux bataillons ; il y en avait 66 selon l'ordonnance de 1772. L'officier général remarque qu'un lieutenant de vaisseau commande une section : c'est probablement pour que la qualité ou le rang de major d'infanterie donne partout le commandement ! Du reste l'ancienneté ne lui donnera aucun droit, puisque dans la Marine, un capitaine n'ose mettre un garde aux arrêts : « si cela arrivait, il y aurait conjuration le lendemain ». Les quartiers-maîtres sont utiles au major-commandant pour lui en répondre, « cette prévoyance est beaucoup plus relative à la finance qu'à la tenue et à la police d'une troupe ». Le critique admet qu'on aurait dû accorder des suppléments en 1772 ; on en donne à présent pour un service de moins : « le major-commandant aura vraisemblablement sollicité ce surcroît d'appointements pour avoir la galerie de son côté contre les officiers généraux et capitaines de vaisseau mécontents de n'être rien à un corps de troupes de 12 000 hommes. » L'uniforme unique est encore un moyen d'indiscipline car « la différence des uniformes est regardée par tous les militaires comme le premier moyen de discipline, il contient l'officier comme le soldat ». Il y en avait huit ; il suffisait d'en ajouter deux.

Enfin l'ordonnance ne dit nulle part que l'infanterie aidera les 210 bombardiers dans le service des 6 000 pièces d'artillerie. Les compagnies de bombardiers et de canonniers, plaide notre écrivain, assuraient à la tête de chaque corps la formation de fusiliers et se portaient avec eux à l'entretien et à la conservation de tout le matériel naval, artillerie comprise. L'expérience a montré que les compagnies franches ne valaient rien ; celles-ci ne rendront pas de bons services en dépit des 2 388 680 l qu'elles coûteront au complet. Nous concluons quant à nous que les fautes de Boynes et l'état d'esprit dominant dans la Marine au début du nouveau règne entraînent la suppression des brigades d'artillerie qu'il fallait rétablir et la reconstitution d'une artillerie-croupion aussi inutile qu'avant 1762.

La seconde ordonnance du 26 décembre 1774 ramène en effet provisoirement le service de l'artillerie de la Marine à ce qu'il était avant la formation des brigades en 1762, compte tenu de l'ordonnance du 25 mars 1765 et du règlement du 7 juin 1767<sup>33</sup>. Trois compagnies de bombardiers classés de 70 hommes sont rétablies<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> Ordonnance du 25 mars 1765, art. 284.

<sup>33</sup> *Ordonnance du Roi pour rétablir les compagnies de bombardiers classés dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort et régler provisoirement ce qui sera observé dans le service et l'administration de l'artillerie de la Marine*, du 26 décembre 1774, préambule.

Les apprentis-canonnières subsistent provisoirement, le nombre de caps et de sous-caps étant doublé<sup>35</sup>. Les maîtres-canonnières entretenus subsistent eux aussi provisoirement tels qu'ils sont<sup>36</sup>. Ils se recrutent alternativement et au concours parmi les bas-officiers des compagnies de bombardiers et d'apprentis-canonnières ayant obtenu à la mer le mérite de maître-canonnier, et, d'autre part, parmi les canonnières des Classes titulaires du même mérite, avec pour condition supplémentaire et commune d'avoir exercé en chef les fonctions de maître-canonnier pendant deux campagnes<sup>37</sup>. Les bas-officiers admis à l'entretien quittent leur compagnie<sup>38</sup>. Les maîtres-canonnières, entretenus ou non, faisant fonction de maîtres-canonnières en chef, les fourriers et les sergents se conforment aux dispositions de l'ordonnance de 1765 en tout ce qui n'est pas contraire à la nouvelle ordonnance<sup>39</sup>.

Une place de commandant en chef de l'artillerie et une place de commandant en second sont créées dans chacun des grands ports, au profit de capitaines de vaisseau ; quatre lieutenants et quatre enseignes sont attachés à l'artillerie dans chaque port, outre ceux des compagnies<sup>40</sup>. Le commandant en chef dispose de tout le personnel militaire de l'artillerie et rend compte au commandant de la Marine<sup>41</sup>. La forme de 1767 subsiste pour le service non militaire à terre : « l'administration de l'artillerie, en ce qui concerne l'approvisionnement et la conservation des canons, armes, ustensiles et munitions relatives à ce service, appartiendra à l'intendant ou ordonnateur, pour être dirigée par le commandant de l'artillerie, avec lequel il se concertera pour ces différents objets »<sup>42</sup>. Le commandant de l'artillerie, « de concert avec » l'intendant et non sous ses ordres, a l'inspection sur les approvisionnements de l'artillerie, veille à leur conservation et à l'exécution des ouvrages faits d'après ses plans et modèles ; il a l'inspection sur les ouvriers employés à ces ouvrages, il est juge de leur mérite ; il est présent aux marchés passés par l'intendant ou ordonnateur pour le service de l'artillerie et aux recettes des effets livrés au titre des marchés, avec les officiers d'artillerie et le maître-canonnier du port, et il signe les certificats de réception<sup>43</sup>.

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, t. 1, art. 1 et 2.

<sup>35</sup> *Ibid.*, t. 2, art. 1. On annonce comme une possibilité la création de compagnies dans les principaux ports de commerce (art. 2).

<sup>36</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 1.

<sup>37</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 2 à 5.

<sup>38</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 6.

<sup>39</sup> *Ibid.*, t. 3, art. 7.

<sup>40</sup> *Ibid.*, t. 4, art. 1 et 2. Les suppléments sont les suivants : 2 400 l au commandant en chef, plus 1 200 l pour un secrétaire et frais de bureau ; 1 200 l au commandant en second, 400 l aux lieutenants et 250 l aux enseignes (art. 3).

<sup>41</sup> *Ibid.*, t. 4, art. 6 et 7. Le commandant en second a même autorité et fonctions que son chef en l'absence de celui-ci (art. 8).

<sup>42</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 3.

<sup>43</sup> *Ibid.*, t. 5, art. 4 à 8. Le maître-canonnier en chef, le capitaine d'armes et l'armurier du port répondent des effets comme les maîtres détenteurs de matériel à bord des vaisseaux (art. 11 à 15).



## Le chant des sirènes

Le 22 octobre 1774 Rodier quitte les bureaux, et l'on peut se demander, comme dans le cas de Pellerin en 1761 et de Boux en 1772, s'il s'agit d'une retraite volontaire ou d'une disgrâce. Les avis demandés à Pellerin par Sartine vont directement à contre-courant de ce qui s'est fait depuis 1761 avec la participation active de Rodier, qui apparaît comme le principal commis des bureaux de la Marine après le départ à la retraite de Truguet à la fin de 1770. Il n'est pas téméraire d'avancer que Rodier et Pellerin ont eu des explications orageuses en septembre et en octobre 1774. Rodier a dû également affronter d'Arbaud de Jouques et ses semblables à propos de l'école du Havre, et, si les documents analysés au chapitre 16 sont attribués à leur auteur véritable, ils révèlent un homme exaspéré plutôt que découragé. Le ministre peut avoir décidé de l'écarter pour apaiser les esprits ou pour le remplacer par un homme, Blouin, dont le tempérament serait plus proche du sien. Toujours est-il que Rodier rédige lui-même le rapport au Roi par lequel il demande 20 000 l par an pour ne rien faire, alors qu'il en gagnait autant à travailler<sup>1</sup> : la place d'intendant général des Classes acquise en survivance en 1764 vient à point nommé récompenser un homme prévoyant.

Rodier parti, Blouin peut apparaître comme l'homme fort des bureaux : chargé à la fois du bureau des Officiers et du secrétariat du ministre<sup>2</sup>, il est son plus proche collaborateur et surclasse aisément Potier (1723-1785), le pâle successeur de Truguet<sup>3</sup> et l'insuffisant Bietrix de Rozières (1739-ap. 1814), chef du bureau des Fonds que Sartine ne tarde pas à remplacer par Guignace<sup>4</sup>. Sa position lui donne l'occasion de

<sup>1</sup> Rapport autographe de Rodier revêtu du bon du Roi, C<sup>7</sup>-281, dossier au nom de Rodier.

<sup>2</sup> Blouin ne garde pas le bureau des Classes, qui passe à André Féra (1716-1784), de sorte que Rodier n'a pas affaire à son ancien subordonné dans ses fonctions bien légères d'intendant général des Classes. Le 25 novembre 1774, Blouin propose de conserver La Croix (1738-1808), qui a travaillé au secrétariat du maréchal de Belle-Isle, puis à celui du duc de Choiseul, du duc de Praslin et de Bourgeois de Boynes, ainsi que Calon et Desneux et d'éloigner les autres commis d'un emploi dans lequel le secret doit être conservé (rapport au ministre reproduit par J. Michel, *op. cit.*, t. 2, p. 23-24). La Croix succède à Blouin à la tête du secrétariat au début de 1778, mais depuis deux ans Blouin s'était déchargé sur lui de la plus grande partie de ces fonctions (mémoire pour le ministre du 5 janvier 1778, C<sup>7</sup>-33, dossier au nom de Blouin).

<sup>3</sup> Potier obtient sa retraite au début de 1777, pour raison de santé (C<sup>7</sup>-256, dossier au nom de Potier).

<sup>4</sup> Jacques Bietrix de Rozières est un parent de Bourgeois de Boynes à qui ce ministre a confié le bureau des fonds de la Marine, des Invalides et des Colonies à la suite de la défection de Pellerin (C<sup>2</sup>-117), au milieu de 1772. Selon le rapport au Roi du 1<sup>er</sup> décembre 1774 revêtu du bon du Roi, il est insuffisant,

présenter de nouveaux mémoires dans lesquels il aborde à présent l'ensemble du service de la Marine, sans modifier le fond de sa pensée.

Le nouveau premier commis n'hésite pas à l'écrire : « Des erreurs funestes dans la composition et la manière d'être [du grand] corps, un mauvais choix d'individus, une éducation encore plus mauvaise de ces mêmes individus et par-dessus tout la faiblesse et les complaisances ont conduit ce corps à l'état vicieux et dispendieux où il se trouve. Si ce délire de gouvernement ne coûtait que de l'argent mal employé pour ce corps, on pourrait s'en consoler sans doute ; mais dans le cours d'une guerre et dans les jours de bataille, vingt millions d'habitants, les colonies et le Royaume entier paient trop chèrement ces faiblesses, ces complaisances, ces vices et ces erreurs. »<sup>5</sup> L'exclusive qui écarte les roturiers et la transformation du service en « un état pour les gens de naissance et non un métier pour ceux qui savaient le faire » ont tué l'émulation ; la Marine est un métier de fatigue, de main-d'œuvre et de talents qu'il fallait encore moins abandonner à la noblesse que le Génie et l'Artillerie, et l'on a avili par là les navigateurs du commerce, « qui sont cependant presque aussi guerriers que ceux de la marine du Roi, puisqu'ils sont obligés, en temps de guerre, de faire leur métier à main armée ». L'histoire des deux dernières guerres « ne présente que des calamités, et ce corps si fastueux est si peu sensible et tellement enorgueilli qu'il ne sent même pas toutes les humiliations qu'il a reçues ». Suivant Blouin, seule la division permettait de rectifier le corps tel qu'il était et d'y remettre de l'ordre. L'opération a été mal faite, et le seul motif de n'y pas procéder à nouveau est « la crainte de trop aigrir les esprits et d'être arrêté dans l'exécution par les cabales et les intrigues dont nos officiers ne manquent pas ».

Le rapport au Roi du 22 mai 1775 reprend certaines idées du mémoire qui vient d'être évoqué<sup>6</sup>. On rappelle au monarque qu'il n'a pas été fait d'officiers généraux depuis 1771, qu'il y en a trop et que rien ne presse si ce n'est le corps, car « toute la Marine sollicite pour que S.M. veuille bien y nommer ». Seul le chevalier de Ternay (1723-1780), qui est « à prendre rang » depuis novembre 1771 et qui a reçu les provisions de chef d'escadre, est indiqué : Louis XVI indique en marge qu'on attendra. Cent cinquante-sept capitaines et 388 enseignes, c'est trop également, et cette promotion tant attendue se réduit finalement à l'avancement de cinq enseignes. Sartine a dû expliquer verbalement qu'il préparait une opération du genre de celle de 1762, mais en y mettant les formes. Il se propose d'allonger la liste des chefs d'escadre retirés. À l'époque de la promotion générale de 1776, trente-trois capitaines de vaisseau prétendent au grade de chef d'escadre<sup>7</sup>. Il y a neuf places à pourvoir. Au début de 1776, Sartine a dû faire parvenir dans les ports une liste officieuse des douze officiers qui ont d'abord été élus, de façon que les autres le sachent et soient incités à demander leur retraite. Douze seulement se sont laissé faire et d'autres ont envoyé des lettres de représentation, ou sont même venus protester à Versailles, comme Missiessy (1714-

---

mais il n'y a pas d'autre motif de mécontentement. Louis XVI fixe sa retraite à 4 000 l. Sartine a proposé de réunir le bureau des Fonds à celui des Comptes et de confier l'ensemble au chef du bureau des Comptes, Guignace, arrangement auquel le Roi donne son accord (C<sup>7</sup>-29 et 135, dossiers au nom des intéressés).

<sup>5</sup> *De la constitution du corps militaire de la Marine, 18 mai 1775*, Ms 234, t. 2, f<sup>o</sup> 32 à 44, pour ce paragraphe.

<sup>6</sup> Rapport au Roi du 22 mai 1775, C<sup>1</sup>-3, f<sup>o</sup> 226 à 228, pour ce développement.

<sup>7</sup> Promotion de chefs d'escadre du 9 novembre 1776, C<sup>1</sup>-4, f<sup>o</sup> 229 et suivants, pour ce développement. Les appréciations sur les officiers sont de la main de Blouin.



1793)<sup>8</sup>. Finalement la promotion porte sur quatorze capitaines ; douze se sont retirés, un autre est mort avant la promotion et six sont éconduits malgré leurs protections. De cette façon, écrit Blouin, « toute la tête des capitaines de vaisseau se trouvera ainsi bien éclaircie », mais il restera encore 114 capitaines et, « en supposant que les retraites projetées pour les capitaines de la queue s'effectuent, il en restera encore plus de cent : première raison pour faire très peu de capitaines en ce moment. D'un autre côté, en ne prenant les promus que parmi les lieutenants de 1761 qui sont à la tête, on ne passe qu'un petit nombre de lieutenants qui ne donneront pas d'embarras : seconde raison. Et ce petit nombre de promus bien choisis avertira les lieutenants qui viennent ensuite et qui ont peu de mérite de prendre successivement leur parti, ce qui donnera plus de facilité pour une promotion future : troisième raison. »<sup>9</sup> Cependant la promotion du 4 avril 1777 porte sur 52 capitaines et 94 lieutenants<sup>10</sup>, amenant l'effectif de chacun de ces grades à 154 et 271 respectivement, au début de 1778, contre 150 et 308 au début de 1776<sup>11</sup>. La politique du ministre a donc changé dans l'intervalle.

Le mémoire de Blouin sur la Plume n'apporte rien de neuf<sup>12</sup>, mais le premier commis échafaude pour la première fois un projet de budget normal qui met en valeur les stations navales, la grande révélation de 1775, à ce qu'il semble<sup>13</sup>. On dépense, écrit-il, dix-huit millions par an à entretenir trop de matériel et de personnel qui ne servent pas, et 7 à 8 millions pour les fortifications et les troupes de terre aux colonies qui ne les garantissent en rien de l'invasion. La Marine conservera les colonies en temps de guerre avec ses vaisseaux et ses troupes. Au lieu de considérer, par une coutume « aveugle et barbare », les armements du temps de paix comme un objet de dépense « accidentelle et variable », suivant ce qu'il reste d'argent quand on a pourvu aux dépenses d'entretien des vaisseaux et des hommes, il faut les regarder comme la première dépense « fixe et invariable », employée à l'entretien de stations navales de trois ans relevées par tiers chaque année. Cinq stations de dix vaisseaux, autant de frégates et de corvettes, en tout, emploieraient 170 officiers. *Si l'on admet qu'un enseigne ou un lieutenant doit naviguer un an sur deux et un capitaine un an sur quatre [!], l'État ne devrait entretenir que 440 de ces officiers en temps de paix, soit la moitié de la liste de la Marine : c'est une vérité, assure encore le commis, qu'admettent « plusieurs officiers éclairés qui ne sont pas ennemis de leur corps » ; ces mêmes officiers ont fait sentir toute l'importance de cette façon d'utiliser la force militaire sur mer, qui est la meilleure, la plus économique et la plus instructive. Dans ce système le commandant de la station est chargé de la défense de la colonie ; il ne reste plus qu'à confier sans mélange le gouvernement civil et intérieur à un administrateur qu'on appellerait gouverneur. C'est la méthode des Anglais et des Hollandais, la meilleure à suivre. En comptant 2 800 hommes de troupe pour les colonies, 1 000 pour les garnisons des bords et 4 000 hommes à terre en France pour le service des ports et les dépôts à établir pour les colonies, il faudrait disposer de 7 800 hommes, soit 1 800 de plus qu'il n'y en a dans le corps royal au moment où Blouin rédige son mémoire. Sur la base de 50 vaisseaux bien entretenus, 30 frégates et autant de corvettes, la dépense*

<sup>8</sup> J. Michel, *op. cit.*, t. 2, p. 79-80.

<sup>9</sup> [Réf. 5].

<sup>10</sup> J. Michel, *op. cit.*, t. 2, p. 81.

<sup>11</sup> *États de la Marine*, livrets imprimés (tableau annexe n° 19). Les officiers de port sont en plus.

<sup>12</sup> *De l'administration de la Marine, juillet 1775*, Ms 234, t. 2, f° 46 à 61 ; cf. aussi *Résultats de mes observations en Bretagne, octobre 1775*, f° 66 à 85.

<sup>13</sup> *Sur l'économie de la Marine, 4 avril 1776*, Ms 234, t. 2, f° 90 à 103, pour ce développement.

totale du département, y compris les dépenses militaires des colonies, ne dépasserait guère 21 millions, pour un effet utile bien supérieur.

L'un des officiers auxquels Blouin fait allusion n'est autre que le comte de Kersaint, dont nous avons trois mémoires qui peuvent être datés de la fin de 1774 ou du début de 1775<sup>14</sup>. L'*Essai sur la marine royale* commence par une condamnation attendue de la Plume. Kersaint croit à tort que « la plus grande adresse de ce corps ambitieux a été de persuader aux différents ministres qu'ils étaient plus naturellement leurs chefs que ceux du corps militaire », et qu'ils doivent à cette « idée bizarre », qui n'est autre que la position de Colbert, le nom pompeux d'administration et des assimilations de grades qui, en réalité, n'existent pas. « Payés pour tenir des registres, peser, mesurer ce que consomme le corps actif et prolonger la durée de ce qui lui sert par les soins et l'entretien, voilà les devoirs et l'emploi des hommes attachés à la partie passive de la Marine, [...] agents accessoires et subordonnés qui se sont méconnus en étendant leur existence et dont la corporisation [*sic*] a été aussi nuisible que déplacée. » Le service sédentaire ou « passif » serait divisé en deux parties selon la formule suivante : « le ministre de la Marine, aidé des intendants, ordonne les approvisionnements, et le ministre, aidé des commandants de la Marine, ordonne les ouvrages dans les ports ». *Le service des travaux*, sous les ordres de ces derniers, *constitue un débouché indispensable* pour les officiers de marine « qui vieillissent dans leur grade, ont peu de goût pour la mer ou peu de réputation », et qui n'en bloquent pas moins l'avancement des autres. Ces mêmes officiers pourraient remplir les emplois de la Plume dans les Classes, auxquelles Kersaint préfère le système de la presse complété par les recrutements faits d'avance, ainsi qu'il se pratique en Angleterre.

La suite du discours tend à faire adopter trois institutions de la marine de ce pays : le système d'avancement dans le corps militaire, le conseil d'amirauté et les stations navales. Sur le second point, l'officier français écrit que les officiers généraux ont leur place dans un conseil placé auprès du ministre afin d'établir les instructions des commandants à la mer et d'éclairer les choix lors des promotions. Le système des stations, que l'opinion publique réclame, permettrait également à la Marine de « se

<sup>14</sup> Le premier mémoire, calligraphié par une main peu soignée et surchargé d'ajouts et de corrections de la main de Kersaint, a pour titre : *Essai sur la marine royale*, G124, f° 93 à 112 (40 pages par conséquent). Le second est le *Mémoire sur les stations appliquées à la défense des colonies*, G131, f° 121 à 137 (paginé après coup de 41 à 73). Le troisième s'intitule *Idée générale de la Marine*, G124, f° 116 à 128 (paginé de même 74 à 98 ; il y a une version antérieure du début, f° 114-115). Une copie du second mémoire, avec quelques retouches autographes et signée Kersaint, a été établie en 1789 au profit de l'Assemblée nationale, G131, f° 138 à 152. Elle est précédée d'une apostille autographe ainsi conçue (f° 137) : « Nota. 20 août 1789. On certifie que ce mémoire a été écrit au commencement de 1775 [...] il est presque applicable dans toutes ses parties aux idées de réforme et de [ ? ] qui semblent animer l'Assemblée nationale. Il n'est peut-être pas inutile qu'on sache que M. de Sartine a vu ce mémoire et deux autres qui furent écrits dans les mêmes principes, qu'ils ont été communiqués à M. de Vergennes, que ce ministre a désiré en conférer avec le Roi. Mais il fallait renverser la phalange des intérêts particuliers pour marcher à l'exécution, et l'on sait combien, à cette époque, cette phalange était redoutable. Ce qui surprendra davantage, c'est que M. le maréchal de Castries, que j'avais l'honneur de connaître assez particulièrement et qui avait applaudi à mes principes avant d'être ministre, en a suivi de diamétralement opposés à bien des égards en paraissant cependant vouloir s'en rapprocher, car il a fondé des espèces de stations. Mais il était réservé à ces [ temps nouveaux ? ] d'opérer tous les biens si vainement désirés. Et si l'Assemblée nationale daigne agréer l'hommage que j'ose lui offrir aujourd'hui, peut-être qu'aidé de sa puissante protection, les [ ? ] dont je pourrai lui présenter les plans ne seront plus des chimères et [...] qu'ils se réaliseront enfin pour la plus grande utilité de la chose publique considérée dans ses rapports maritimes. »

purger des officiers qui ne tiennent à leur état que par la facilité qu'ils ont de se dispenser des devoirs les plus pénibles et laisser la place à ceux qui y sont entièrement dévoués ». La partie la plus intéressante de l'*Essai* se rapporte donc à la constitution du corps de la Marine.

Sur la question du recrutement, Kersaint se montre encore disciple du chevalier d'Arcq. « L'honneur doit être l'âme des marins, puisque la considération publique est leur première récompense. La noblesse est donc à sa place dans ce service, ses préjugés même étant relatifs à la sorte de vertu qu'il exige [...]. Les gens de la Cour ne serviront point dans la Marine. Les travaux, les dangers sont le partage de la noblesse pauvre. Si vous leur associez des grands, ceux-ci auront toutes les grâces, ceux-là toutes les fatigues, et la constitution sera énervée. On demande des grands pour avoir des protecteurs : c'est un aveuglement. Constituez la Marine de manière qu'elle fasse de grandes choses, qu'on sente son utilité par ses services, voilà ce qui lui convient. » Kersaint admet que la fermeture de la carrière est du ressort de la politique, « tous les hommes étant par eux-mêmes assez également susceptibles d'acquérir les mêmes talents ». Il se demande « s'il ne convient pas enfin que l'État ait d'autres garants de la fidélité de ses généraux de mer que la caution que peut inspirer un sujet isolé qui n'a de caution que son mérite », et conclut que « les principes de la monarchie qui ne laissent aux nobles que la profession des armes et le peu d'issues qu'a maintenant la classe nombreuse de la noblesse indigente sont d'ailleurs autant de considérations qui doivent, à ce qu'il nous semble, engager le ministre à laisser les choses à cet égard dans l'état. » Si tous les hommes sont également susceptibles d'acquérir les mêmes talents, alors les nobles peuvent acquérir ceux qui sont nécessaires dans la Marine, et c'est ce que Kersaint sous-entend ; le projet de stations permet de purifier le corps, après la sélection des gardes de la Marine.

L'officier cherche à transposer l'institution des *midshipmen*, qui sont faits lieutenants après un temps de navigation déterminé et sous la caution de leurs commandants successifs. Il prend ses gentilshommes pauvres à 13 ans et les soumet à l'exercice de la mer pendant trois ans ; un examen portant sur un livre de pratique rédigé à cet usage et fait par quatre capitaines de vaisseau formant jury décide alors de leur sort : s'ils échouent, ils peuvent encore servir dans l'armée de Terre, et leur renvoi « ne les noterait pas d'incapacité aussi affirmativement qu'il le fait aujourd'hui ». Deux ans sont à passer ensuite dans le port pour apprendre la géométrie, la mécanique et la théorie et la pratique de la construction, y suivre les travaux qui ont le vaisseau pour objet, et leurs études « se rapporteront toujours à ce que la pratique leur aura déjà fait connaître ». Cette théorie, qui suit donc la pratique, fait l'objet d'un second examen, et Kersaint sanctionne l'échec par le redoublement. La sixième année se passe presque entièrement à la mer sur des bâtiments gréés dans ce but, dont les gardes ou élèves composent en partie l'équipage et qui leur permettent d'exécuter les manœuvres particulières et d'évoluer comme dans une escadre. Cette année peut être encore redoublée. A la suite des six années de formation, un concours déterminerait l'accès aux places de lieutenant de vaisseau : un conseil de dix-sept officiers au moins, en présence de tous les officiers du département et des candidats, s'assemblerait à cet effet deux fois par an dans chacun des grands ports. Ces examens publics sont, selon Kersaint, le moyen de soumettre la jeunesse au « joug de la subordination ».

L'auteur note que la subordination vantée dans la marine anglaise « est due en grande partie à la puissance qu'ont les amiraux d'élever dans le cours d'une station le

premier lieutenant de leur vaisseau au rang de capitaine ». Il étend le système d'examen public aux lieutenants et ne conserve que *deux grades*, celui de lieutenant, sans commandement, et celui de capitaine-commandant. Il observe en effet que les *midshipmen* qui ont vieilli dans cet état vieillissent encore plus dans celui de lieutenant ; ils ne sont pas faits pour commander, mais on a recours à leur expérience : « les manœuvres particulières et hardies, dont les Anglais nous ont donné dans les guerres dernières beaucoup d'exemples, ont été presque toujours dirigées par cette classe très grossière à la vérité, mais aussi très expérimentée ». C'est le commandement des escadres qui fait les amiraux dans la force de l'âge. Deux grades suffiraient à la marine française, avec des places en retraite pour ceux qui, ne pouvant plus avancer, sont susceptibles de rendre des services ailleurs. Le système d'avancement doit permettre de dissiper « cet esprit de jalousie basse et cette ambition obscure qui règnent aujourd'hui et qui, marchant par des sentiers souterrains, nous offrent de temps en temps à la tête du corps des hommes dont la médiocrité et les défauts le déshonorent ».

Kersaint estime qu'une marine est suffisamment exercée si elle tient constamment en activité le cinquième des chefs d'escadre, le tiers des capitaines de vaisseau, les deux cinquièmes des lieutenants et la moitié des gardes. Si bien que la fixation de l'état militaire serait de 20 chefs d'escadre (à 6 000 l), 100 capitaines de vaisseau (à 4 000 l), 580 lieutenants (100 à 2 400 l, 180 à 2 000 l, 300 à 1 600 l) et 272 gardes (à 500 l), pour une dépense annuelle de 1 786 000 l : le nombre des officiers est tout de même de 700. Pendant la guerre on doit recruter dans la marine marchande des « *sous-lieutenants* qui auront un brevet pour la campagne » et qui sont à licencier à la paix : ils complètent les états-majors dans la mesure où ils prennent une place de lieutenant par bord. Les officiers non employés sont *dispensés de la résidence* et gagnent la demi-paie : c'est une économie de 700 000 l en temps de paix, à transformer en suppléments d'appointements pour les officiers attachés aux détails des ports, en pensions du corps et en gratifications. Les grades supérieurs de vice-amiral et de lieutenant général seraient honorifiques pour d'anciens officiers qui, ne pouvant plus servir utilement à la mer, composeraient le conseil d'amirauté.

Un autre officier fait d'abord observer la différence des temps et indique à quel point la référence à l'époque faste du règne de Louis XIV — et à l'ordonnance de 1689 — est obsédante<sup>15</sup>. Du temps de ce roi, la guerre était permanente ; « alors le cri de l'honneur se [faisait] entendre dans toute sa force, les récompenses, les distinctions militaires, cette monnaie de louanges et pour ainsi dire d'orviétan royal que Louis XIV savait si bien dispenser, voilà les grands ressorts qui de son temps ont fait aller la machine ; les ordonnances n'étaient presque que pour la forme, l'esprit corrigeait la lettre ». Les périodes de paix étant devenues « heureusement » plus longues que les guerres, il convient de régler le service selon le temps de paix, en y entretenant un esprit actif en dépit de l'oisiveté et de ses douceurs, de perpétuer les connaissances « que la théorie donne mais que la pratique seule rend réelles, d'endurcir le corps et l'âme contre les privations, les fatigues, les dangers ».

L'officier admet qu'il eût mieux valu ne pas créer un établissement qui exige pour entrer dans le corps de la Marine des preuves de noblesse comme dans un chapitre noble : « la vanité qui donne plus de prétention que de droits n'est pas le plus court chemin pour monter à la gloire ». Le mieux aurait été de composer le corps

<sup>15</sup> *Mémoire [sur les moyens de rétablir la Marine]*, [1774], G124, f° 187 à 194, pour ce développement.

d'élèves choisis de préférence parmi les nobles, « comme on a cette attention dans presque tous les corps militaires », mais non pas exclusivement. L'établissement de 1686 est néanmoins cher au corps de la Marine, et il y aurait « de grands inconvénients » à le supprimer. Aussi prévoit-il seulement l'accès au grade d'enseigne des officiers marchands recrutés lors des conflits ; dès lors l'élus roulerait avec les autres pour l'avancement, car « son titre en vaudra bien un autre ».

Les ordonnances de la Marine n'ont pas été faites par des militaires ; sinon, juge l'officier, les prétentions de la Plume n'auraient jamais eu lieu d'exister. Les grades de l'administration « sont l'objet des vœux, la récompense des commis de la Marine », et ce sont eux, assure-t-il, qui ont proposé et rédigé ses lois. « En un mot le code de la Marine semble être un factum de procureur pour défendre la puissance de l'administration contre le corps militaire qui ne songe pas à l'attaquer. En effet qu'a de commun le corps militaire de la Marine avec l'administration ? Rien absolument, ni pour les fonctions ni pour les honneurs à espérer ni pour la carrière à parcourir. Il devrait donc être facile de les accorder, si le législateur était impartial et instruit de la matière. » L'auteur estime tout simple de régler le service à terre comme le service à la mer et d'y donner à la Plume la même place et la même importance numérique relative. « A la mer, l'administration est chargée de maintenir l'ordre dans les consommations par le registre minutieux qu'elle tient de celles qui se font ; les approvisionnements sont à sa garde, les marchés à faire pour les achats comme pour les ventes, la sûreté de la propriété du Roi et des familles des marins, en un mot la comptabilité est entre ses mains. » Un conseil de marine donnerait « au service la forme qui lui est propre, l'unité, l'activité qu'il n'a pas, de mettre à l'abri de tous les abus les intérêts du Roi, de diminuer par là les frais qui tombent en pure perte et d'anéantir à jamais toutes ces questions de limites qui arrêtent la marche de la machine et empêchent qu'elle ne parvienne à la perfection dont elle est susceptible ».

Cette partie du discours nous ramène aux *Considérations* de 1756, dont Kersaint se faisait lui-même l'écho dans son *Essai*. Un autre officier montre à cet égard les mêmes opinions radicales et il rapporte toutes les carences de la Marine à l'existence de la Plume, à la différence des deux auteurs précédents<sup>16</sup>. « Du temps heureux de Colbert et de ses successeurs, il n'y avait qu'une petite quantité d'*employés* aux détails. Aujourd'hui il y a plus de dix personnes pour faire ce qu'une seule faisait alors. Il y avait donc plus d'application, plus de netteté, plus de connaissance qu'aujourd'hui. On a tout sacrifié à l'administration ; *ce corps qui ne devrait pas en être un*, ce corps qui n'est qu'un accessoire, est devenu plus nombreux que celui de la marine militaire ; il participe à ses grâces et à ses honneurs, sans en courir le risque ni les dangers. » Le temps dont cet officier nous parle est, non pas heureux, mais fabuleux, et il multiplie les poncifs du parti militaire : un corps constitué contre nature, des agents plus nombreux que les militaires et qui usurpent la croix de Saint-Louis, etc. Il conviendrait selon lui de confier l'administration de la Marine, non à des gens dont « l'état tient à une marine

<sup>16</sup> *Réflexions sur la Marine*, G131, f° 3 à 119, pour ce développement. Ce mémoire date de 1775 ou 1776. L'auteur estime que la constitution de l'État ne comporte pas de marine puissante, parce que la Cour et la noblesse illustrée se sont attachées de tout temps au service de terre, grâce auquel s'obtiennent les gouvernements des provinces, les commandements d'armées et les premières places de l'État. Elles peuvent même gêner le service de mer en employant tous les moyens pour faire déclarer la guerre par terre, lorsqu'elle le sera par mer, et pour faire abandonner les colonies : c'est une allusion à la guerre de 1756.

telle qu'elle puisse être », mais à « des sujets qui sont instruits et intéressés par état à la perfection » de la Marine. Non seulement la Plume est excessivement nombreuse, mais elle dissipe l'argent de l'État grâce à l'absence de contrôle sur l'utilisation des fonds. Girardin de Vauvré (un ancien militaire) est le meilleur intendant que la Marine ait connu, pourquoi avoir choisi des Clugny pour ses successeurs ? Ce dernier n'est pas nommé, mais « la comédie, le café et la brasserie de Brest sont des monuments éternels qui prouvent avec évidence le pouvoir illimité des intendants de dépenser l'argent à des choses frivoles et d'en couvrir les dépenses aux yeux du ministre le plus éclairé ».

Dans l'Artillerie et le Génie on a confié les travaux aux officiers, et ils en rendent compte au ministre de la Guerre. Il faut donc exterminer la plume de la Marine, « ce ver rongeur qui l'épuise, qui l'appauvrit et l'empêche de prospérer ». « Pourquoi la Marine seule a-t-elle besoin d'une infinité d'*intrus* qui, voulant tout savoir, tout faire, tout écrire, tout garder, mettent dans la régie de la Marine une infinité de formalités qui absorbent tout ? » Sous l'empire de la constitution de 1772, « les huit majors de marine, assistés chacun d'un secrétaire, ont tenu le double des registres de tous les ouvrages, de tous les marchés, de toutes les fournitures, de la dépense des radoubes et des carènes, des journées d'ouvriers et, en général, de toutes les consommations qui se sont faites pendant tout le temps que le militaire a inspecté ce travail ». Les administrateurs étaient plus de deux cents, dit-il, leur nombre a augmenté et l'expérience n'a pas ouvert les yeux. L'auteur sent pourtant que l'autorité mixte « est une des inconséquences dont on ne saurait comprendre le fondement et à laquelle la marine de France est seule en butte ». Comparant de manière classique pour un militaire un arsenal à une armée en campagne, il voit qu'ici l'intendant *est subordonné au général*, alors que là, le commandant paraît au contraire soumis à la tutelle de l'intendant. Le commandant de la Marine n'a connaissance ni des sorties de fonds du Trésor ni de leur emploi ni des projets annuels de dépenses. Il n'a guère que la nomination des officiers dans les états-majors des bâtiments armés ; celle des maîtres revient à l'intendant, alors qu'ils doivent être considérés comme militaires. L'intendant a toute latitude pour rendre des comptes infidèles de sa gestion, notamment s'il s'agit d'appliquer des fonds à des travaux qui ne sont pas prévus. Le contrôleur, quant à lui, est souvent une créature de l'intendant, si bien que le contrôle n'est qu'une formalité. L'auteur affirme que la signature du capitaine au bas des comptes de l'écrivain du bord est parfois imitée ; la falsification des écritures est en définitive l'abus le plus insupportable.

L'organisation proposée est la suivante. A Versailles siège un conseil d'amirauté de dix membres dont le ministre est le chef. Il comprend quatre officiers de marine *élus au scrutin secret* par le collège des officiers généraux et des capitaines de vaisseau, et cinq autres membres pris parmi les députés du commerce, des colonies, dans la Robe, la finance, l'Église. Chaque membre du conseil représenterait les besoins de sa partie, et les décisions, qui en tiendraient compte, permettraient à chacun de marcher d'un pas égal, comme les parties du corps humain. L'uniformité du service s'ensuivrait, et « on ne verrait plus, comme par le passé, deux décisions différentes sur le même objet présenté par deux différents ports ».

Dans chaque port, une monarchie sans conseil. Le commandant de la marine aurait quatre subordonnés directs : 1° le capitaine de port, un capitaine de vaisseau chargé du service du port et aussi des constructions, des officiers de vaisseau étant détachés pour « veiller et inspecter » les ouvrages, avec supplément d'appointements ; 2° le commandant de l'artillerie, également capitaine de vaisseau ; 3° le major de la

Marine ; 4° l'intendant, chargé des fonds et de la constatation de leur emploi par des états visés par le commandant, qui est fait ordonnateur en deniers et en matières à sa place. Les chefs d'ouvrages doivent savoir et savent seuls ce qui leur est nécessaire : plus de commissaires, mais des inspecteurs militaires qui les obligent à tenir des comptes exacts. Les officiers d'administration subsistants seraient incorporés dans le corps de l'Épée, et l'on ne recruterait plus à l'avenir que des nobles pour toutes les fonctions dans le corps unique. Les commandants des compagnies de gardes s'appliqueraient à reconnaître à quelle partie chaque garde paraîtrait le mieux doué. Il serait bon également que les « constructeurs » — le titre d'ingénieur déplaît aux militaires quand il est porté par des civils — soient des officiers de marine : il en existe, assure l'auteur, d'aussi instruits dans leur art que les constructeurs « les plus en vogue ». Si même ce n'était pas le cas d'un nombre suffisant d'officiers, on donnerait aux constructeurs des grades d'officier de vaisseau afin de les assujettir à l'autorité du commandant et de leur faire enseigner la construction aux officiers qui le voudraient, sans que ceux-ci n'éprouvent de la répugnance pour un état inférieur, ni ne résistent. La ressemblance du plan proposé avec celui donné dans les *Considérations* de 1756, si l'on fait abstraction du conseil dans les ports, doit retenir à nouveau l'attention.

Sartine s'est décidé à se rendre en Bretagne afin de connaître la Marine. La plupart de ses prédécesseurs ont visité les ports, mais la durée du nouveau voyage surprend : 30 jours, du 19 août au 17 septembre 1775, dont 18 jours passés à Brest<sup>17</sup>. Le ministre ne veut aucune démonstration de prestige et il choisit de loger chez le commandant de la Marine, le comte d'Orvilliers, alors que la maison du Roi est encore celle de l'intendant<sup>18</sup>.

Blouin, qui fait partie de la caravane ministérielle, voit les officiers militaires à Brest comme il les a vus à Versailles et ailleurs ; si « la jeunesse [a] beaucoup plus d'instruction [qu'] il y a dix ans », « l'ignorance est à peu près la même parmi les capitaines et la tête des lieutenants »<sup>19</sup>. L'esprit du corps n'a pas changé : « ce sont toujours les mêmes préjugés, les mêmes prétentions, le même goût de domination sur tout ». Pourtant il discerne « une sorte d'agitation qui semble tendre à un mieux [...] ». Cela provient en partie de ce que la jeunesse, plus éclairée, commence à lutter contre le préjugé des anciens, et en partie aussi de l'admission de quelques officiers étrangers, dont les connaissances et les méthodes font une sorte d'impression ; mais cette agitation, qui ne roule que sur les opinions et qui est plus dans la tête que dans le cœur des individus, est encore bien loin d'occasionner une révolution salutaire. » L'oisiveté dans les ports est un triste spectacle, elle fait d'ailleurs germer toutes sortes de prétentions : « on regarde le port et la ville comme un vaisseau, on ne veut pas avoir l'air d'y être rien, et de là toutes les prétentions du militaire dans le port et dans la place, de là les haines, les animosités et les querelles. Les militaires de la place [ceux de l'armée de Terre] ne se laisseraient pas facilement entamer, parce qu'ils ont une force résistante ; mais les administrateurs des ports, que rien ne soutient, sont souvent obligés de plier. » Blouin juge d'Orvilliers très capable de commander le corps à Brest : « il n'a pas la sotte admiration qu'ont eue tant d'autres commandants [...], il sait distinguer les mauvais sujets des bons et il a même le courage de les indiquer dans le secret. » Les

<sup>17</sup> J. Michel, *op. cit.*, t. 2, p. 30 et 33.

<sup>18</sup> Lettre de Sartine à Ruis-Embrito du 15 août 1775 citée par J. Michel, *op. cit.*, t. 2, p. 30.

<sup>19</sup> *Résultats de mes observations en Bretagne, octobre 1775*, Ms 234, vol. 2, f° 66 à 85, pour ce développement.

officiers de la majorité sont très bons. « M. Hector entend très bien toutes les parties de la Marine, il a seulement l'esprit ardent pour faire des invasions sur le civil, pour élever des prétentions qu'il convient de contenir, et, si M. le comte d'Orvilliers n'était point aussi sage qu'il l'est, il se serait mal trouvé de ses avis en prenant le commandement de Brest. M. de Fautras est excellent pour tout ce qui est relatif aux troupes [c'est un ancien officier de l'artillerie de terre]. M. de Souville, qui est très éclairé, parviendra à être très bon pour les deux parties [les troupes et la Marine] et serait dès ce moment le meilleur major de troupes que nous puissions avoir. » Saint-Julien et La Tullaye (?-1778) entendent bien la partie de l'artillerie, le comte Le Bègue, commandant des bombardiers, mieux encore.

Le tableau des administrateurs n'est guère flatteur. Blouin commence par Marchais, le commissaire général (pas un mot n'est dit de Ruis-Mondion). Dans un mémoire composé pour le ministre et qui se présente comme un compte rendu, il n'est pas question pour lui de dire ce qu'il pense réellement de l'homme, mais il laisse entendre qu'on ne doit pas lui donner la succession de Ruis-Embitto. « M. Marchais manque un peu par l'instruction première ; il ne traite pas supérieurement les affaires et il n'a pas le grand talent de manier les hommes : il sait plutôt s'en faire craindre que s'en faire aimer. C'est cependant un homme infiniment utile par les connaissances étendues qu'il a de toutes les parties du service du port de Brest, dont il a véritablement la marche et le mouvement dans sa tête, et il serait très difficile de l'y remplacer. » L'intendant Ruis n'est pas l'homme capable de veiller, d'encourager et d'instruire la plume de Brest. « Cet homme respectable par l'ancienneté et la qualité de ses services, par sa probité scrupuleuse, par son attachement aux intérêts du Roi, par ses connaissances accumulées sur toutes les parties de la Marine, se rend ridicule et se fait haïr par ses singularités et son excessif égoïsme. » Blouin ne parle pas de l'incident survenu lors du séjour du ministre, mais il sait que Ruis est près de sa fin. Il faut le remplacer par un homme de poids issu du corps, qui seul pourra remonter l'administration de Brest. Des douze ou treize commissaires ordinaires en poste à Brest, il en est seulement deux, au jugement de Blouin, qui montrent assez d'étoffe pour passer un jour commissaires généraux. Les autres sont assez bons, mais uniquement dans leur partie ; l'un d'eux pourrait diriger une petite administration dans un port secondaire ou une colonie. Quelques sujets annoncent des talents parmi les sous-commissaires, les élèves et les écrivains, mais il leur faudrait cette secousse salutaire que Ruis est incapable d'imprimer.

Blouin a remarqué « une effervescence prodigieuse dans toutes les têtes, une ardeur d'ambition, une impatience d'avancer, une avidité de grades, de décorations, de prééminences, de prérogatives incroyables ; à l'exemple des militaires, tous les autres états ont des prétentions sans fin ». La croix de Saint-Louis accordée à Prévost de La Croix (1715-1791) en 1773 a tourné la tête du corps de l'administration. Les ingénieurs-constructeurs y prétendent aussi, et même à l'état militaire, regardant avec dédain celui qui leur a été accordé en 1765. Les officiers de port voudraient être du grand corps. Pourtant il n'y a pas assez d'ordre, de méthode, d'entendement dans les travaux : Blouin conclut que les Français sont encore des enfants dans la manutention d'une marine.

Il s'est produit pendant le séjour de Sartine à Brest un incident qui a pu l'impressionner<sup>20</sup>. Les écrivains, ayant appris que les aides-commissaires seraient

<sup>20</sup> Rapport de Blouin au ministre du 18 octobre 1775, C<sup>2</sup>-3, pour ce développement.



supprimés, ont délégué quatre des leurs afin de présenter un mémoire ; c'étaient, écrit Blouin, « les quatre plus mauvaises têtes et ceux qui avaient le moins de droit à réclamer ». Le commis estime que Marchais a eu tort de les mettre aux arrêts, et Ruis de les faire mettre en prison sans prendre à ce sujet les ordres du ministre. Cependant « cette association sans autorisation du chef était scandaleuse et d'un dangereux exemple ». Blouin a reçu de Sartine l'ordre de dire à Ruis qu'il devait libérer les prisonniers, ce qui a été « une mortification considérable pour l'intendant ». Il représente ensuite qu'il ne convient pas, en désavouant le chef, d'autoriser l'insubordination de subalternes ; les écrivains de Toulon et de Rochefort viennent d'adresser à la Cour un mémoire semblable à celui de Brest. Sartine, n'écoutant pas ce conseil, lève lui-même l'interdiction de trois des écrivains et révoque le quatrième, lequel obtient en 1778 une permission de retraite assortie de 200 l de pension<sup>21</sup>.

Il a été question du projet de changement de constitution, et l'estime particulière que Sartine a montrée à d'Orvilliers donnerait du prix aux écrits de cet officier sur la question. Hélas nous n'avons trouvé que des bribes, et sa participation est encore indéterminée. Dans le mémoire de 1774 dont nous nous sommes servi au chapitre 7, l'officier, qui a alors 64 ans et conserve les préjugés de son corps, appelle au retour à l'esprit de l'ordonnance de 1689, mais on peut se demander s'il ne l'a pas lui-même perdu de vue<sup>22</sup>. Il recommande le mémoire de Narbonne-Pelet comme « très propre à bien éclairer cette partie [les arsenaux] et que l'on doit se presser de consulter », mais qui conduit à renverser l'édifice de 1689 pour en édifier un autre qui ressemble à celui de 1776. Il voit un nombre « énorme » d'officiers d'administration, qui absorbent plus d'argent que les militaires, eux qui sont chargés de « veiller dans les arsenaux à ce que les matières qu'ils renferment ne soient pas dissipées et à l'économie des fonds qu'il est prudent de ne pas laisser en maniement aux officiers militaires ». Beaucoup sont inoccupés, les écritures sont multipliées et confuses, ce qui allonge la tâche de l'officier militaire. Dans les chantiers et ateliers l'officier de marine « n'a que la permission du coup d'œil et [...] toutes représentations, comme toutes questions instructives lui sont interdites ». Il partage enfin l'opinion de Blouin sur la faute commise en 1773 vis-à-vis de la Plume et le galon doré qui est monté à la tête des ingénieurs-constructeurs. Dans une lettre au ministre datant de l'époque du séjour à Brest, d'Orvilliers voit clairement les difficultés qui vont se rencontrer si on ne fixe pas nettement et précisément la ligne de démarcation entre les deux administrateurs actifs et concurrents que seront l'intendant et le commandant ; il opte quant à lui pour la subordination du premier au second, c'est-à-dire pour le système de 1800<sup>23</sup>. Il voudrait que les conseils de marine soient fréquents, qu'ils gardent les attributions de 1772 et qu'ils se tiennent dans un lieu déterminé, « pour éviter tout sujet de contestation dans les chefs et tout murmure dans les subalternes »... comme il y en a depuis au moins quarante ans, pourrait-on ajouter !

<sup>21</sup> C<sup>2</sup>-46, f<sup>o</sup> 440.

<sup>22</sup> *Réflexions et idées générales sur la marine de France*, autographe non daté ni signé de d'Orvilliers, vers septembre 1774, G150, pour ce développement.

<sup>23</sup> Lettre de d'Orvilliers à Sartine du 9 septembre 1775, datée et signée, G150, pour ce développement. Voici la phrase la plus importante : « Vous avez, Monseigneur, le coup d'œil trop bon pour n'avoir pas aperçu les inconvénients qui résultent de deux autorités sur le même objet et la nécessité indispensable de fixer d'une manière nette et précise la ligne de démarcation qui doit arrêter les prétentions de ces deux autorités si, contre mon avis, vous êtes décidé à maintenir l'indépendance de l'intendant. »

Sartine a autorisé les officiers à lui faire parvenir des mémoires sur le service : ils n'y manquent pas. L'un d'eux n'y va pas par quatre chemins<sup>24</sup>. « Notre marche n'est pas difficile à deviner, vous préférerez la cause commune et votre gloire au bien être et à la vanité des régisseurs ; il ne s'agit que de simplifier la forme ridicule qui énerve la Marine [...]. Votre début a encore augmenté la dépense de la régie, c'est un faux pas dont il faut vous relever glorieusement ; ce vil et inutile accessoire ne transmettra point votre nom à la postérité. La Marine a besoin d'un restaurateur guidé par le flambeau du génie et du patriotisme ; l'intérêt personnel (auteur de tous maux) ne peut en soutenir la clarté ! » Lorsqu'on examine la gravure allégorique de la Marine, « rétablie et portée au plus haut degré de splendeur par Louis XVI, sous le ministère de M. de Sartine, 1778 », on peut penser que Sartine a accepté l'espèce de marché que le corps de la Marine lui a proposé<sup>25</sup>.

Le capitaine de vaisseau de Saulx-Rosnedet (?-1776) est de ceux qui attachent beaucoup d'importance aux conseils de marine élus dans les ports<sup>26</sup>. Le sien comporte 24 membres dont les deux tiers sont élus par le corps, soit huit capitaines et huit lieutenants, le dernier tiers comprenant des membres nommés par le ministre. Il est renouvelé par moitié tous les ans, le commandant le préside et l'intendant y a séance et voix délibérative, mais après les officiers généraux. Il arrête tous les ans l'état des approvisionnements et des travaux à faire suivant les fonds accordés par la Cour ; il nomme des commissaires pour les rapports et recherches qui demandent un examen approfondi. L'ordre du ministre est nécessaire lorsque les avis sont partagés, mais l'on peut induire de l'esprit du mémoire qu'il ne l'est pas lorsque la délibération permet de dégager une majorité : ce conseil ravit au ministre une partie de son autorité exécutive, souvent présentée, au moins par allusions, comme despotique il est vrai. Le principe de division de l'autorité dans l'arsenal énoncé par Kersaint donne au conseil le pouvoir de délibérer sur les approvisionnements, l'intendant étant ici le chef de l'organe d'exécution. Les travaux des ports sont à répartir en cinq divisions, chacune étant confiée à deux capitaines, huit lieutenants et autant de gardes nommés pour trois ans, qui auraient « la police des ouvriers, leurs travaux, la recette et l'emploi des matières ». Ces officiers auront soin de calculer le coût de revient direct de chaque ouvrage, et ils établiront, autant que faire se pourra, des tarifs de main-d'œuvre pour juger, « quand on le voudra », de l'attention, des talents et de l'exactitude des ouvriers. Les ouvriers permanents sont organisés en compagnies et brigades, et sont regroupés par professions sous les ordres des officiers ; les ouvriers de levée sont placés à la suite des compagnies et payés à la journée, suivant leur talent. L'officier est prudent : chacune des cinq divisions de travaux aurait son règlement particulier pour essai ; le conseil du port donnerait force de loi aux règlements modifiés d'après l'expérience acquise.

On ne s'étonne pas qu'un officier d'épée recommande de former les ouvriers des ports en compagnies militaires ; mais il est au moins un sous-commissaire

<sup>24</sup> Lettre (paraissant anonyme) à Sartine du 20 septembre 1775, G124, f° 174-175. Cette lettre ne peut guère être attribuée qu'à un officier militaire de Brest, peut-être retiré.

<sup>25</sup> Cette gravure est reproduite dans l'ouvrage de J. Michel déjà cité. Dans le cartouche inférieur l'on voit au-dessus une couronne figurant semble-t-il la Marine, c'est-à-dire le corps de la Marine, une couronne de lauriers en dessous et les armes de Sartine, avec la mention : « elles se prêtent un mutuel éclat ».

<sup>26</sup> *Essai sur la Marine*, 1775 ou 1776, par Saulx-Rosnedet, G124, f° 169 à 174, pour ce développement.

de la Marine pour partager une pareille idée<sup>27</sup>. Deux catégories de journaliers militaires travaillent dans les arsenaux : les apprentis-canonnières et les soldats du corps royal (l'auteur ne dit rien des bombardiers, qui sont employés aux travaux de l'artillerie). Les soldats ne valent rien comme ouvriers car ils ne connaissent que l'autorité de leurs chefs militaires et ils volent. Les suffrages vont aux apprentis-canonnières : « Pourquoi sont-ils plus aisés, plus sains, plus robustes que les autres ouvriers, quoiqu'ils soient moins payés ? C'est parce qu'ils sont plus disciplinés, qu'ils sont liés pour un temps et qu'ils sont à la solde. Que serait-ce donc s'ils étaient tous casernés ! Il n'y aurait plus de misère parmi eux, plus autant de vols de leur part et plus de débauche. » Les ouvriers ont besoin, explique l'officier, de tuteurs car ils dissipent l'argent qu'on leur remet. En confiant à ces ouvriers enrégimentés la garde des vaisseaux, de l'arsenal, des issues et la lutte contre l'incendie, on ne serait plus à la merci de gardiens ivrognes ou négligents : cette proposition paraît dictée par le tout récent incendie de l'hôpital maritime de Brest, qui a été reconstruit à partir de 1823 seulement et terminé en 1835..., un événement qui a dû frapper ce sous-commissaire affecté à Brest. L'habit uniforme de l'ouvrier servirait à le reconnaître et à le rendre plus assidu ; il le distinguerait des malfaiteurs qui entrent facilement dans l'arsenal. L'auteur a d'abord en vue la suppression des ouvriers de levée, qui coûtent en frais de levée et n'ont souvent aucune qualification professionnelle. Les jeunes de 15 à 16 ans souscriraient un engagement de huit ans, les ouvriers déjà formés, de quatre ans seulement, « parce qu'il ne faut point dégoûter l'ouvrier ni le marin qui, ayant des talents, pourrait se révolter à l'idée de n'être pas libre ». Les journées d'ouvriers ont atteint un million de livres en 1773, 1774 et 1775 pour 3 000 hommes (journaliers, apprentis, gardiens), conduite des hommes de levée en sus. En comptant 15 s par jour de l'année pour chacun de ces ouvriers formés en « corps de travailleurs », habillement compris (et 20 s pour les bons), la dépense ne serait que de 821 250 l par an : on pourrait donc employer 400 ouvriers « libres » et 600 apprentis en plus des 3000 hommes. Le corps des travailleurs aurait pour chefs naturels les officiers de port modèle 1774, car les vaisseaux seraient « mieux entretenus par celui qui les aurait construits et qui réunirait les talents de l'habile constructeur, du sage commissaire et de l'officier de port intelligent » ! L'auteur veut croire en effet à l'utilité du cumul des fonctions, car leur division est la source de zizanies qui nuisent au service. Un tel officier polyvalent ferait bonne figure sur les bords, alors que l'écrivain est nul, ajoute-t-il.

Nous avons évoqué plus haut ce que Bigot de Morogues a écrit à Sartine à propos de la genèse de l'ordonnance de 1765 et de l'unification du corps de l'artillerie de terre. Le *Mémoire sur l'administration de la Marine* contient une autre relation tendancieuse ou erronée, celle des débuts de la nouvelle Marine sous Louis XIV, dont on retrouve des éléments dans les projets de rapport au Roi des ordonnances de 1776<sup>28</sup>.

L'auteur affirme que dans les négociations de la paix de 1763 il a été question de limiter à l'avenir la force de la marine française. William Pitt « s'y opposa en disant que cet article serait trop humiliant et révolterait toutes les nations de

<sup>27</sup> *Mémoire sur plusieurs objets relatifs à la Marine et sur la nécessité d'avoir à la solde et de caserner un certain nombre d'ouvriers nécessaires au besoin du port*, [1776], G133, pièce cotée 61, pour ce paragraphe. L'auteur était chargé du détail du *Robuste*, lorsqu'on l'a fait entrer dans l'une des formes de radoub en présence du ministre...

<sup>28</sup> *Mémoire sur l'administration de la Marine*, autographe de Bigot de Morogues, [1775], G122, f° 292 à 298, pour ce développement.

l'Europe, et qu'à l'égard de la marine de France, on pouvait être très tranquille et ne pas la craindre, tant qu'elle serait gouvernée par deux corps, et principalement par celui de l'administration ». La seconde proposition a été répétée, mais il faudrait en étudier le contexte, si elle a bien été énoncée, et déterminer le degré de connaissance que les Anglais avaient de la marine française sous ce rapport. Bigot poursuit : « Sans parler ici de la cause de nos opérations presque toujours mal combinées, il est certain que la régie vicieuse des ports occasionne des dépenses bien au-delà du nécessaire, et que la réforme dans cette partie qui consomme des fonds mieux applicables est absolument indispensable. » En 1689 l'art était neuf, « on était bien éloigné de ce savoir réel qui résulte d'une théorie sûre et d'une expérience réfléchie. Il fallait tout d'un coup créer une marine ». Nécessité fait loi : on a séparé des fonctions qui auraient dû être réunies. Le corps des officiers a été constitué d'officiers des troupes de terre et notamment de la maison du Roi, et aussi de la « première noblesse de France », idée convenable « pour établir un corps qui en imposât, qui eût l'honneur en recommandation et dont l'émulation fit espérer les plus grandes actions ». Ce corps n'étant pas marin, on lui « adjoignit le peu d'officiers de mer que le Roi avait alors, quelques officiers de corsaires qui avaient des actions, gens braves ». Ce corps ainsi formé et « *distrain* » par la guerre — c'est le mot de Bigot — ne pouvait s'occuper d'administration ; « on imagina donc avec raison de diviser *pour ce moment* les fonctions de ce métier en distinguant celles de la mer et celles du port ». « On confia celles-ci à des capitaines de vaisseaux marchands, à des maîtres d'équipage, on prit des officiers d'artillerie de terre pour les fontes et les fonderies, on fit venir des constructeurs étrangers, enfin on chargea *d'autres individus* des fonctions nécessaires du détail intérieur, de la tenue des registres, des approvisionnements de toute espèce. On les subordonna tous à un intendant, homme sédentaire qui pouvait avoir constamment la vue sur tout le service. » Bigot ressort donc à Sartine une fable vieille d'au moins vingt ans (cf. chapitre 6).

L'ordonnance projetée en 1764 devait réparer ce que Bigot considère comme une erreur : la perpétuation d'un ordre temporaire. Il concède qu'on ne trouvera pas d'un coup tous les officiers retirés du service de la mer pour les remplacements, mais les hommes capables seront plus nombreux qu'on ne croit, d'ailleurs le travail de bureau n'est qu'« une petite affaire d'ordre et d'arrangement », et l'on peut diminuer « infiniment » les écritures. « L'autorité des officiers [de plume], sans cesse accrue et confirmée, leur fait remplir exclusivement des fonctions qui ne les intéressent point essentiellement, tandis qu'on en éloigne des officiers à qui le service de la guerre et de la mer apprend la quantité, la qualité, le rapport des moyens et des effets, officiers que leur considération personnelle et l'honneur du pavillon engagent particulièrement à remplir les vues de l'État, à contribuer à l'élévation de la Marine et au succès de ses entreprises, officiers pour lesquels seuls enfin est toute la gloire ou la honte du succès. » Bigot rappelle que la constitution des trois brigades d'artillerie dans la Marine en 1761 a amené le retrait des officiers de plume et une régie séparée et confiée à des hommes neufs, alors que la guerre n'était pas encore terminée. Le chef de brigade avait pour tout secours dans la partie administrative (au sens faible toujours entendu par l'auteur) un commissaire des guerres, un garde et un sous-garde-magasin : « les officiers d'artillerie, en même temps officiers de troupes et de vaisseau, suivaient les travaux et remplissaient un triple service ». Reprenant le principe de division du travail des ports, c'est-à-dire de l'administration au sens fort et ancien du terme, et l'étendant même aux hôpitaux et aux Classes, Bigot prévoit que les intendants et commissaires conservés recevraient un grade militaire *ad honores*. Ils auraient pour aides et successeurs des « officiers

[militaires] du détail des ports ». Bigot s'imagine que ceux-ci feront bon ménage avec l'Épée parce que les deux corps seront militaires et que l'un s'alimentera par l'autre. Quant aux agents chargés de la comptabilité, qui « consiste dans l'emploi des finances, dans l'application économique des fonds destinés à chaque objet, sans aucun changement de destination, dans la manière de dresser les rôles en forme et dans le compte à rendre à l'appui des pièces justificatives », il n'est guère question d'eux dans le mémoire, à moins qu'il s'agisse des commis aux gages des chefs militaires pour les écritures et qui auraient accès aux emplois de garde et sous-garde-magasin et de commis aux écritures. Les titres d'intendant et de commissaire seraient remplacés par ceux de *directeur* et de *sous-directeur* du port, des constructions, des armements, etc., au profit des militaires. Curieusement l'auteur pose que « le commandant dans le port ordonnera tout et l'intendant chargé des approvisionnements sera le chef de tous les *bureaux* », ce qui laisse supposer que ce dernier subsisterait sans dépendre entièrement du commandant.

La constitution du corps militaire de la Marine fait l'objet d'un autre mémoire qui n'est pas sans rapport avec celui que Rodier avait remis en 1763<sup>29</sup>. La dénomination des grades des officiers généraux doit être changée, écrit Bigot, parce qu'elle met le pavillon français dans une position inférieure, « non seulement offensante, mais [qui] peut être une occasion de guerre dans le cas où le salut serait exigé ». L'amiral de France deviendrait « amiral général » ou « grand amiral » ; ensuite viendraient trois amiraux, ayant rang après les maréchaux de France : l'amiral de l'escadre blanche qui forme le corps de bataille, l'amiral de l'escadre blanche et bleue ou avant-garde, et l'amiral de l'escadre bleue ou arrière-garde. Il y aurait trois vice-amiraux et six contre-amiraux par couleur, ainsi que huit chefs de division. Ce dernier grade, équivalent du *commandore* et correspondant à celui de brigadier dans l'armée de Terre, serait donné à des capitaines chevronnés quoique toujours actifs, commandant des divisions de trois ou quatre vaisseaux ou frégates au moins. Bigot prévoit deux classes de capitaines de vaisseau (2 400 l et 3 000 l), aucun capitaine n'étant nommé s'il n'a déjà commandé. Le grade de capitaine de frégate serait rétabli sous le nom de capitaine-lieutenant au profit de lieutenants de vaisseau en fin de carrière. Les enseignes deviennent lieutenants en second, avec le rang de capitaine d'infanterie, les lieutenants de vaisseau, rebaptisés lieutenants en premier, gardent celui de major. Il faut s'en tenir, pour le corps permanent, à un effectif compatible avec un entraînement suffisant. Pour le compléter en temps de guerre, on aurait recours à des lieutenants ayant brevet pour la campagne, autrement dit aux officiers marchands « choisis parmi les gens bien nés et les mieux instruits ».

Bigot ne peut admettre d'officiers des grades intermédiaires qu'à la fin de la liste générale. Placer les capitaines de brûlot comme ils le sont, après les lieutenants mais avant les enseignes, c'est leur donner « tout d'un coup » rang sur 350 ou 400 enseignes, « gens de condition dont la plupart ont plus de services et de combats que ces officiers particuliers que l'on ne doit exactement regarder que comme admis à la suite et non reçus dans le corps, où on ne doit point les faire entrer sans quelque action d'éclat ». Il y a, écrit-il, 24 capitaines de brûlot et autant de lieutenants de frégate au 1<sup>er</sup> janvier 1776, dont 20 et 16 respectivement ont été nommés depuis la paix de 1763.

<sup>29</sup> *Mémoire concernant le nombre et le rang des officiers de la Marine*, [1776], autographe de Bigot de Morogues, C<sup>1</sup>-280, pour ce développement.

La plupart de ces nominations lui paraissent abusives, mais il a tort d'ajouter que cette « petite marine », privilégiée des bureaux, est « plus nombreuse qu'elle ne l'a jamais été dans le temps où la marine de Louis XIV était la plus florissante ». Elle obtient « nombre de commandements qui devraient être réservés aux officiers destinés à parvenir à la tête du corps et qui auraient par là occasion de s'instruire très utilement ». Il suffirait d'embarquer un de ces officiers dans les parages qu'ils connaissent et que ceux du corps de la Marine ne connaissent pas. On ne garderait que dix « capitaines de corvette » ayant rang de lieutenant d'infanterie et autant de « lieutenants de corvette » ayant celui de sous-lieutenant. Quant aux capitaines de flûte (ils sont sept au début de 1776), ce sont de bons et anciens maîtres à qui l'on fait la grâce d'un brevet d'officier, alors que la plupart sont hors d'état de servir : ce grade est à supprimer. Les gardes de la Marine ont rang après eux : leur rang devrait être celui de sous-lieutenant, car ils restent huit, dix et quelquefois douze ans dans ce grade, plusieurs comptent trois ou quatre campagnes, ce sont des gentilshommes, et enfin les mousquetaires avaient rang d'officier, les cheveau-légers et gendarmes de la Garde l'ont, les cavaliers de la Gendarmerie aussi.

Compte tenu des réductions proposées par l'auteur du mémoire dans les états-majors des vaisseaux, il conviendrait de fixer l'effectif du corps à 784 officiers, y compris le nombre d'officiers à affecter au service des ports et des Classes : 150 officiers devraient être réformés. L'avancement en grade et en paie serait toujours fonction du nombre de mois de campagne, des commandements et des combats. Si le ministre, se fiant à l'avis du corps que Bigot croit juste en dépit de la jalousie et des concurrents, a des vues sur tel officier « né pour être à la tête du corps », il le fait servir davantage et lui procure ainsi des points pour l'avancement : il est encore jeune, il acquiert de l'expérience, il sera bon. Saulx-Rosnedet, qui critique le mémoire de Bigot, estime au contraire que, s'il y a moins de rivalité et de jalousie dans la marine britannique, c'est notamment parce qu'« il y a plus d'unité dans sa constitution (la meilleure de l'Europe) et très peu de grades »<sup>30</sup>.

Cette marine d'Angleterre vers laquelle se tournent les regards n'est connue que superficiellement par la masse des officiers. Quelques-uns en savent davantage, tel ce Saint-Sauveur (v. 1750-1778) qui y a été envoyé en mission en 1775 et 1776<sup>31</sup>. Sa description, assez exacte, n'est pas faite pour plaire au parti militaire. Chacun des trois grands ports de Chatham, Portsmouth et Plymouth est gardé du côté de la mer par six *guardships*, qui sont des vaisseaux de guerre gréés et équipés, prêts à faire voile. Ils restent armés pendant trois ans, soit dans le port, soit dans la rade, avec état-major complet et équipage réduit de moitié. Saint-Sauveur signale que Chatham et ses annexes de Deptford, Woolwich et Sheerness forment le grand port de construction, car la Tamise ne se prête pas bien aux grandes expéditions. Les bâtiments neufs sortent de la Tamise avec la moitié de leurs officiers et de leur équipage et prennent le reste à

<sup>30</sup> C<sup>1</sup>-280.

<sup>31</sup> *Mémoire sur la marine anglaise, remis le 20 avril 1776 par M. de Saint-Sauveur, enseigne de vaisseau*, Ms 234, vol. 2, f<sup>o</sup> 107 à 114, pour ce développement. Grégoire Le Hénault de Saint-Sauveur est le fils d'une sous-gouvernante des enfants de France née Madeleine-Suzanne de Goulet de Rugy (1723-1777). Garde de la Marine puis du pavillon à Brest en 1764, Saint-Sauveur passe enseigne (15 novembre 1771), puis lieutenant (14 février 1778). Il est absent pour cause de voyage en Angleterre et en Hollande de décembre 1774 à mai 1776. Il meurt lors d'une émeute à Boston le 15 septembre 1778 (fiche à son nom aux A.N. d'après C<sup>1</sup>-174, C<sup>7</sup>-177 et 296).

Porstmouth ou à Plymouth : c'est toujours là que les escadres se rassemblent. Autrement dit les ports anglais sont *spécialisés*, au moins partiellement. Dans les ports, pas d'appareil militaire, à part les *guardships* et les troupes. Douze ou quinze *commissioners* dans chaque port, choisis parmi les anciens capitaines de vaisseau ou dans « les autres ordres de l'État », en tout cinquante agents civils, ont la charge des plus grands intérêts de l'Angleterre. « L'officier de la Marine est entièrement étranger à ces objets : il n'appartient à aucun port, n'y a aucune résidence, n'y acquiert enfin quelque droit que ce soit [que] du moment que son vaisseau est mis en commission [...] tout vaisseau qu'on destine à armer se met d'abord en commission ; on lui nomme alors un capitaine seulement, il n'est distingué des autres vaisseaux du port que par un guidon, et c'est ce que les Anglais appellent *under the flag*, c'est-à-dire sous le pavillon de sa division. Il est dans un état supposé prêt à entrer en armement et n'attendant que les ordres de l'Amirauté. » Les Anglais ont vu qu'attirer l'officier de mer dans le port « était trop près de l'y fixer » ; « ils ont regardé le marin comme un peuple chasseur, qui ne pouvait pas vaquer aux soins du ménage, ils n'ont pas cru enfin que les mêmes mains puissent édifier le temple et le défendre ; la mer a été le seul département, la seule école qu'ils lui ont fixée. Hors de là ils l'ont supposé dans un parfait repos et ne lui ont pas connu de devoirs. » Ils ne lui ont pas davantage confié les troupes d'infanterie. « Cette manière simple et vraie de voir les objets tient en partie au génie des Anglais qui, très propres en général à saisir fortement et suivre un rapport isolé, ne le sont pas également à en bien combiner plusieurs. »

Afin d'éviter les inconvénients du repos à terre en temps de paix, ils ont les dix-huit *guardships* et les stations navales aux colonies, soit en tout près de cinquante bâtiments armés pour trois ans : la France ferait bien de les imiter, à proportion de ses forces. Un des premiers effets de ces longues campagnes est en effet d'« éprouver le zèle de ceux qui se destinent au métier de la mer, de dégoûter les serviteurs tièdes qui n'en ont pas la vocation » ; le second, de donner à ces officiers « cette grande hardiesse à la mer, cette familiarité toute particulière avec cet élément qui caractérisent les Anglais par-dessus les autres nations, cet avantage inestimable enfin de manœuvrer tous leurs vaisseaux avec un tiers de moins de monde que nous [...]. Un pareil système de service, qui supposait l'homme toujours à la mer, c'est-à-dire exerçant sur sa nature une violence perpétuelle, demandait des encouragements proportionnés aux sacrifices qu'on en exigeait. Aussi, d'un côté, en laissant aux amiraux employés le droit de faire des capitaines, on a fait naître du service même les moyens d'avancement. De l'autre ils se sont bien gardés d'assujettir à l'ordre aveugle du tableau les avantages des services et des talents. Ils ont senti que quand le corps avait perdu sa vigueur, l'âme conservait difficilement la sienne, et, pour accélérer l'avancement dans un métier où il fallait déployer toute l'énergie physique et morale, *ils n'ont établi aucun rang jusqu'au grade de capitaine* : ce n'est qu'alors que les preuves ont été censées faites. » Par ce moyen le gouvernement est maître d'avancer les sujets qu'il veut et d'introduire des navigateurs au grade de lieutenant : « Ceux que les actions et la naissance ne devaient pas porter plus haut se sont trouvés très heureux d'un rang honnête qui passait leurs espérances. Les autres, que des talents et un nom distingué destinaient à faire un plus grand chemin, en ont trouvé facilement les moyens en arrivant très jeunes au grade de capitaine, et le ministère anglais s'est épargné les éternelles réclamations dont le nôtre, par la constitution de la Marine, est nécessairement étourdi. »

Saint-Sauveur se fait de l'utilité et des dangers de la théorie la même idée que Kersaint. Il observe que les Anglais ne manquent pas d'officiers instruits, quoique les six années de navigation soient la seule condition rigoureusement prescrite aux *midshipmen* pour être promus lieutenants ; l'examen établi se passe devant des capitaines de vaisseau et ne porte que sur la pratique. La théorie indispensable aux officiers de marine est renfermée dans l'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Bézout, ainsi que dans sa *Navigation*. Il serait absurde de borner là les études de ceux qui ont un goût pour les mathématiques : à l'homme d'État de tirer parti des officiers savants. C'est l'école de la mer, par les *guardships* et les stations, qu'il faut adopter. Ces dernières ne coûteraient pas si cher, si l'on mettait en balance la suppression des pataches et la réduction des garnisons des colonies. La description des campagnes françaises est la même que celle qu'en faisait Kersaint : « [...] au lieu d'effleurer comme elles le font à présent les pays où elles sont, [elles] auraient, au moyen d'un long séjour, le temps d'en prendre les connaissances les plus particulières ; au lieu de se claquemurer, suivant un ridicule usage, pendant les quatre mois d'hivernage, elles feraient tous les ans des campagnes d'évolution au-delà des îles. » Les stations donneraient un exercice « habituel » à 500 officiers pour moins de 1 500 000 l de dépense supplémentaire. Il conclut par cette assertion tant de fois vérifiée aux dépens de la France : « N'est-ce pas dans les personnes, encore plus que dans les choses, [que] réside vraiment la force [de la Marine] ? Et les épargnes qu'en temps de paix on fait du côté de l'exercice ne deviennent-elles pas une vraie ruine en temps de guerre ? »

Avec un tel exercice en temps de paix, les services des officiers de marine se compteraient par campagnes, comme on compte ceux des ingénieurs par sièges ; Saint-Sauveur y inclut les campagnes au commerce. Tous les moyens trouvés pour tromper l'ennui tombent d'eux-mêmes. La demi-paie s'établit naturellement et sert à augmenter le traitement à la mer, « et cette juste différence les rappelle d'autant mieux à l'esprit de leur état ». La Marine « ne se remplit plus d'une *noblesse de voisinage* que la convenance du département détermine et qui croit servir en venant se présenter à chaque revue ; ce n'est plus qu'une famille rassemblée pour agir et qui, dispersée dans le repos, ne peut pas inquiéter le ministère des clameurs de son oisiveté. Toute la France y trouve les mêmes convenances, les mêmes preuves de zèle à faire ; elle appartient également à tous les ports, y sert indistinctement, et les colonnes d'Hercule cessent d'être le *nec plus ultra* de la navigation provençale. » La demi-solde existe déjà dans les faits car on rappelle ordinairement la moitié des appointements des officiers absents de leur département ; dans le plan, ajoute Saint-Sauveur, *on les considère comme absents de la mer et non comme absents du port*, c'est là toute la différence.



« Delolme a très justement observé que le partage du pouvoir exécutif l'énervé entièrement et qu'il est un malheur pour l'État, tandis que le partage du pouvoir législatif produit au contraire les plus grands avantages en ce qu'il ralentit la marche de la législation et la rend sage et réfléchie. »

Jean-Joseph Mounier, *Considérations sur les gouvernements et principalement sur celui qui convient à la France*, Paris, Baudouin, 1789, p. 36.

## Une marine sédentaire d'allure militaire ou l'organisation de 1776

Au cours du premier semestre de 1776, il est décidé de former trois directions dans les ports, artillerie, mouvements du port et constructions, et de les confier à des capitaines de vaisseau *en activité de service* (deux par direction) et à un nombre suffisant d'officiers de vaisseau, également en activité, pour remplir tout le service<sup>1</sup>. Le comité chargé d'élaborer les projets de loi est probablement formé, ainsi que celui qui doit en faire ensuite l'examen. Le rédacteur du premier de ces organes est Claret de Fleurieu (1738-1810), officier savant attaché au Dépôt des plans et cartes, que Sartine connaît et estime<sup>2</sup>. Louis XVI a d'abord lu un certain nombre de mémoires<sup>3</sup>, puis adopté les principes de la régie des ports et arsenaux<sup>2</sup> que nous venons d'évoquer à nouveau et qui consacrent, d'une certaine façon, la militarisation des arsenaux.

<sup>1</sup> *Projet de dispositions pour le service dans les ports*, [1776], autographe de Bigot de Morogues, G130, f° 3 à 7.

<sup>2</sup> Dans son rapport au Roi de décembre 1776 tendant à obtenir la nomination de Claret de Fleurieu à la nouvelle place de directeur des Ports et Arsenaux, Sartine écrit : « Le chevalier de Fleurieu, que j'ai employé à préparer et à rédiger sous mes yeux les nouvelles ordonnances, m'a paru infiniment propre à remplir cet objet, parce qu'il connaît mieux que personne les principes que V.M. a approuvés et qu'il a d'ailleurs toutes les qualités et tous les talents qu'une place de cette nature peut exiger. »

Fleurieu est fils de robin, mais descend d'une famille de négociants. Après neuf campagnes à la mer, il obtient d'être placé chez l'horloger suisse Ferdinand Berthoud (1727-1807), qui travaille pour la Marine. En 1768 et 1769 il commande la frégate l'*Isis* lors d'une campagne destinée à expérimenter deux de ses montres marines. Promu lieutenant de vaisseau du 1<sup>er</sup> octobre 1773, il est fait capitaine de vaisseau *ad honores* le 1<sup>er</sup> novembre 1776, tout en restant attaché au Dépôt, en qualité d'inspecteur adjoint (il a été nommé à cette place le 26 février 1775), et cela en vue d'obtenir la place créée pour lui dans les bureaux. C<sup>7</sup>-106, dossier au nom de l'officier.

<sup>3</sup> « On n'entreprendra pas de réunir ici toutes les raisons qui militent en faveur de la constitution que l'on propose : elles sont exposées dans différents mémoires qui ont passé sous les yeux de S.M. » *Comparaison de la forme actuelle du service des arsenaux de marine avec la nouvelle forme projetée* (Claret de Fleurieu), G133, pièce cotée 65.

La première version du travail, non retrouvée, comprend cinq ordonnances ; le ton, le style et les arguments du projet de rapport au Roi sont injurieux pour la Plume<sup>4</sup>. L'argumentation développée dans celui-ci repose presque entièrement sur la compétence des officiers militaires et leur intérêt supposé pour les travaux des ports, qui sont opposés à l'incompétence et à l'indifférence de la Plume, selon les termes utilisés par l'auteur des *Considérations* de 1756.

Les officiers militaires tiennent les moyens de leur gloire de mains étrangères et « ils les reçoivent avec une défiance que des épreuves funestes et ruineuses pour l'État ont trop souvent justifiée ». On a cherché à employer utilement les officiers à terre : l'ordonnance de 1765 leur attribue des fonctions dans les arsenaux, « mais, en lisant cette ordonnance, on reconnaît en même temps l'intention du législateur [le duc de Choiseul] et le subterfuge dont le rédacteur [Marchais] s'est servi pour en éluder l'effet. Il y est dit partout que l'officier de marine regardera, verra, observera, mais il n'a jamais rien à dire, rien à faire ; ce n'est pas, sans doute, ou ce ne devrait pas être l'esprit de la loi, mais c'en est la lettre. Ces fonctions devaient être nulles : elles le sont en effet. » D'un autre côté les chefs des bureaux de la Marine « ont toujours fait partie des officiers d'administration des ports, ils sont eux-mêmes commissaires de la Marine ; unis de principes et d'intérêts avec ces officiers, ils forment autour du ministre de V.M. un nuage épais qui empêche la vérité de pénétrer jusqu'à lui. » Ce nuage dissimule bien sûr les inconvénients de la régie des ports et leur procure « la liberté d'agir avec toutes leurs forces pour le soutien de la cause commune et le maintien de leurs droits, de leurs prérogatives, ou plutôt de leur *usurpation*. Je dis leur usurpation car, en examinant la commission d'un intendant de la Marine, on voit qu'il est établi aux mêmes fonctions et pouvoirs dont jouit l'intendant d'une armée de terre. Cet intendant ne dirige pas le Génie ni l'Artillerie, il n'ordonne pas les travaux de fortification, mais s'occupe de la recette et de la dépense des deniers, des approvisionnements de l'armée, des hôpitaux et de la comptabilité. » D'ailleurs seule la France souffre une telle constitution maritime : l'Espagne a militarisé ses arsenaux, seule la « comptabilité » reste confiée à des tiers. En Angleterre l'Amirauté dirige tout, d'« anciens capitaines de vaisseau » sont chargés de la direction des travaux, et l'auteur du rapport croit pouvoir dire que « toute l'administration, celle même de l'hôpital des invalides-matelots de Greenwich, est entre

<sup>4</sup> Un projet de rapport au Roi des ordonnances de 1776, sous la forme d'un propre calligraphié avec quelques corrections, est conservé dans G127, f° 200 à 213. L'analyse et les citations sont faites d'après cet exemplaire. Il mentionne les 5 ordonnances initialement prévues :

1° « ordonnance du Roi concernant la régie et administration générale et particulière des ports et arsenaux de marine » ;

2° « ordonnance du Roi portant réduction et fixation du nombre des commissaires de la Marine et des écrivains du Roi [le premier titre portait « officiers de comptabilité de la Marine »] et règlement sur leurs titres et appointements » ;

3° « ordonnance du Roi portant suppression des intendants, commissaires généraux, commissaires ordinaires, sous-commissaires et écrivains de la Marine employés à la suite des armées navales, escadres ou divisions et sur les vaisseaux, et règlement sur les fonctions dont les officiers de la Marine seront chargés relativement aux consommations et remplacements des munitions et effets embarqués et aux revues des équipages dans le cours des campagnes » ;

4° « ordonnance du Roi concernant les contrôleurs de la Marine » ;

5° « ordonnance du Roi portant réduction [*barré*] fixation du nombre des officiers de la Marine ».

Il existe un autre exemplaire de ce projet de rapport dans G133, pièce cotée 68 avec un brouillon de cinq feuilles, augmenté de quatre papillons modificatifs dont deux sont de la main de Claret de Fleurieu. C'est l'auteur du brouillon qu'il reste à découvrir : l'écriture ressemble à celle de Bigot, mais ce n'est pas la sienne.

les mains des militaires ». La constitution des marines de Danemark et de Suède est établie à peu près sur ces bases, ajoute-t-il. Le voyage de Brest a permis de renforcer dans l'esprit du ministre les idées de changement qu'il avait conçues, lit-on encore.

Il n'est pas proposé de subordonner la Plume à l'Épée, mais l'auteur croit qu'on pourra un jour supprimer la première. « Si je propose à V.M. de diviser ainsi les pouvoirs, ce n'est pas que toutes mes méditations ne me portent à penser qu'il serait encore plus avantageux de ramener toutes les fonctions sous une seule autorité [...]. Mais le temps de cette heureuse révolution n'est pas encore arrivé, les esprits doivent y être préparés de loin ; il faut commencer par des moyens tempérés, établir d'abord une *constitution mixte* qui, en partageant les fonctions, mette chacun à sa véritable place. » L'auteur veille à rassurer le Roi. Les ingénieurs-constructeurs et les officiers de port, « qui sont les principaux agents dans toutes les opérations des arsenaux », passeront simplement d'une autorité à l'autre. Le projet d'ordonnance fixe si précisément les bornes de l'autorité des deux chefs « que l'un des deux ne pouvant empiéter sur l'autre sans franchir ces bornes, il reconnaîtra de lui-même qu'il passe ses pouvoirs, en comparant sa prétention avec ce que la loi lui attribue ». C'est le discours trompeur du rapport au Roi de l'ordonnance de 1765. Les deux chefs de l'arsenal, poursuit l'auteur, disposent d'un point de réunion et de concert, le conseil de marine, dont les attributions ont également été réservées dans l'ordonnance du 8 novembre 1774. Tous les objets du service y seront examinés, mais les conseils ne donneront que des avis, sauf en cas d'urgence. Cette forme prévient les abus de pouvoir, éclaire un détail par l'autre et donne aux opérations une publicité qui « entretiendra des objets d'émulation, maintiendra dans toutes les parties la vigilance, le bon ordre et l'économie ».

L'auteur du projet de mémoire au Roi sait qu'on va reconnaître dans les ordonnances la main de l'Épée. C'est pourquoi il termine son rapport comme suit. « En osant proposer à V.M. un plan aussi vaste que celui que j'ai l'honneur de lui présenter, je ne cherche point à me faire illusion à moi-même, je ne me dissimule pas l'étendue de la tâche que je m'impose : je dois m'attendre que tout ce qui compose mes bureaux, tout ce qui m'environne, bien loin de seconder mes vues, s'empressera de semer des pièges sous mes pas et tentera tous les moyens pour faire échouer une constitution seule capable de détruire la foule des abus que tant de personnes sont intéressées à perpétuer. Je prévois même qu'on cherchera à décrier votre ministre et à insinuer dans le public que j'ai fait une opération dont je ne pouvais pas sentir les conséquences, et que les connaissances et les talents me manquent pour l'exécution d'un si grand plan. Je pourrais me défier de mon ouvrage, si je m'en étais reposé sur mes seules lumières ou si je n'avais consulté que les militaires que V.M. a agréé que j'appelasse auprès de moi et dont l'opinion et le suffrage pourraient paraître suspects dans une cause où ils sont partie intéressée ; mais j'ai pour moi l'approbation de toutes les personnes impartiales qui, ne tenant ni aux officiers de plume, ni aux officiers militaires, conviennent unanimement que le nouveau plan réunit tous les avantages. J'ai pour moi les officiers de plume eux-mêmes, ceux dont la crainte n'a pas glacé la langue et qui ont osé expliquer librement leur façon de penser ; j'ai enfin pour moi, j'ose le dire, le vœu de la nation entière. Fondé sur ces autorités qui étayent ma propre opinion, le reproche d'insuffisance ne m'effraiera pas : je me sens assez de courage, Sire, pour entendre patiemment tout ce qu'on pourra dire ; je réponds de mon zèle et de ma constance ; je mets toute ma force dans V.M. et j'ose répondre du succès, parce que j'espère qu'Elle voudra bien m'appuyer de son autorité pour soutenir une opération qui doit *régénérer* sa

marine abattue et contribuer à la gloire de son règne. » Si Sartine a écarté ses bureaux en général de l'élaboration de l'œuvre nouvelle, il est un commis au moins qui y a participé, Benoît-Barthélemy Pinet (1727-1798). Par un mémoire au maréchal de Castries datant de 1785, il nous révèle qu'il a été l'un des quatre commissaires désignés pour rédiger l'ordonnance principale, dont il s'attribue le plan, et qu'il a été nommé dès le 9 juin 1776 contrôleur de la comptabilité des Ports et Arsenaux, une place créée par l'ordonnance particulière relative au contrôle, puis chargé de mettre à exécution les nouvelles lois<sup>5</sup>. Hurson y a également été employé<sup>6</sup>, si bien qu'il a peut-être pris part à leur élaboration, ce qui serait curieux d'après ses prises de position précédentes.

Les membres du comité d'examen des cinq ordonnances projetées — les rapports particuliers trahissent l'existence de deux rapporteurs au moins — voient dans l'ordonnance principale beaucoup de choses « visiblement utiles au service »<sup>7</sup>. Pourtant le désaccord principal, quant au fond, porte sur le conseil de marine, dont ils voudraient faire l'organe administratif principal, la première autorité du port. La bonne composition du conseil étant jugée essentielle au succès de l'institution et les lumières ne croissant pas toujours en raison des grades, ils proposent d'adjoindre six membres « amovibles », deux capitaines de vaisseau et deux lieutenants choisis par le conseil à la pluralité des voix, un capitaine élu par ses pairs réunis en collège électoral, et un lieutenant, également élu par les lieutenants du département pour six mois ou un an. Le conseil ne peut du reste siéger sans inconvénient chez le commandant du port, comme il est proposé : « un tribunal toujours public ne peut, ou du moins, ne doit jamais s'assembler que dans un lieu public ; s'il se tient dans la maison d'un particulier qui en soit membre, les murailles influenceront sur les jugements ». Il est encore indispensable de fixer l'ordre du jour, et, sur les délibérations d'une certaine importance, chaque membre motivera son avis par écrit.

Le projet ne distingue pas assez les fonctions selon le niveau hiérarchique, poursuivent nos censeurs : le commandant du port, par exemple, n'a pas de temps à consacrer à des détails qui regardent ses subordonnés ; en revanche « on a un peu l'air ici de créer des places nouvelles pour avoir à y nommer ». La division du corps de la Marine introduit des contradictions, et les observateurs paraissent souhaiter l'assimilation des officiers de port et des ingénieurs-constructeurs aux officiers du grand corps. Ainsi par exemple le directeur des constructions serait l'ingénieur-constructeur en chef et non un capitaine de vaisseau, de même le directeur du port serait le capitaine de port, sinon « c'est une place pécuniaire créée sans besoin comme quelques autres ». D'une manière générale, c'est à celui qui conduit un ouvrage qu'il revient de connaître et de choisir ses ouvriers, de leur assigner une paie selon le talent, le commissaire n'ayant qu'à leur délivrer le billet de travail : « alors le choix des ouvriers ne tombera plus sur les ignorants et protégés domestiques qu'il plaira au commissaire de favoriser ». En conséquence de ce principe, le service des Classes doit revenir aux officiers de vaisseau

<sup>5</sup> Mémoire du 24 mars 1785, C<sup>7</sup>-249, dossier au nom de Pinet ; cité par Didier Neuville, *op. cit.*, p. 35-36.

<sup>6</sup> Cf. mémoire de Pinet au ministre du 18 novembre 1780, *ibid.*, p. 36 : « Il est nécessaire qu'il [le ministre] sache qu'ayant contribué à la nouvelle constitution et qu'ayant été chargé, conjointement avec M. Hurson, de la suppression de l'administration, les premiers commis des bureaux de Monseigneur ne sauraient me voir d'un bon œil occuper une place [le bureau des Classes] qui me rapproche si près d'eux. »

<sup>7</sup> *Observations sur l'ordonnance n° 1 concernant le service des ports et arsenaux*, A<sup>4</sup>-4, pour ce développement.

et celui des hôpitaux aux médecins. D'autre part le médecin-major du port doit être investi d'un pouvoir d'inspection particulière sur la qualité des vivres.

L'intendant, enfin, n'a pas à veiller à ce que l'emploi des matières soit conforme à la demande : « *cet article deviendra nécessairement le germe d'une éternelle dissension*. Quand les matières ont été délivrées par l'intendant ou ses agents sur les demandes du chef d'atelier visées par le directeur et approuvées par lui, *c'est à ce directeur de justifier de l'emploi de ces matières au directeur général*, celui-ci au commandant et tous ensemble au conseil de marine, en présence de l'intendant. » Selon cette conception, le dualisme administratif est affaibli, et nous sommes sur la voie de la responsabilité des nouveaux administrateurs ; cette position des observateurs n'a pas prévalu. Ils ont aussi compris que la comptabilité devait être étudiée à fond et faire l'objet d'un règlement. Ils maintiennent néanmoins des agents distincts des directeurs et placés sous l'autorité de l'intendant, ce qui affaiblit la responsabilité dont ils parlent implicitement lorsqu'ils évoquent la justification des dépenses, la rivalité des chefs dont l'« inspection » porte sur les choses étant jugée propre à prévenir les abus, parmi d'autres moyens.

Des critiques portent sur la forme des ordonnances, et c'est en fait l'ancienne manière d'écrire la loi qui est mise en question : on devine bien des fautes dans la rédaction, mais il n'y a pas que des fautes. Ainsi le préambule de l'ordonnance principale est-il jugé trop long : le Roi n'a pas à rendre de comptes avec cette « exactitude prolixie et scrupuleuse » ; il s'agit cependant de capter les suffrages du public, « car l'expérience de tous les départements [ministériels], de tous les États et de tous les siècles prouve trop qu'on ne fait rien sans ce public, même dans les choses où il se connaît le moins ». L'ordonnance annonce un règlement sur le service intérieur des ateliers : « cette précaution ne fait qu'annoncer qu'on n'a pas de plan fixe, ni la connaissance nécessaire des détails. Il faut se la procurer, sans doute, mais il ne faut pas imprimer qu'on ne l'a pas. » D'autre part, « tous les articles d'une ordonnance que le Roi publie font loi et doivent être ponctuellement exécutés. Spécifier à un article particulier d'une ordonnance que cet article sera *sévèrement* [souligné] exécuté, c'est donner de soi-même à entendre que l'on peut se relâcher sur tous les autres. »

L'auteur du projet de rapport au Roi souligne, à propos de l'ordonnance portant suppression du corps de l'administration, que l'effectif de la Plume a beaucoup augmenté depuis 1689 et que les ordonnances particulières de 1762 et 1765 ne l'ont pas fixé : or, écrit-il, inscrire dans la loi le nombre et l'espèce de ceux qui sont utiles au service, c'est éloigner l'arbitraire et épargner au ministre les sollicitations indiscrettes qui forcent parfois sa décision<sup>4</sup>. La Plume a obtenu de cette façon des uniformes, et « ces uniformes galonnés d'or ont été assimilés grade à grade à ceux d'officiers militaires dont ils ne différaient dans l'origine que par une teinte dans la couleur et desquels aujourd'hui il n'est presque plus possible de les distinguer ». Les employés du service administratif doivent être ramenés aux deux titres prévus par l'ordonnance de 1689 et dépouillés de leur robe. Seuls les commissaires ordinaires auront des brevets ; les commissaires généraux et les intendants sont conservés, les écrivains restent entretenus, mais avec un simple ordre du Roi ; la liste des commis aux écritures sera arrêtée chaque année par le ministre (et non plus laissée à l'appréciation des intendants dans le cadre de leur enveloppe budgétaire). On ajoute cyniquement que la considération des agents de cet ordre sera rehaussée, puisqu'elle « diminue toujours à proportion qu'elle s'étend sur un plus grand nombre d'individus ». Hors les Classes, l'administra-

tion de la Marine comprend 287 sujets brevetés et 156 sujets sans brevet ; d'après le projet de nouvelle constitution, il y aura 107 sujets brevetés et 151 sujets sans brevet. La dépense doit passer de 719 000 l à 446 400 l, compte non tenu des 50 300 l nécessaires pour les frais de bureau, c'est-à-dire de commis, à passer aux officiers militaires chargés des détails. Il faudra certes accorder des traitements de réforme aux agents supprimés, jusqu'à ce qu'on puisse éventuellement les rappeler au service sous les nouvelles dénominations. L'auteur escompte une économie beaucoup plus considérable de la vigilance des militaires, de la suppression des abus que l'ancienne constitution favorisait, du concours habituel des deux chefs du port dans le conseil de marine, qui « préviendra les fausses opérations et établira un contrôle respectif entre la partie qui est chargée de la recette et la dépense des matières et celle qui les emploie ». L'administration des Classes et celle des colonies doivent, dans le premier plan, être traitées à part.

Les observateurs approuvent naturellement le fond de cette ordonnance, ils en rajoutent même en proposant de substituer le titre de commissaire de la Marine à celui d'officier de comptabilité, car ce dernier rapproche deux mots qui paraissent incompatibles entre eux<sup>8</sup>. Cette notation distingue des militaires car nous n'avons pas vu critiquer la qualification d'officier comptable ou de comptable qui est accordée aux trésoriers. En revanche, supprimer l'uniforme, c'est aller trop loin. L'uniforme de 1765 leur paraît aussi chamarré que celui d'un officier général : il est juste de donner aux commissaires de la Marine celui des commissaires des guerres, avec le bouton timbré à l'ancre et, peut-être, de limiter l'uniforme des deux genres de commissaires au petit, si l'on trouve le grand trop riche. Il convient aussi de donner aux écrivains l'expectative de places « plus importantes ». On fixerait le nombre des commissaires dans chaque port et une somme proportionnée aux besoins de chacun pour frais de bureau : c'est la fin d'un gaspillage « énorme » et de la « morgue trop enracinée des agents de bureau »<sup>9</sup>. Un autre avantage consiste à faire du commissaire un écrivain : « il se donnera la peine d'écrire toutes les fois qu'il faudra qu'il paie celui qu'il fait écrire à sa place ». Un article prévoit, semble-t-il, des places d'inspecteur et de sous-inspecteur dans les Classes : les observateurs veulent donner ces places à des officiers militaires retirés du service de la mer, mais capables de les tenir. Ils regrettent qu'on ait oublié la « plus essentielle » des précautions, « ce soin indispensable sans lequel on n'a rien fait et sans lequel on ne fera rien : c'est d'établir de la manière la plus positive que les charges, titres et uniformes des commissaires de la Marine sont et seront à jamais incompatibles avec une place dans les bureaux de Versailles ».

La troisième ordonnance porte suppression des écrivains de vaisseau. Des sujets « pris au hasard et n'ayant aucune expérience au fait de la Marine et de la comptabilité des ports » ne peuvent représenter les officiers militaires, ni dans les ports, ni sur les bords, dit le rapport<sup>4</sup>. Les fonctions des commissaires d'escadre et des écrivains de vaisseau sont, du reste, de pure forme ; le capitaine et l'officier chargé du détail répondent, en leur propre et privé nom, de la conservation des effets embarqués, de la nécessité des consommations et des remplacements, et cela doit être. L'avis du

<sup>8</sup> *Observations sur le projet d'ordonnance n° 2 portant réduction et fixation [du nombre] des officiers de comptabilité de la Marine, A<sup>4</sup>-4, pour ce développement.*

<sup>9</sup> Selon nos critiques, les frais de bureau pourraient se calculer à tant par rôle d'écritures composé de tant de lignes et de tant de mots. Il faudrait pour cela définir la forme des registres. De même pour les rôles de chiffres. On gagnerait encore de l'argent à imprimer les tableaux qu'on n'aurait plus qu'à remplir, ajoutent-ils.

comité dénote plus de mesure ou de prévoyance<sup>10</sup>. Certes « l'officier d'administration embarqué peut nuire au bien et ne peut empêcher le mal ; il est donc un être plus que superflu ». Mais on a voulu prévenir par des mots les accusations d'intérêt personnel. « L'administration, qui se trouve ici la partie lésée, ne manquera pas d'en intenter contre la classe des militaires. Si la nature des choses et du service force ici à remettre aux mains du militaire une comptabilité quelconque, on ne peut apporter trop d'attention à écarter de lui tout soupçon d'infidélité. La délicatesse ombrageuse du point d'honneur donnerait à ce soupçon tout l'inconvénient d'une flétrissure réelle. Il ne suffit pas que l'officier ne malverse point, il faut que toute malversation lui soit rendue impossible. » L'une des formes indispensables vise à faire connaître aux conseils de marine la valeur des clauses des marchés et achats conclus pendant les campagnes par les officiers de détail et majors d'escadre. Nous retrouvons ici une question maintes fois posée et redoutée : peut-on risquer de voir l'honneur militaire ou nobiliaire se perdre en confiant une comptabilité à un officier militaire ?

Le contrôle divise les opinions. Selon le rapport, il s'agit d'une véritable inspection, et il est contre toute règle que celui qui inspecte l'intendant ou ordonnateur soit sous ses ordres ou « sous sa charge », en sa qualité d'officier d'administration<sup>4</sup>. La dépendance du contrôleur rend son travail vain, alors que son emploi est nécessaire pour assurer l'exactitude et la fidélité des comptes. L'intendant ou ordonnateur n'aura que le droit d'inspecter la manière dont les registres du contrôle seront tenus. L'annotateur est d'un avis différent : « le contrôle est moins une inspection qu'une sanction donnée à toutes les opérations de l'administration. Le contrôleur est un notaire. »<sup>11</sup> D'anciennes ordonnances paraissent investir le contrôleur de la qualité d'inspecteur, en l'absence du moins de cet inspecteur collectif appelé conseil de marine. Selon les principes retenus, le conseil est l'inspecteur ; il est hors de question qu'un inférieur inspecte un tel supérieur. Les contrôleurs sont donc inutiles pour l'inspection ; pour la légalisation des actes, il suffit d'établir pour contrôleur le secrétaire du conseil de marine. Il tiendra le cachet du Roi ; ce sera un jurisconsulte qui, dans toutes les questions contentieuses, fera l'office de l'homme de sa robe auquel on est souvent obligé de recourir. Le contrôleur enregistrera les décisions du conseil de marine et autres actes qui doivent avoir valeur légale, pour que les dépenses puissent être allouées par la chambre des comptes de Paris. Il faut surtout éviter de créer un troisième pouvoir dans le port, alors que « la division des autorités, du commandant et de l'intendant, causait tout le mal ». L'observateur engage le ministre à rechercher le mobile personnel qui a pu inspirer le projet : il pense que si l'ordonnance veut que les contrôleurs ne soient pas choisis parmi les commissaires, c'est que d'autres officiers, autrement dit des officiers militaires, veulent ces places. Les abus auront leur remède lorsqu'une comptabilité plus simple et plus claire aura été établie : l'auteur annonce un mémoire à ce sujet. Il ajoute que s'il faut un contrôleur pour contrôler les commissaires, il n'y a pas de raison pour qu'il n'en faille pas un autre pour contrôler le premier...

La dernière ordonnance porte fixation de l'effectif des officiers de chaque grade du grand corps<sup>4</sup>. La fixation de 1773 est jugée trop forte : *comme le Roi veut que les officiers embarquent un an sur deux* et que les armements du temps de paix en

<sup>10</sup> *Observations sur l'ordonnance n° 3 portant suppression des officiers de comptabilité à la mer, etc.*, A<sup>4</sup>-4, pour ce développement.

<sup>11</sup> *Observations sur l'ordonnance n° 4 concernant les contrôleurs de la Marine*, A<sup>4</sup>-4, pour ce développement.

occupent 350, l'effectif proposé est de 100 capitaines, 300 lieutenants et autant d'enseignes, soit 700 officiers particuliers au lieu de 848<sup>12</sup>. L'objectif doit être atteint sans réformes à la fin de 1776, précise notre rapporteur. Le nombre des officiers des grades intermédiaires serait réduit de 56 à 30, celui des officiers de port restant inchangé. Le véritable but de cette ordonnance, selon l'annotateur, est de diminuer la dépense, et l'état des finances ne permet pas de le perdre de vue un seul instant<sup>13</sup>. Il est d'autre part inadmissible d'alléguer dans une loi que la réduction d'un corps vise à y accélérer l'avancement. Le nombre des officiers de mer ne peut être calculé qu'en fonction du nombre de bâtiments que l'on a ou que l'on veut avoir. Pour donner à l'avancement une marche suffisante, il convient de multiplier les grades. Avec six grades au lieu de trois, l'officier particulier connaîtra autant d'époques « précédées de jours d'espérance et suivies de jours de souvenirs agréables » ; une action d'éclat permettrait de sauter l'un d'eux, autre motif d'émulation.

Le nombre des officiers généraux serait réduit à 2 vice-amiraux, 6 lieutenants généraux et 18 chefs d'escadre, qui suffit à une flotte de 66 vaisseaux. L'auteur suggère de réserver une ligne de crédits permettant de payer les appointements éventuels de 3 lieutenants généraux et de 6 chefs d'escadre « par acclamation », ce genre de promotion étant réservé à des officiers victorieux. Le principe est le suivant : les longs services dans une profession pénible se paient en argent, les grandes actions doivent seules se payer avec des honneurs. L'auteur voudrait que les réductions dans les grades inférieurs soient moindres, parce qu'il en est de plus substantielles et de moins risquées à réaliser ailleurs. Le grade de capitaine de brûlot serait ramené à son institution, « qui est le poste du danger éminent ». Il serait accessible à des lieutenants ou enseignes de vaisseau qui auraient pris un bâtiment de force supérieure ou deux bâtiments de force égale. Les lieutenants devenus capitaines de brûlot (il y en aurait au plus six) seraient promus de préférence à leurs anciens. Le grade de lieutenant de frégate serait supprimé, les titulaires actuels recevant un brevet d'enseigne. A l'avenir, tout capitaine marchand armé en guerre qui aurait fait deux prises d'égale force ou une de moitié supérieure à la sienne serait breveté enseigne, et deux prises de bâtiments plus forts lui vaudraient le grade de lieutenant de vaisseau. Autrement dit le petit corps disparaîtrait, en même temps que la discrimination sociale qu'il matérialise. L'auteur propose enfin de porter le nombre de capitaines de flûte à douze, afin d'encourager la maistrance.

Sartine croit devoir montrer à Blouin l'œuvre des réformateurs. D'après les citations et allusions rapportées par le premier commis dans ses *Remontrances au ministre contre les ordonnances projetées*, datées des 6, 7 et 8 août 1776, le rapport n'en est pas celui dont il a été question ci-dessus, mais une version voisine et probablement moins dure. Les *Remontrances* ont été publiées en 1789 par l'intendant Malouet et par les commis de Brest : ce morceau de choix devait aider la Plume à prendre sa revanche

<sup>12</sup> Par la décision du 29 août 1773, l'effectif a été fixé à 2 vice-amiraux, 9 lieutenants généraux, 24 chefs d'escadre, 128 capitaines de vaisseau, 328 lieutenants de vaisseau et 392 enseignes de vaisseau, soit 35 officiers généraux et 848 officiers particuliers.

<sup>13</sup> *Observations sur l'ordonnance n° 5 portant réduction et fixation du nombre des officiers de la Marine et règlement sur le nombre des officiers qui composent les états-majors des vaisseaux*, A<sup>4</sup>-4, pour ce développement.



à la faveur des événements politiques<sup>14</sup>. Blouin parle franchement au ministre, puisque celui-ci l'a exigé.

Le commis expose d'abord que l'avis des militaires est intéressé, alors que celui des bureaux ne l'est pas. « Malgré la saine politique qui doit dire à tout homme d'État qu'il est dangereux de donner au militaire aucune autorité dans le civil et l'économique, malgré l'avis de vos bureaux, qui ne sont ni intendants ni ordonnateurs, qui ne peuvent avoir d'autre intérêt que le vôtre et qu'une longue expérience a éclairés et instruits, les militaires, qui ont un autre intérêt, sont parvenus à vous faire croire qu'il fallait les charger de la disposition, direction, exécution des travaux des ports, qu'il fallait les rendre maîtres de tout dans les arsenaux, excepté de la recette, dépense et comptabilité et, ce qui est plus extraordinaire encore, les charger des revues, soldes d'équipages, recettes, dépenses, consommations et inventaires à la mer. »

Pour faire accepter ce changement, on a travesti l'histoire de la Marine. Le ministre dira-t-il au Roi « une chose fausse dans le fait et dont la fausseté saute aux yeux » ? Colbert « pensait que l'administration et l'action devaient être séparées, que l'une exigeait des hommes sédentaires et toujours les mêmes et des qualités exclusives pour l'autre ; c'est qu'il voyait que le même homme ne pouvait bien faire plusieurs métiers à la fois ; c'est qu'il ne voulut pas dégrader et rétrécir les militaires par des occupations de ménage ; c'est qu'il les regardait comme de grands consommateurs et de mauvais économistes ; c'est qu'il savait que *l'administration d'un port est indivisible* et qu'il y a bien d'autres choses à savoir que la théorie des travaux pour en diriger l'ensemble ; c'est qu'il voulut enfin être entièrement maître de son administration, parce que le ministre en répond en son propre et privé nom et qu'il ne répond pas de même du succès des batailles, quand il a mis entre les mains des militaires tout ce qu'il faut pour les gagner. Assurément, Monseigneur, ce qui était propre à ce temps-là est propre à celui-ci, les hommes et les choses n'ont pas changé de nature, et le même intérêt subsiste pour vous. Il n'y a que l'esprit de système et d'animosité fomenté par nos militaires depuis un certain nombre d'années qui puisse mettre en avant de pareilles absurdités. » Les officiers militaires appelés à concerter, examiner, discuter l'ordonnance de 1689 n'ont pas imaginé de s'emparer de l'administration ; Blouin ne croit pas qu'« ils pensèrent qu'un peu de mathématiques donnerait à leurs successeurs, qui sont loin de leur célébrité, des raisons suffisantes pour s'en emparer ».

L'Épée fait aussi écrire à Sartine que les officiers de plume n'ont pas le même intérêt personnel à construire, entretenir et conserver les instruments de la gloire que les militaires : « voilà un raisonnement captieux qui ne peut séduire que ceux qui ne connaissent pas les hommes, et surtout nos marins ». Les militaires vont dépenser les millions de l'État pour mettre au rebut tout ce que la moindre crainte fera suspecter, fatiguer les vaisseaux par des radoubs fréquents et continuels et, si le ministre ne fournit pas assez de millions, « ils décideront dans *leur* conseil de marine [qu'il] est la cause du mauvais état de leurs vaisseaux ». D'ailleurs ils ne répondront de rien, « car *dans le système proposé, tout le monde a part à l'autorité et personne ne répond en son propre*

---

<sup>14</sup> La copie dont nous nous servons est conservée dans G123, f° 213 à 217. On trouve également les *Remontrances* dans le recueil Ms 234, vol. 2, f° 118 à 129. Malouet les publie à la suite de ses *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789, et les commis de Brest en font une brochure séparée (S.H.M., cote 54G4).

*et privé nom* ». Le ministre sera « maître de rien et responsable de tout ; ils seront maîtres de tout et responsables de rien ».

Les officiers de plume sont au contraire dans la main du ministre, ils n'ont qu'un métier et un intérêt, celui de l'économie et de la conservation du matériel, ils peuvent être cassés aisément s'ils sont convaincus de malversations. Le capitaine de port et l'ingénieur-constructeur seront toujours les « teinturiers » des directeurs et sous-directeurs, malgré tout le savoir dont l'Épée se targue ; ils feraient seuls le travail et sans bruit, et non avec cette publicité « qui met au grand jour chez l'étranger nos projets et nos faiblesses ». Les officiers d'épée font sonner les 200 000 l d'économie prétendue, par suite de la réduction de la Plume, non le million qu'ils coûtent en plus depuis vingt-cinq ans ; « ils ont surtout exalté l'économie qu'il y aura à les charger des fonctions de l'administration à la mer, où ces messieurs qui veulent tout surveiller dans le port ne veulent avoir aucun surveillant et où il faut s'attendre à des dépenses excessives et à une comptabilité qu'il sera difficile d'éclaircir, si leur système est admis ». Il faudra payer les suppléments d'appointements des officiers militaires dans les directions, les secrétaires pour leurs écritures, et même les appointements d'officiers supplémentaires et les pensions de retraite des officiers d'administration et écrivains à renvoyer.

On dit que l'ordonnance de 1689 n'établit pas les officiers d'administration en corps : Blouin a beau jeu de répondre que les ordonnances postérieures ne le disent pas davantage et que les avancements s'y font « assez ordinairement » par département. On dit qu'il y a trop de grades : l'ordonnance de 1765 en a supprimé, et « il faut bien des gradations pour apprendre ce métier et pour la hiérarchie à y établir. On demande actuellement aux novateurs comment on formera des commissaires pour les arsenaux et des contrôleurs de la Marine, et d'où on les tirera ? » Le Conseil de marine du temps de la Régence se composait en grande partie de militaires : il a créé les élèves-écrivains et les petits commissaires ; il n'a pas imaginé de charger les militaires de la direction des travaux. L'autorité de l'intendant ne peut être divisée sans qu'il en résulte désordre et confusion ; mais la direction des travaux appartient, sous l'empire de la constitution subsistante, non aux commissaires, mais aux officiers de port et aux ingénieurs-constructeurs : « ils s'inspectent et s'éclairent réciproquement, et il y a par là sûreté suffisante pour le service, en même temps qu'il y a émulation pour tout le monde. Deux ou trois intermédiaires entre le commandant et les officiers de port et les ingénieurs ne feront qu'embrouiller, ralentir la besogne et dégoûter les gens de l'art. » L'Amirauté britannique et la Compagnie des Indes n'ont jamais imaginé de charger des officiers de marine de la construction et de l'entretien du matériel naval. Blouin admet que l'attitude de Choiseul a donné de la consistance aux prétentions des militaires : « M. le duc de Choiseul, bien militaire, après avoir voulu tout changer pendant deux ans, ramené par la contemplation des choses et par l'évidence des raisonnements, en était venu au point de craindre de trop abandonner aux militaires. Il avait écrit circulairement dans les ports au mois de juillet 1764 pour rappeler à l'exécution de l'ordonnance de 1689 et pour détruire l'attente où on était d'une nouvelle ordonnance. L'ambition d'un homme a séduit l'ambition d'un autre, et l'on a fait l'ordonnance de 1765 qui, donnant plus aux militaires que l'ordonnance de 1689, leur a fait désirer de tout envahir et a donné naissance à l'ordonnance de 1772 détruite en 1774. Aujourd'hui l'on veut faire une administration toute militaire. Il faut que votre département périsse, si ces secousses durent encore quelque temps et si l'on ne prend pas des idées plus sages et plus raisonnables. »

Blouin annonce que l'ordonnance nouvelle ne recevra pas l'approbation générale des militaires, les commandants des ports surtout regimberont lorsqu'ils verront qu'ils sont subordonnés à leurs subalternes par le conseil de marine. Il ajoute indiscrètement que les bureaux, « plus instruits que personne des principes qui doivent diriger [le] département, ne peuvent en honneur et en conscience la trouver admissible ni exécutable ; leur devoir sera de se taire [...]. Quel sera donc l'effet de cet ouvrage ? Un désordre épouvantable dans l'administration, *des dépenses immenses*, le dégoût et la retraite de tous les individus molestés, le mécontentement public et le discrédit pour [le ministre]. » Dans sa péroraison, Blouin conjure Sartine de s'en tenir à l'ordonnance de 1765 : partisan des anciennes idées en matière de législation, il écrit que les nouvelles lois « ne peuvent jamais être que le terme et la fin d'une bonne administration établie pied à pied sur de nouveaux principes et dont la marche a été longtemps éprouvée ». « D'ailleurs dans quel temps, dans quelles circonstances vous excite-t-on à faire un tel renversement ? *Quand la guerre peut se déclarer d'un moment à l'autre* et sous un roi de 22 ans, sur le trône depuis deux ans, dans un temps enfin où les ministres doivent user de la plus grande circonspection et où le public les rend responsables de tout. Sauvez votre département des innovations qui désolent les autres [la Guerre et les Finances], et au moins, s'il n'est pas dans un état florissant, qu'on ne puisse pas vous imputer de l'avoir bouleversé. » Tout le texte des *Remontrances* doit servir à ruiner les sophismes sur lequel l'ordre nouveau est bâti, et qui ont été exposés pour la première fois dans les *Considérations* de 1756 (dont Blouin ne parle évidemment jamais). Le mémoire du commis est, quant aux finances de l'État, un texte prophétique.

Le commis rédige un mémoire séparé dans lequel il indique la manière de concilier le bien du service et l'éviction des officiers civils<sup>15</sup>. Il convient naturellement de confier les directions à des officiers retirés du service de la mer et sédentaires dans les ports ; le métier demande un apprentissage et exige qu'on ne contrarie pas l'intérêt de conserver par celui de consommer. Le commandant sera le maître de tout, les approvisionnements, dépenses et recettes étant trop intimement liés aux travaux. La police et la justice sont plus indivisibles encore ; d'ailleurs comment soumettre au conseil de guerre un homme qui n'est pas au service militaire et qui ne commettrait pas de délit militaire ? Il suffit de trois capitaines de vaisseau retirés sous les ordres du commandant et de commissaires ou commis *et d'artistes* (officiers d'artillerie, officiers de port, ingénieurs et maîtres d'ouvrages). D'autre part le gouvernement de la Marine par conseils est mauvais : « des conseils pour diriger toutes les opérations, pour décider, tous ces conseils où les chefs viendront déposer leur autorité et être jugés par leurs subalternes sont inadmissibles ». « Avec tous les directeurs généraux, particuliers et sous-directeurs, avec l'intendant et ses commissaires, avec deux autorités séparées, avec les conseils brochant sur le tout et sans lesquels on ne pourra pas faire pour 500 l de dépense, avec toutes les écritures ordonnées, je regarde l'administration comme infaisable et inintelligible. » L'administration que propose Blouin n'est en fait, ni plus ni moins, que celle de Colbert avec la substitution du commandant à l'intendant. Le commis remarque enfin que l'ordonnance principale n'est pas coordonnée avec celles qui subsistent en partie ; elle devrait rappeler les dispositions conservées, sinon la mise en application sera hérissée d'embarras et de contradictions. L'ensemble est à retravailler, ainsi que la « feuille au Roi », car « tout ce travail est encore indigeste, et

---

<sup>15</sup> *Observations sur les détails et la forme des ordonnances projetées, en supposant que le fond en soit adopté*, Ms 234, vol. 2, f° 131 à 133, pour ce paragraphe.

cela n'est pas étonnant. Des gens plus versés et plus profonds dans ces matières ne le feraient peut-être pas plus solidement en deux années dans l'étendue qu'il doit avoir. »

Ces deux mémoires de Blouin ont dû produire leur effet, puisque Sartine résume les *Remontrances* en un catalogue de douze objections<sup>16</sup> auxquelles le comité de rédaction est prié de répondre : Claret de Fleurieu tient toujours la plume, si l'on peut dire<sup>17</sup>. Blouin a posé que sous Colbert le corps de la Marine n'était pas composé que de nouveaux venus, et qu'il comprenait des marins chevronnés et qui savaient plus d'administration que les administrateurs préposés, lesquels en étaient à apprendre leur métier. *Le comité le nie* et soutient que les éléments de constitution adoptés successivement par Colbert et fondus dans l'ordonnance de 1689 par Seignelay tiennent compte de l'ignorance prétendue des militaires. Deuxième objection : l'administration et l'action doivent être séparées et confiées à deux sortes d'hommes, les militaires ne pouvant pas être chargés de l'administration. On répond que la direction des travaux n'est pas partie constitutive, mais « tout au plus partie intégrante de ce qu'on appelle proprement l'administration de la Marine ». C'est jouer sur les mots, mais les militaires réduisent l'administration à la comptabilité, comme nous le savons. Les travaux, poursuit Fleurieu, exigent des hommes sédentaires *pour l'exécution*, tels les constructeurs, « mais il est utile, *il est même nécessaire* que ceux qui sont chargés de diriger supérieurement les travaux aillent étudier les effets à la mer, y apprennent à perfectionner les moyens et rapportent dans les arsenaux le fruit de leurs observations et de leur expérience ».

L'imputation de gaspillage est gratuite et peut se retourner contre les défenseurs de la Plume : pourquoi, ajoute l'officier, les officiers de marine seraient-ils moins économes des deniers de l'État que les officiers de l'Artillerie ou du Génie ? Les officiers de marine ont tout intérêt à la multiplication des vaisseaux et des armements, parce qu'elle multiplie les commandements. Pourquoi seraient-ils plus consommateurs que les officiers des marines étrangères qui sont, à ce qu'en dit Fleurieu, chargés de tous les travaux relatifs à la Marine ? On est obligé de concéder qu'un *ancien* chef d'escadre est *commissioner* du port et de l'arsenal de Chatham et de ses dépendances, qu'un *ancien* capitaine occupe la même place à Portsmouth, mais un capitaine en activité de service règne à Plymouth. Le comité a trouvé des officiers de marine en activité dans les bureaux de l'Amirauté à Londres. Il va jusqu'à écrire que ce n'est pas introduire l'autorité militaire dans les arsenaux que d'y confier les travaux à des officiers de marine ! Le ministre répond des travaux et des ouvrages, non des batailles : c'est précisément pour cette raison qu'il doit préférer confier la direction des travaux et des ouvrages à « ceux qui ont un intérêt réel et personnel à ce que les ouvrages soient bien et solidement exécutés et qui sont d'ailleurs pourvus des connaissances théoriques et pratiques qui les mettent en état de diriger l'exécution avec toute sûreté pour le ministre et pour le service ». Toujours le même argument !

Certains se demandent à qui le ministre s'en prendra personnellement si un ouvrage est mal fait, puisque la direction supérieure des travaux, qui revient au conseil de marine, est collective. Fleurieu répond que les travaux considérables sont décidés par

<sup>16</sup> Billet autographe de Sartine intitulé *Objections*, G 133, document coté 62.

<sup>17</sup> *Objections faites par les défenseurs de l'administration actuelle de la Marine, contre le projet de la nouvelle constitution proposée, et réponses*, autographe de Claret de Fleurieu, G 133, pièce cotée 63, pour ce développement.

le ministre après avis du conseil, puis exécutés sous les ordres des directeurs de travaux ; ce sont ces derniers qui répondent de l'exécution. Le conseil de marine en est l'inspecteur collectif, l'œil du ministre dans le port. Fleurieu ne dit pas que le conseil de marine est peuplé de militaires et qu'il peut comprendre les directeurs de travaux... Il invoque au contraire l'ordonnance de 1689, en ce qu'elle confirme l'existence d'un conseil de construction dans chaque port ayant pouvoir de *délibérer* sur les travaux de construction et de radoub, alors que le conseil de marine doit avoir, sur tous les travaux il est vrai, *voix consultative* seulement. On a aussi écrit que l'existence du conseil rend vaine toute mesure de protection du secret. Il est facile de répondre car le cabinet de l'intendant n'offre pas plus de garanties, d'ailleurs toutes les opérations mécaniques des ports se font au grand jour : le public conclut toujours que le gouvernement a quelque projet, lorsque l'arsenal se met en mouvement. Le conseil de marine n'a pas connaissance des plans de campagne, mais des travaux à réaliser pour les rendre possibles. Enfin, dans le système proposé par l'opposition, l'intendant serait un être nul qu'il vaut mieux supprimer en subordonnant les commissaires au commandant : Fleurieu ne croit pas que les intendants des guerres se considèrent comme tels, et ils ont cependant moins de fonctions, de pouvoir et d'autorité que n'en auront les intendants des ports, dont l'indépendance est présentée comme nécessaire et les fonctions, séparées de la direction des travaux. Il assure que ces dernières le sont au point qu'« un pouvoir ne peut empiéter sur l'autre, sans que l'usurpation ne soit manifeste et facile à réprimer » ; les écritures seront même simplifiées, parce que « chacun saura exactement ce qu'il aura à faire ».

Les ordonnances et le rapport au Roi ont été remaniés au moins deux fois, plus dans la forme que dans le fond. La version intermédiaire du rapport<sup>18</sup>, ou une version intermédiaire, celle peut-être qui a été mise sous les yeux de Blouin, comporte six ordonnances au lieu de cinq : l'ordonnance portant fixation de l'effectif du corps militaire a disparu, elle fait place à deux autres ordonnances relatives à la Plume<sup>19</sup>.

L'auteur du nouveau rapport cite en exemple l'artillerie de la Marine, ce détail « dont les travaux sont déjà depuis longtemps confiés à la direction des officiers militaires, est mieux monté qu'aucun autre » : « à mon voyage à Brest, j'ai reconnu que c'est de tous les détails celui qui est le plus en ordre, où les registres sont les mieux tenus, les magasins les mieux arrangés, les ouvrages les mieux faits et le seul qui puisse, promptement et avec le plus de facilité, parvenir à l'état de perfection dont tous les autres sont encore éloignés ». Il est donc temps de confier la direction des travaux des

<sup>18</sup> Projet de rapport au Roi des ordonnances de 1776, mis au net, avec corrections et ajouts de la main de Fleurieu, G133, pièce cotée 67, pour ce développement.

<sup>19</sup> Le carton A<sup>1</sup>-117 contient une version des ordonnances particulières numérotées de 2 à 5, portant des modifications de la main de Fleurieu et un approuvé qui est peut-être de la main de Louis XVI et qui aurait été apposé après l'examen en comité : dans leur état elles sont très proches des ordonnances promulguées et portent, de la main de Fleurieu, la date du 27 septembre 1776. Selon toute vraisemblance elles ont été remises sous les yeux du Roi après cette date, qui n'est pas celle de la promulgation (la lettre d'envoi des sept ordonnances est datée du 6 novembre et de Fontainebleau) :

n° 2 : « pour la suppression du corps des officiers d'administration et des écrivains de la Marine » ;

n° 3 : « portant établissement de commissaires généraux et ordinaires des ports et arsenaux de marine et de gardes et sous-gardes-magasins » (il manque une des deux feuilles) ;

n° 4 : « portant établissement de commissaires et de syndics des Classes » ;

n° 5 : « portant établissement de contrôleurs de la Marine ».

Il manque l'ordonnance relative aux écritures à la mer (n° 6).

arsenaux aux militaires et de la distinguer de « la recette, la dépense et la comptabilité des deniers et des matières » de ces mêmes travaux, en laissant dans le district de l'intendant toutes les autres attributions qui lui sont reconnues par les anciennes ordonnances. L'ordonnance principale traite du service des arsenaux sans s'y référer, de sorte qu'on ne puisse faire dans les ports de mauvaises applications du principe de division de l'autorité. On ne propose pas de donner une autorité absolue au commandant dans les travaux, parce que leur nécessité est discutée au préalable dans un conseil de marine qui rassemble des représentants des deux pouvoirs et forme leur point de réunion. Une fois les travaux décidés par le ministre, éclairé par ses avis, le commandant et l'intendant se partagent les fonctions, l'intendant pour l'approvisionnement des matières et le commandant pour leur emploi. Les deux autorités « s'inspectent et se contrôlent réciproquement, mais de manière que ce contrôle réciproque ne met aucune entrave et n'apporte aucun retardement dans les opérations. La ligne de démarcation des deux pouvoirs est tracée d'une manière si précise qu'il ne pourra jamais y avoir choc d'autorité : chacun saura ce qu'il devra faire, et un pouvoir ne pourra empiéter sur l'autre, sans que l'usurpation ne soit manifeste et facile à réprimer. » L'auteur du rapport avoue aussi qu'il s'agit de « *dissoudre le corps* de l'administration afin de rendre les membres plus utiles en les désunissant » et de réduire le nombre des individus chargés de l'administration des deniers et des matières proportionnellement à leurs fonctions. Il ne dit pas que le dualisme administratif va s'exacerber : le corps civil, même « désuni » et affaibli, n'est pas dépourvu de tout moyen d'action, et le principal est cette contradiction qui sévissait déjà.

La rédaction définitive du préambule de l'ordonnance principale du 27 septembre 1776 est la suivante : « S.M. [...] s'étant assurée que les officiers de sa marine ont acquis depuis plusieurs années, par la forme nouvelle donnée à leur éducation militaire [en 1764], la théorie de l'architecture navale et les connaissances nécessaires pour bien diriger la construction, le grément et l'équipement des vaisseaux, Elle a reconnu la nécessité de faire divers changements à l'ancienne constitution de sa marine . Cette constitution, qui n'admettait les officiers militaires à aucun détail dans les arsenaux, était propre sans doute au temps où elle fut adoptée ; mais S.M. a jugé qu'elle ne pourrait être maintenue dans son entier, sans renoncer aux avantages qui doivent résulter pour la perfection des ouvrages et pour l'économie, tant des lumières et des talents desdits officiers, que de l'intérêt qui lie essentiellement leur propre gloire au succès des opérations mécaniques des ports et à la conservation des forces navales. En conséquence, S.M. s'est déterminée à confier aux officiers militaires de sa marine la direction des travaux relatifs à la construction, au grément et à l'équipement de ses vaisseaux et, voulant régler définitivement les fonctions que, par son ordonnance provisoire du 8 novembre 1774, Elle s'était réservée d'attribuer aux dits officiers ; régler pareillement celles qu'auront à l'avenir les intendants et commissaires des ports et arsenaux ; fixer en même temps, d'une manière constante et invariable, les fonctions du conseil de marine, maintenu par sa dite ordonnance dans chacun de ses ports de Brest, Toulon et Rochefort ; apporter enfin à diverses parties de l'administration de ses ports et arsenaux les modifications que les différences des temps et des circonstances ont rendues nécessaires ; Elle a ordonné et ordonne ce qui suit. »<sup>20</sup> *Le rêve de 1756 est*

<sup>20</sup> *Ordonnance du Roi concernant la régie et administration générale et particulière des ports et arsenaux de marine*, du 27 septembre 1776, préambule. Les ordonnances particulières sont au nombre de six.

*devenu loi*. Le plan de cette ordonnance en 19 titres est simple : le principe et les modalités de la division de l'autorité forment le 1<sup>er</sup> titre ; les titres 2 et 4 se rapportent aux trois directions de travaux, les titres 3 et 5, aux cinq bureaux des commissaires ; les titres 6 à 17 décrivent les fonctions des chefs du port et de l'arsenal, et les deux derniers, la composition et les fonctions du conseil de marine dans le port.

« La régie et administration générale des ports et arsenaux sera et demeurera *divisée* en deux parties distinctes et séparées [...]. »<sup>21</sup> Par l'expression d'*administration des travaux* le législateur comprend « les constructions, refontes et radoubs, les armements et désarmements, les opérations mécaniques et les mouvements du port et généralement tous les ouvrages à exécuter dans les chantiers et ateliers de l'arsenal ou ailleurs, pour la construction, le gréement, l'équipement, la défense et l'entretien journalier des vaisseaux et de tous autres bâtiments flottants, ainsi que tout ce qui a rapport à la garde, sûreté et conservation desdits vaisseaux et bâtiments, et machines à leur usage, et à l'entretien, la garde et la sûreté du port et de la rade »<sup>22</sup>. Cette administration est elle-même divisée en *trois directions* ou détails<sup>23</sup>.

La direction des constructions comprend « les constructions, refontes, radoubs, réparations d'entretien et tous ouvrages de charpente, forge, menuiserie, sculpture, peinture et calfatage à faire à toute espèce de bâtiments flottants, aux chantiers ou cales en bois et berceaux pour la mise à l'eau, et à toutes machines établies à l'usage des vaisseaux ; comme aussi l'inspection, l'arrangement et la disposition des bois de construction, bois de mâture et autres, œuvrés et non œuvrés, sous les hangars ou sous l'eau, et tout ce qui a rapport à la conservation et à l'entretien des vaisseaux ou autres bâtiments désarmés dans le port »<sup>24</sup>. La direction du port comporte « les mouvements, amarrage, lestage et délestage de tous les bâtiments flottants, les mouvements et le transport des bois, des mâtures, des ancres et de tous autres effets à l'usage des vaisseaux, à l'exception de ceux de l'artillerie ; la manœuvre de la mise à l'eau, de l'entrée dans les bassins et de la sortie, du tirage à terre, du mâtement, démâttement et carénage et tous autres mouvements et manœuvres à faire dans le port ; les travaux relatifs à la fabrication des cordages, à la garniture, au gréement, à l'équipement et à la voilure ; la disposition, l'arrangement et l'inspection des magasins particuliers de chaque vaisseau ou autre bâtiment ; le curage et l'entretien du port et de la rade, la police des quais, la conservation et l'entretien des pompes à incendie et tous les objets qui sont relatifs à la garde, sûreté et propreté des vaisseaux désarmés dans le port »<sup>25</sup>. Quant à la direction de l'artillerie, elle s'occupe de la fabrication des canons, mortiers, armes, affûts et tous ustensiles à l'usage de l'artillerie ; des mouvements et transports des effets dépendant d'elle ; de l'inspection et de l'épreuve des canons, mortiers et autres armes, poudres, munitions, instruments et outils servant à la guerre ; de l'arrangement, disposition et entretien des effets appartenant à l'artillerie, soit dans le parc, soit dans les magasins ou la salle d'armes<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 1.

<sup>22</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>23</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>24</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>25</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>26</sup> *Ibid.*, art. 9. Les ateliers sont répartis comme suit (art. 6, 8 et 10) :

- à la direction des constructions : ateliers de forge à l'usage des constructions ; ateliers de la mâture, des hunes et cabestans ; atelier de menuiserie ; atelier de sculpture ; atelier de peinture ; ateliers d'avironnerie, des gournables, des étoupes ; ateliers divers rattachés ;

L'« administration des travaux » est confiée à un *directeur général de l'arsenal*, officier général subordonné au commandant de la Marine<sup>27</sup>. L'« *administration des deniers et des matières* », sous l'autorité de l'intendant, comprend « la recette de l'emploi des deniers, les marchés et adjudications de matières et d'ouvrages, les approvisionnements, les recettes, la conservation dans les magasins et la distribution des matières, munitions et marchandises quelconques ; les appointements, solde, revues et montres des officiers, des troupes, des gens de mer et de tous autres entretenus dans le port ou employés sur les vaisseaux ; la levée des officiers-mariniers, ouvriers, journaliers, matelots et autres gens de mer, et la police des Classes ; la garde des magasins, l'administration particulière des hôpitaux et des chiourmes, celle des bâtiments civils appartenant au Roi, et la comptabilité générale »<sup>28</sup>. Cette partie est divisée en cinq bureaux, le sixième bureau ou bureau du contrôle ayant un statut particulier<sup>29</sup>.

Le *bureau du magasin général* tient les livres de recette et de dépense, ainsi que le registre balance de toutes les matières et marchandises, œuvrées ou non, il en fait la recette et la distribution et en a la garde<sup>30</sup>. Nous venons de voir que les ateliers qui dépendaient du détail du magasin général sont annexés à la direction du port, ainsi que les magasins particuliers, tandis que les effets de l'artillerie sont affectés à la direction correspondante. Le *bureau des chantiers et ateliers* tient la matricule des ouvriers, dresse les rôles de journées et de paiement des ouvriers et journaliers, fait les appels, prend à sa charge et garde les matières délivrées par le magasin général pour être travaillées ou converties, en suit l'emploi, fait la remise au magasin ou enregistre leur destination, si elles sont employées dans une construction<sup>31</sup>. Le *bureau des fonds et revues* est chargé de tout ce qui concerne la recette des deniers et l'acquittement des dépenses, la rémunération et les revues du personnel entretenu, les marchés et adjudications, les acomptes et restes à payer, les fonds reçus et les objets de recette extraordinaire<sup>32</sup>. Le *bureau des armements et des vivres* est chargé « de tout ce qui concerne les équipages destinés pour les vaisseaux en armement »<sup>33</sup>. Il examine la qualité des vivres remis par le munitionnaire dans les magasins des vivres, surveille la fabrication des salaisons et du biscuit, tient registre des entrées et des sorties du magasin des vivres et s'occupe plus généralement « de tout ce qui concerne la confection, la qualité, la quantité et la conservation des vivres, soit pour le journalier [d'armement], soit pour la mer »<sup>33</sup>. Le *bureau des hôpitaux et des chiourmes* tient le rôle des malades de l'hôpital, inspecte les médicaments et drogues, les aliments et boissons, les premiers pour la qualité, les seconds pour la quantité, tient registre des effets et ustensiles de l'hôpital ; il est généralement chargé de « tout ce qui concerne l'administration » de

---

- à la direction du port : atelier de corderie et dépendances ; atelier de garniture ; manufacture des toiles ; atelier de voilure et dépendances ; ateliers de poultrie, tonnellerie et des pompes ; ateliers de serrurerie, plomberie, ferblanterie, chaudronnerie et vitrerie ;

- à la direction de l'artillerie : atelier de forge à l'usage de l'artillerie ; fonderies ; ateliers des affûts et du charonnage ; atelier des armuriers (et salle d'armes) ; ateliers divers rattachés.

<sup>27</sup> *Ibid.*, art. 4 et 17.

<sup>28</sup> *Ibid.*, art. 3 et 11.

<sup>29</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>30</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>31</sup> *Ibid.*, art. 13.

<sup>32</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>33</sup> *Ibid.*, art. 15.



l'hôpital<sup>34</sup>. Il tient la matricule des forçats et s'occupe de la police et de l'entretien des chiourmes<sup>34</sup>.

Le préambule de l'ordonnance portant suppression du corps de l'administration indique que l'ordonnance principale transfère aux officiers militaires, sans les définir, les fonctions précédemment attribuées aux officiers d'administration « relativement à la direction des travaux et opérations mécaniques des ports »<sup>35</sup>. Cette raison ainsi que l'adoption d'une forme « plus simple et moins dispendieuse » pour les fonctions conservées motivent la suppression du « corps des officiers d'administration » et des écrivains de la Marine. Ne sont pas compris dans la suppression, effective au 1<sup>er</sup> décembre : 1<sup>o</sup> les intendants de la Marine, des armées navales, des Classes et des Colonies ; 2<sup>o</sup> les commissaires des chaînes de galères ; 3<sup>o</sup> les officiers et écrivains employés aux colonies ou qui sont destinés à y servir, en continuant de servir sous leur titre (commissaires des Colonies pour les commissaires) et avec leurs appointements, au moins provisoirement (les travaux de la Marine dans les colonies suivent la nouvelle ordonnance)<sup>36</sup>. Les *traitements de réforme*, qui courent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1777, sont assez largement calculés et ne subissent que la retenue des Invalides : à 35 ans de services, l'agent réformé garde la totalité de ses appointements ; à 30 ans, les trois quarts ; à 25 ans, les deux tiers ; à 15 ans, la moitié ; à 10 ans, le tiers ; on lui laisse le quart de ses appointements s'il n'a pas dix ans de services<sup>37</sup>. Ceux qui seront réintégrés dans les nouveaux grades des officiers civils cesseront alors de toucher le traitement de réforme pour jouir des appointements qui y sont attachés<sup>38</sup>.

Le corps de l'administration est détruit ; on y substitue des commissaires généraux et des commissaires ordinaires des Ports et Arsenaux, des gardes-magasins, des commissaires des Classes, des syndics des Classes et des contrôleurs, en prenant bien soin de *séparer* les agents des ports de ceux des Classes et de ceux du Contrôle<sup>39</sup>. On ne dit nulle part comment ils seront recrutés, puisqu'il n'y a plus ni élèves ni écrivains, lorsqu'on ne pourra plus puiser parmi les officiers et écrivains réformés<sup>40</sup>. En fait, c'est parmi les commis, dont le nombre est réglé chaque année pour chaque port selon les besoins du service<sup>41</sup>, que l'on recrutera ensuite les commissaires<sup>42</sup>. Nous

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 16.

<sup>35</sup> L'auteur du rapport intermédiaire [réf. 18] considérait de façon abusive que la Plume conduisait « entièrement » les travaux et opérations des ports.

<sup>36</sup> *Ordonnance du Roi pour la suppression du corps des officiers d'administration et des écrivains de la Marine*, du 27 septembre 1776, art. 1, 2 et 7.

<sup>37</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>39</sup> Préambules des trois ordonnances particulières du 27 septembre 1776 qui y ont rapport.

<sup>40</sup> On commence en effet par y puiser : *ordonnance du Roi portant établissement de commissaires généraux et ordinaires des Ports et Arsenaux et de gardes-magasins*, du 27 septembre 1776, art. 8.

<sup>41</sup> Ordonnance précitée, art. 15 et ordonnance du même jour portant établissement de contrôleurs de la Marine, art. 6 (commis aux écritures, aux appels ; commis du contrôle).

<sup>42</sup> Vial dit ceci des commis (*Dictionnaire de marine*, article Commis, vol. 1, p. 431) :

« Les commis aux écritures dans les ports sont employés à faire les écritures sous les ordres des commissaires des ports et arsenaux, contrôleurs, au secrétariat de l'intendance. Quelques-uns, particulièrement ceux qui, ayant été ci-devant brevetés [écrivains], ont eu des retraites à la suppression de leur emploi [traitement de réforme], ont des détails particuliers, mais ressortissant de ceux des commissaires ; il y en a d'employés à faire les appels et qui pour cela sont particulièrement appelés commis aux appels. La Cour fait à l'intendant un fonds de 60, 80, 100 mille francs, plus ou moins, pour le paiement des appointements des commis aux écritures, qu'il règle suivant leur mérite, dont au plus il est rendu compte à la Cour : c'est parmi ceux des commis aux écritures qui, avec une naissance honnête, ont le plus de

n'imaginons pas qu'il ait été choisi beaucoup de commis en place en 1776, malgré l'abaissement des commissaires voulu par l'Épée, le niveau étant insuffisant ; mais les candidats aux emplois de commissaire doivent désormais passer par cet état subalterne, peu fait pour attirer les talents. C'est donc une nouvelle dégradation des officiers les plus faibles de la Marine, et de ceux dont elle avait le plus grand intérêt à augmenter le bagage scolaire et intellectuel, dans la mesure où elle en conservait un certain nombre au service. Le mode de nomination des commissaires des Classes, distincts de ceux des ports, et des syndics (qui remplacent les sous-commissaires dans les quartiers) n'est pas déterminé non plus, pas plus que celui des gardes-magasins : des écrivains — tous ceux du service de la Marine ont été supprimés — ont été ainsi reclassés. Les contrôleurs peuvent être choisis parmi les commissaires : l'ordonnance qui leur est consacrée n'en fait pas une obligation, et, lorsqu'un commissaire devient contrôleur, il remet sa commission pour en obtenir une de contrôleur<sup>43</sup>.

L'ordonnance particulière relative aux nouveaux officiers civils des ports prévoit la création de 37 places de commissaires généraux, ordinaires et surnuméraires des Ports et Arsenaux, et 10 places de garde-magasin<sup>44</sup>. La déchéance de la Plume se lit sur l'habit : les gardes-magasins n'en ont plus, et les commissaires n'ont plus droit au galon<sup>45</sup>. Chacun des six départements de la Marine doit avoir son contrôleur, et un emploi de « contrôleur de la comptabilité des ports et arsenaux » est créé à Versailles, afin de « maintenir un ordre uniforme dans cette partie importante du service de S.M. »<sup>46</sup> Le législateur n'a pas commis l'imprudence d'en modifier les formes<sup>47</sup>. Le contrôleur reste subordonné à l'intendant ou ordonnateur de la Marine<sup>48</sup> ; le titre de l'ordonnance de 1776 relatif au contrôle reproduit à peu près celui de 1765, mais le contrôleur n'a plus désormais d'inspection que sur le temps de présence des ouvriers, et non plus sur leur travail<sup>49</sup>. Les intendants conservent les ingénieurs des bâtiments civils, ainsi que les gardiens des magasins, des chantiers et ateliers, des bureaux de l'arsenal et des bâtiments civils appartenant au Roi, les suisses et consignes des portes, et tous les

---

talents que *doivent* être choisis les commissaires surnuméraires, commissaires aux Classes, etc. » Par ailleurs Vial donne à penser qu'on a aussi réformé ou licencié des commis en 1776 ; cependant avec 100 000 l on peut appointer plus de 100 commis par port. Enfin les commis qui « ont des détails particuliers » se sont substitués aux sous-commissaires. Comme il l'écrit ailleurs (*op. cit.*, vol. 2, p. 365), « l'administration ne [peut] manquer de subsister, quoique sous une nouvelle forme »...

<sup>43</sup> Ordonnance du Roi portant établissement de contrôleurs de la Marine, du 27 septembre 1776, art. 2.

<sup>44</sup> Ordonnance principale du 27 septembre 1776, art. 41, et ordonnance particulière, art. 1 à 7 et 9 à 14.

<sup>45</sup> Ordonnance particulière, art. 16.

<sup>46</sup> Ordonnance du Roi portant établissement de contrôleurs de la Marine, du 27 septembre 1776, art. 1, 5 et 7.

<sup>47</sup> Ordonnance principale, art. 110 : « Les commissaires des ports et arsenaux de marine, chacun dans leur partie, se conformeront, pour la tenue des registres et des comptes, la forme des écritures et tout ce qui concerne les fonctions qui leur sont confiées, à ce qui était prescrit aux commissaires et autres officiers d'administration de marine par l'ordonnance du 15 avril 1689, pour les armées navales et arsenaux de marine et celle du 25 mars 1765, concernant la Marine, en observant de se renfermer exactement dans les seules fonctions qui leur sont attribuées par la présente ordonnance, *sans jamais s'écarter de l'esprit de ses dispositions.* »

<sup>48</sup> Ordonnance principale, art. 168 et 170, et ordonnance particulière, art. 3.

<sup>49</sup> Ordonnance principale, art. 400. Les marchés et adjudications devant faire l'objet d'une délibération du conseil de marine ou être, comme dit l'ordonnance, art. 399, « faits et arrêtés par l'intendant en présence du conseil », on donne au contrôleur, qui fait fonction de secrétaire du conseil, voix délibérative en sa qualité de contrôleur dans ce cas seulement (art. 375).

agents du service des hôpitaux et de celui des chiourmes<sup>50</sup>. Cependant les plans et devis des bâtiments civils sont examinés au conseil de marine comme les plans et devis des vaisseaux<sup>51</sup>.

Le garde-magasin paraît encore chargé de ranger les effets dans les magasins<sup>52</sup>. Mais il ne dispose que de commis ; tous les mouvements sont effectués par des escouades de journaliers que l'intendant demande par écrit au commandant<sup>53</sup>. Le transport des approvisionnements, vivres et autres matières qui se fait au moyen de bâtiments de servitude a lieu de la même manière, ces bâtiments étant à présent aux mains des militaires<sup>54</sup>. L'intendant n'est pas libre de disposer les matières et produits œuvrés comme il l'entend : les bois immergés et les bois de construction et de mâture placés sous des hangars sont arrangés par le directeur des constructions ; l'arrangement des magasins particuliers revient au directeur du port, ainsi que les cordages et les voiles ; le directeur de l'artillerie est maître de l'arrangement des effets dépendant de sa direction<sup>55</sup>. Le commandant, le directeur général et les directeurs ont le droit de visiter les magasins, et l'ordonnance recommande au premier d'en user « aussi souvent qu'il le jugera à propos » : le commissaire du magasin général est tenu de les faire ouvrir à la première réquisition, et le garde-magasin d'assister à la visite ou d'y déléguer un de ses commis<sup>56</sup>. Le commandant doit faire lui-même la visite du magasin particulier d'un vaisseau en armement, avec le directeur général, le directeur du port et le capitaine nommé pour commander le bâtiment<sup>57</sup>. Les magasins à poudre dépendent plus étroitement encore du directeur de l'artillerie, qui en a la clé ; l'ouverture ne peut se faire qu'en présence de l'officier d'artillerie à qui il l'aura remise, du garde-magasin ou de son commis et d'un commis du contrôle<sup>58</sup>.

Ce cas particulier étant mis à part, l'on voit bien que la nouvelle loi fait du garde-magasin un simple gardien d'effets sans moyen d'action ni responsabilité réelle, et perpétuellement dépendant du militaire qui le surveille. L'intendant doit d'ailleurs remettre chaque mois au secrétaire d'État et au commandant un état des stocks tenus au magasin général et un état des vivres<sup>59</sup>. Le commandant donne de son côté à l'intendant un état des travaux à exécuter dans le mois, et obtient en retour l'état des fonds destinés aux travaux, « afin qu'ils puissent combiner ensemble leurs opérations réciproques, dans la proportion des fonds disponibles et assignés pour chaque objet »<sup>60</sup>. L'ordonnance de 1776 renvoie à celle de 1765 pour ce qui est des fonctions des commissaires préposés au bureau des fonds et revues, à celui des armements et des vivres et à celui des hôpitaux et des chiourmes ; elle renvoie également à des instructions particulières données par l'intendant<sup>61</sup>, et de fait l'ordonnance de 1765 ne détaille guère que les

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, art. 43 et 44.

<sup>51</sup> *Ibid.*, art. 194.

<sup>52</sup> *Ibid.*, art. 337 et 351.

<sup>53</sup> *Ibid.*, art. 182.

<sup>54</sup> *Ibid.*, art. 181.

<sup>55</sup> *Ibid.*, art. 183.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 122.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 144.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 301.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 192 et 193. 1776 C'est l'époque de la transformation du service affermé des vivres en une régie indirecte.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 180.

<sup>61</sup> *Ibid.*, art. 334.

fonctions du commissaire aux vivres<sup>62</sup>. Visiblement, cette nouvelle ordonnance, faite par des militaires, donne un grand développement aux nouvelles fonctions des militaires et relègue dans l'obscurité celles *des officiers civils auxquels, il faut le souligner, le titre d'officier n'est jamais concédé*.

L'ordonnance particulière relative aux Classes prévoit 50 commissaires des Classes placés immédiatement sous les ordres de l'intendant ou ordonnateur dont leur quartier relève ; dans les petits ports et bourgs côtiers, des syndics des Classes, recevant des appointements et placés sous les ordres des commissaires, remplacent les sous-commissaires<sup>63</sup>. Les uns et les autres portent l'uniforme<sup>64</sup>. La seule innovation réside dans l'introduction d'officiers généraux ou de capitaines de vaisseau pour les inspections, par commission annuelle<sup>65</sup> : la place d'intendant général des Classes est comme annulée, il n'en reste plus que les émoluments. En 1777, le comte de Latouche-Tréville (1712-1788) et le comte de Brovès reçoivent une commission d'inspecteur général, le premier pour les classes de Ponant, le second pour celles de Levant<sup>66</sup>. Elles reviennent toutes deux en avril 1781 au marquis de Vaudreuil (1724-1802), qui conserve la place d'inspecteur général des Classes jusqu'à sa suppression en 1791<sup>67</sup>.

Le législateur supprime enfin les écrivains des bords et attribue leurs fonctions à l'Épée, en invoquant l'économie<sup>68</sup>. Le major de l'armée navale ou escadre ou division remplit les fonctions de l'intendant ou du commissaire « pour tout ce qui concerne les remplacements des munitions de guerre et de bouche, de mâture, agrès, apparaux et ustensiles, les versements d'hommes ou d'effets d'un vaisseau dans un autre et l'établissement des hôpitaux, soit à terre, soit sur des bâtiments particuliers destinés à cet usage »<sup>69</sup>. Il peut être nommé un officier spécialement chargé de ce « détail général », afin que le major ne fasse que les fonctions de major des armées navales<sup>69</sup>. L'officier chargé du détail du vaisseau remplit les fonctions qui étaient celles de l'écrivain, avec un secrétaire à 40 l par mois et deux rations par jour, qui lui est accordé pour les écritures<sup>70</sup>. Le major ou officier du détail général de l'escadre a droit à

<sup>62</sup> C'est le commissaire aux chantiers et ateliers qui tient la matricule des ouvriers « dont le port sera le chef-lieu », expression qui paraît comprendre les ouvriers *levés* dans le ressort de l'intendance (art. 327).

<sup>63</sup> *Ordonnance du Roi portant établissement de commissaires et de syndics des Classes*, du 27 septembre 1776, art. 1 à 4.

<sup>64</sup> *Ibid.*, art. 8. Probablement pour en imposer aux populations maritimes.

<sup>65</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>66</sup> C<sup>1</sup>-186 ; le 19 avril 1781 Latouche-Tréville succède à son frère, décédé subitement, en qualité de commandant de la Marine à Rochefort.

<sup>67</sup> Par échange avec le marquis de Nieuil (1730-1806), Vaudreuil prend l'inspection des Classes de Ponant et lui laisse l'inspection du corps royal d'infanterie de la Marine et de son artillerie, qu'il a obtenue le 15 avril 1781 (C<sup>7</sup>-184), Roquefeuil étant alors à la veille d'être promu vice-amiral (C<sup>7</sup>-340). Rafélis de Brovès a été promu lieutenant général le 1<sup>er</sup> mars 1779. Nous ne savons pas s'il a alors gardé sa commission.

Le *Mémoire du Roi servant d'instruction*, du 14 septembre 1777, remis à Latouche-Tréville pour l'inspection des Classes, A<sup>1</sup>-120 (le même mémoire, pour Rafélis de Brovès, est daté du 28 décembre 1777), contient des instructions qui ressemblent beaucoup à celles qui ont été données à la suite de la réforme de 1728 (chapitre 4) ; elles annoncent aussi l'organisation dualiste de 1784 (chapitre 20).

<sup>68</sup> *Ordonnance du Roi pour régler les fonctions dont les officiers de la Marine seront chargés sur les escadres et à bord des vaisseaux, relativement aux consommations et remplacements des munitions et des effets et aux revues des équipages dans le cours des campagnes*, du 27 septembre 1776, préambule.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 2 et 3.

<sup>70</sup> *Ibid.*, art. 4 et 6.

un secrétaire à 50 l jusqu'à 27 vaisseaux de ligne et deux secrétaires à 60 l au-delà<sup>71</sup>. Ces secrétaires ne peuvent être des commis entretenus des ports<sup>72</sup>, et il paraît clair que les officiers les choisissent librement. L'ordonnance du 27 septembre et le mémoire de l'officier de détail qui l'accompagne sont fort développés<sup>73</sup>.

A l'organisation de 1765 il y avait 3 intendants de la Marine, 7 commissaires généraux, 37 commissaires ordinaires, 5 contrôleurs, 28 commissaires des Classes, 77 sous-commissaires, 8 gardes-magasins, 18 élèves-commissaires et 82 écrivains, sans compter les 35 syndics, soit 165 officiers, 18 élèves et 82 écrivains, ou encore 265 agents pour le service des ports et celui des Classes. Le nombre de ces agents est de 330 au moment de l'ordonnance fatidique, soit une augmentation de 25% en onze ans<sup>74</sup>. La nouvelle administration ne comprend plus que 106 officiers<sup>75</sup> et un nombre indéterminé et variable de commis et de syndics. *Sur les 330 agents en place, 109 ont été réformés, soit le tiers, et 221 compris dans l'organisation du 1<sup>er</sup> janvier 1777*. Des nouveaux commis, ex-élèves, passent ensuite syndics faisant fonction de commissaires des Classes, commissaires surnuméraires ou contrôleurs ; il en est de même de 7 des 8 élèves gardés au service sans qualité. D'autre part *16 des 109 officiers réformés, dont 6 élèves-commissaires, sont rappelés successivement au service*. Le nombre des nouveaux commis est tel qu'il a dû entraîner la réforme ou le licenciement de commis qui étaient en poste. Les officiers civils subsistants sont abaissés mais non détruits. Sartine a beau recommander au grand corps de faire preuve de magnanimité vis-à-vis du vaincu<sup>76</sup>, officiers, écrivains et commis de l'ancienne Plume se lèvent comme un seul homme en 1789 pour venger l'affront de 1776<sup>77</sup>.

Le commandant de la Marine devient donc le véritable chef de l'arsenal. Le directeur général est chargé des trois directions de travaux et lui rend compte de cette

<sup>71</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 1.

<sup>73</sup> *Mémoire concernant le service à exécuter par les officiers chargés du détail à bord des vaisseaux et préposés par l'ordonnance du 27 septembre 1776 pour remplir les fonctions qui étaient attribuées aux écrivains de vaisseau*, du 27 septembre 1776.

<sup>74</sup> Les dénombrements ont été faits d'après les matricules C<sup>2</sup>-45 et 46.

<sup>75</sup> Les 3 intendants, 37 commissaires, 6 contrôleurs, 10 gardes-magasins et 50 commissaires des Classes dont il a été question ci-dessus.

<sup>76</sup> Lettre circulaire de Sartine du 6 novembre 1776 aux commandants de la Marine, reproduite en partie par P. Villiers, dans *La marine de Louis XVI, I, de Choiseul à Sartine*, Grenoble, 1985, p. 22. On n'imagine pas qu'un ministre puisse aujourd'hui montrer autant de cynisme dans une lettre au personnel.

<sup>77</sup> Daubenton (1719-1793), l'intendant de Rochefort, demande sa retraite pour n'avoir pas à exercer de fonctions sous l'ordre nouveau, dans une lettre ainsi motivée : « Un nouvel ordre de service que je respecte m'enlève mon état actuel et me range dans un degré inférieur où je ne puis descendre. Issu d'une famille noble depuis plus de trois cents ans, d'un grand-père et d'un père qui ont rempli des charges honorables, je ne puis manquer ni à mes aïeux ni à mes enfants, qui doivent attendre de moi que je ne dégénérerai pas du rang où la Providence m'a placé. » (Lettre au ministre du 11 novembre 1776, C<sup>7</sup>-10). Daubenton jouissait d'un traitement de 30 000 l ; il obtient 16 000 l d'« appointements conservés » et la promesse de 4 000 l d'augmentation lorsque l'un des intendants ou commissaires généraux à la retraite viendra à mourir ; 3 000 l sont réversibles sur la tête de sa femme (rapport au Roi avec le bon, du 5 décembre, C<sup>7</sup>-10). Par une lettre datée du 25 décembre de la même année, Sartine annonce qu'un de ses fils est admis à l'état d'aspirant et que des lettres de conseiller d'État (sans fonction) ont été signées le 5 (C<sup>7</sup>-10). Daubenton obtient donc une belle retraite. Ruis-Embitto vient de mourir, et un officier jeune et ambitieux prend la place de Brest : il s'agit d'Arnaud de La Porte fils (1737-1792). Marchais succède à Daubenton. Prévost de La Croix (1715-1791), celui-là même qui avait obtenu la croix de Saint-Louis en 1773, est nommé à l'intendance de Toulon et va s'y faire remarquer par son esprit de résistance.

partie du service ; il le remplace dans toutes ses fonctions pendant ses absences<sup>78</sup>, si bien que cet officier est le numéro deux du port. Chacune de ces directions comprend un directeur du grade de capitaine de vaisseau, un sous-directeur ayant le même grade (sauf la sous-direction du port, confiée à un capitaine de port), des lieutenants et enseignes affectés à *poste fixe*, soit en tout 26 officiers de vaisseau dans l'ensemble des directions des constructions des grands ports, 3 dans les directions du port et 40 dans celles de l'artillerie<sup>79</sup>. Les autres lieutenants et enseignes sont répartis à *la suite* des directions, par fractions égales<sup>80</sup>. Du nombre de ces derniers certains sont nommés pour suivre effectivement le service, « à tour de rôle et à proportion des besoins du service et des travaux à faire dans le détail pour lequel ils auront été destinés »<sup>81</sup>. Ceux-ci sont dispensés de la garde pendant leur service effectif ; ils ne jouissent d'aucun supplément d'appointements et ne changent de détail qu'après avoir suivi, pendant douze mois effectifs, les travaux du détail auquel ils ont d'abord été attachés<sup>81</sup>. Les officiers à la suite concourent pour les places fixes, lorsqu'il y en a de vacantes ; le directeur du détail concerné propose trois noms d'officiers qui sont ou ont été à la suite du détail, et le Roi choisit l'officier qu'il lui plaît de nommer<sup>82</sup> : c'est ainsi qu'on apprend que toutes les places fixes sont à la nomination du Roi, le commandant n'ayant que la nomination des officiers à la suite.

*Tous les officiers de vaisseau des directions sont susceptibles d'embarquer* : l'ordonnance précise seulement que le directeur et le sous-directeur d'un même détail ne peuvent s'absenter en même temps, « soit par congé, soit même pour le service de la mer »<sup>83</sup>. Du reste, en cas d'absence du directeur général, le plus ancien des directeurs particuliers remplit ses fonctions par intérim et il est alors suppléé par son sous-directeur ou le plus ancien des officiers attachés à poste fixe au détail<sup>84</sup>. Les directions accueillent aussi des gardes du pavillon ou de la Marine, à raison de six par direction à Brest et quatre à Toulon et à Rochefort, soit 42 gardes en tout, qui touchent un supplément de 144 l par an et doivent s'y instruire<sup>85</sup>. Les commandants de compagnie font leurs propositions au commandant du port, ils ne peuvent choisir que des gardes ayant terminé le cours de mathématiques<sup>86</sup>. Les gardes retenus par le commandant sont attachés pendant six mois consécutifs à un même détail pour ensuite passer à un autre détail et enfin au troisième détail<sup>85</sup>. Le major de la division du corps royal fait les fonctions du major de la Marine, lorsque celui-ci est absent ; ces fonctions comprennent désormais la tenue du registre des ordres du commandant relatifs aux travaux et leur transmission, la tenue du registre des officiers et ingénieurs attachés aux directions et des officiers à leur suite<sup>87</sup>.

<sup>78</sup> Ordonnance principale du 27 septembre 1776, art. 196 et 197.

<sup>79</sup> *Ibid.*, art. 18 à 20.

<sup>80</sup> *Ibid.*, art. 26.

<sup>81</sup> *Ibid.*, art. 26 et 31.

<sup>82</sup> *Ibid.*, art. 28. La lettre d'envoi du 6 novembre 1776 [réf. 76] indique que les noms des officiers choisis pour la première organisation, celle du 1<sup>er</sup> décembre, figurent sur les états du Roi tenus à la Cour.

<sup>83</sup> *Ibid.*, art. 35.

<sup>84</sup> *Ibid.*, art. 34 et 36.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. 22, 25 et 40. Les gardes n'ont aucune autorité dans les directions ; ils assistent aux travaux et obéissent aux ordres des directeurs et autres officiers préposés à la direction des travaux (il n'est pas dit qu'ils obéissent aux ingénieurs-constructeurs), art. 40.

<sup>86</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>87</sup> *Ibid.*, art. 30, 31, 38 et 39.

Les officiers de marine des directions des constructions viennent s'intercaler entre le directeur général de l'arsenal et les ingénieurs-constructeurs, ce qui fait dire à Vial du Clairbois que c'est « tout un corps où il y a quatre ou cinq grades qui est ainsi serré »<sup>88</sup>. « Ainsi ce corps, après avoir été sous l'autorité immédiate du chef suprême de l'administration, trouve entre lui et le commandant de la Marine, qui en est aujourd'hui chargé, un directeur général, un directeur et un sous-directeur des constructions ; mais, ces deux officiers absents en même temps, peut-on dire qu'ils soient aussi sous les ordres du lieutenant ou de l'enseigne qui les remplace ? Cette supposition n'est pas idéale ; le cas s'est présenté plus d'une fois que le sous-directeur absent, le directeur faisant fonction de directeur général, un enseigne était chargé du détail des constructions et apparemment, de la direction. Il n'est pas naturel qu'un ingénieur en chef, un ancien ingénieur soient, pour le fait des constructions, sous les ordres d'un jeune officier ; aussi leur brevet ne les subordonne-t-il qu'aux directeurs et sous-directeurs nommément. Si la subordination est essentielle dans le service, on ne devrait jamais laisser du louche dans tout ce qui peut l'intéresser. »<sup>89</sup> Et certains officiers de vaisseau veulent en remonter aux ingénieurs-constructeurs, parfois sans aménité, en mettant en avant non pas leur noblesse, mais leur science<sup>90</sup> ! Pour les ingénieurs, c'est le temps de l'ilotisme<sup>91</sup>.

La situation des officiers de port n'est guère meilleure : s'ils conservent leurs suppléments d'appointements<sup>92</sup>, ils sont coiffés par un directeur qui est un capitaine de vaisseau, le capitaine de port n'étant plus que sous-directeur<sup>93</sup>. Il ne semble pas du reste qu'ils aient la responsabilité d'ateliers (on peut supposer que les ateliers des trois directions reviennent aux officiers de marine), et ils sont peu nombreux : 5 lieutenants et autant d'enseignes de port sont prévus pour Brest, 3 lieutenants et 3 enseignes à Rochefort et à Toulon ; l'ordonnance ne dit rien des petits ports (il n'est même pas question de Lorient dans toute l'ordonnance principale). Afin d'éviter les frictions que la « concurrence continuelle de service » instaurée par la nouvelle loi ne manquerait pas d'occasionner, une ordonnance particulière ajoutée au dernier moment les réunit aux officiers de vaisseau, au moins en apparence, sous l'appellation d'*officiers de vaisseau et de port*<sup>94</sup>. Ils portent le même uniforme que les officiers de vaisseau, et, lorsqu'ils sont de service ensemble, le capitaine de port commande aux lieutenants et aux enseignes de vaisseau, le lieutenant de port aux enseignes<sup>95</sup>. Cependant, à grade égal, un officier de vaisseau commande à un officier de port, quelle que soit son ancienneté, et les avancements restent séparés<sup>96</sup>. Le Roi se réserve de nommer des capitaines de vaisseau pour faire les fonctions de capitaine de port, le cas échéant ; le capitaine de

<sup>88</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, article Construction, vol. 1, p. 454.

<sup>89</sup> *Ibid.*, article Direction, vol. 2, p. 73.

<sup>90</sup> Vial désigne ainsi dans son *Dictionnaire* Bourdéd de La Villehuet, ancien officier de la Compagnie des Indes et auteur du fameux *Manœuvrier* (cf. chapitre 16), qui est passé dans le corps de la Marine, *op. cit.*, article Rentrée, vol. 3, p. 341.

<sup>91</sup> Notons cependant que le service forestier est confié en totalité aux ingénieurs-constructeurs, la Plume ne devant plus s'en occuper : ordonnance principale, art. 118.

<sup>92</sup> Ordonnance principale du 27 septembre 1776, art. 25.

<sup>93</sup> *Ibid.*, art. 19.

<sup>94</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de port*, du 27 septembre 1776, préambule et art. 1. C'est la septième et dernière ordonnance de réforme datée du 27 septembre 1776.

<sup>95</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>96</sup> *Ibid.*, art. 2 et 6.

vaisseau affecté au port conserve son rang dans le grand corps<sup>97</sup>. Au reste les aides de port sont à nouveau supprimés, et les places d'enseigne sont données à des capitaines marchands, maîtres d'équipage ou maîtres-pilotes entretenus qui, « par la nature de leurs services et leur intelligence », sont jugés dignes de cette grâce<sup>98</sup>. Aucun officier de port ne peut plus opter pour passer au service des vaisseaux, ni quitter le service du port autrement qu'en se retirant<sup>99</sup>.

Chaque direction doit établir et conserver les plans, dessins, devis, modèles ou gabarits des ouvrages exécutés dans les chantiers et ateliers qui en dépendent<sup>100</sup>. D'après les devis et modèles arrêtés en conseil de marine et approuvés par le Roi, le directeur fait exécuter en sa présence un ouvrage de chaque espèce pour en connaître le coût de revient (on dirait aujourd'hui qu'on établit des coûts standard)<sup>101</sup>. Nous retrouvons le souci exprimé par Colbert en 1674 et sa transposition dans les règlements plus récents relatifs à l'artillerie. De même le directeur estime le coût de revient de chaque construction neuve, pour sa partie<sup>102</sup>. Les bâtiments n'étant pas standardisés, on imagine l'intérêt relatif de ces évaluations. Chaque directeur fait tenir un registre des demandes d'effets et de matières, le commissaire des chantiers et ateliers fait de même de son côté des matières et effets demandés et de ceux qui ont été reçus<sup>103</sup>. Les contre-maîtres de construction ou chefs d'atelier et d'ouvrages marquent sur leur casernet les matières qu'ils emploient chaque jour et le déchet observé lors de la mise en œuvre<sup>104</sup>. Chaque semaine ils remettent un extrait du casernet à l'officier ou à l'ingénieur-constructeur chargé pour le directeur, d'une part, au commis préposé à suivre l'emploi des matières, pour le commissaire des chantiers et ateliers, d'autre part<sup>104</sup>. Certes ce dernier suit et fait suivre l'emploi des matières, outils et ustensiles « pour s'assurer si rien n'est diverti par les ouvriers et si tout ce qui leur a été délivré a été effectivement et fidèlement employé »<sup>105</sup>. Le but de cette surveillance est donc toujours le même ; cependant l'affectation des matières aux travaux est enregistrée sur le casernet et va servir à la formation du coût de revient, *elle est laissée au maître*, quoique l'officier ou l'ingénieur-constructeur soit tenu de vérifier les extraits hebdomadaires<sup>104</sup>.

Des commis sous les ordres du commissaire font l'appel chaque fois que les ouvriers entrent sur les lieux de leur travail ; le directeur peut les faire répéter, les officiers de vaisseau à la suite des directions y assistent, les vérifient, veillent « à ce que les ouvriers emploient exactement tout leur temps, ne mettent en œuvre que des bonnes matières et ne fassent pas de fausses consommations », et ils rendent compte des manquements à leur directeur<sup>105</sup>. Le commandant et l'intendant reçoivent chaque jour un compte rendu des présences<sup>106</sup>. Chaque directeur pour sa partie et le commissaire,

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>98</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>99</sup> *Ibid.*, art. 5. L'Espion anglais (*op. cit.*, t. VIII, lettre 3, p. 107) conclut : « ces messieurs sont une nature d'officiers que nous ne connaissons pas en Angleterre : nous n'avons garde de multiplier les êtres comme vous. Au surplus votre population vous met à portée de diviser et subdiviser ainsi à l'infini les fonctions : cela y met plus d'ordre. »

<sup>100</sup> Ordonnance principale du 27 septembre 1776, art. 45.

<sup>101</sup> *Ibid.*, art. 47.

<sup>102</sup> *Ibid.*, art. 48.

<sup>103</sup> *Ibid.*, art. 69 et 70.

<sup>104</sup> *Ibid.*, art. 71 et 72.

<sup>105</sup> *Ibid.*, art. 67.

<sup>106</sup> *Ibid.*, art. 63 et 64.



pour les trois directions, vérifient réciproquement les rôles d'appels journaliers et forment chacun un rôle général qu'ils certifient réciproquement, en vue du paiement des journées<sup>107</sup>. Le commandant règle la paie des nouveaux ouvriers et les augmentations ou diminutions de concert avec l'intendant ; l'ordonnance précise que, dans le premier cas, la proposition est faite par le directeur qui va employer le nouveau, de concert avec le commissaire des chantiers et ateliers<sup>108</sup>.

Les ouvrages fabriqués dans les ateliers, sauf l'artillerie produite par la fonderie de bronze, ne subissent plus de contrôle technique final : du moins n'est-il question dans l'ordonnance que du contrôle des fournitures extérieures<sup>109</sup>. Ils n'en sont pas moins mis à la charge du garde-magasin, comme les autres effets et matières<sup>110</sup>. Le directeur fait dresser un état mensuel des livraisons de matières à sa direction, le stock restant en fin de mois, les productions et le déchet ; le commissaire fait de même, et ces états sont vérifiés et certifiés réciproquement<sup>111</sup>. A la fin d'une construction neuve, lorsque le magasin particulier du nouveau bâtiment est complet et que tout ce qui doit composer son armement et son équipement est préparé, on procède ou on croit procéder au calcul du coût de revient des deux côtés de la barrière administrative, en appréciant la quantité utilisée de chaque matière ou effet (le contrôleur en communique le prix unitaire par écrit), et en y ajoutant le nombre et le prix des journées employées pour la main-d'œuvre, également dans chaque direction<sup>112</sup>. Il en va de même pour une refonte, un radoub ou une réparation importante<sup>113</sup>. Les deux états, celui du commandant et celui de l'intendant, sont comparés entre eux et avec les plans et devis qui avaient été arrêtés par le conseil de marine, lequel émet alors un avis<sup>114</sup>. Ce contrôle, au moins pour les matières, ne sert à rien, si ce n'est à détecter des erreurs de calcul. On compte sur la dualité d'autorité et de surveillance pour connaître les temps passés et les quantités de matières consommées, et on continue d'ignorer la notion de frais généraux. *Un siècle plus tard, la Marine en est toujours là.*

Le conseil de marine permanent tel qu'il a été imaginé en 1772 est maintenu, le nombre de ses membres étant ramené à cinq : le commandant, l'intendant, le directeur général, le commissaire général et le major de la Marine et des armées navales ; la majorité reste aux militaires, ainsi que la présidence ; le contrôleur est secrétaire du conseil, mais il n'a de voix que pour les délibérations relatives aux marchés et adjudications<sup>115</sup>. Lorsque les matières à traiter le requièrent, le conseil appelle tel ou tel directeur ou sous-directeur, tel capitaine ou tel lieutenant ou tel commissaire, et ces officiers ont alors voix délibérative ; l'ingénieur-constructeur en chef ou, en son absence, le plus ancien des ingénieurs-constructeurs ordinaires présent est appelé lorsqu'il s'agit de construction ou d'affaires relatives aux constructions

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 65.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 59 et 119.

<sup>109</sup> *Ibid.*, art. 81 à 83 et 232. Des commissaires du conseil de marine visitent les vaisseaux en construction afin de s'assurer que le plan est suivi et d'examiner les défauts et leurs remèdes, quand il y en a (art. 392).

<sup>110</sup> *Ibid.*, art. 73.

<sup>111</sup> *Ibid.*, art. 74 et 76.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 77 et 79.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 78.

<sup>114</sup> *Ibid.*, art. 80.

<sup>115</sup> *Ibid.*, art. 377. Le système de suppléance défini à l'art. 378 fait qu'il y a toujours cinq votants ; l'ingénieur-constructeur en chef ne figure pas sur la liste.

navales<sup>116</sup>. Le conseil se réunit tous les quinze jours à *l'hôtel du commandant* et en d'autres occasions, si celui-ci le juge nécessaire ou s'il est requis de le faire par l'intendant ; il annonce à la fin de chaque conseil l'ordre du jour du conseil suivant<sup>117</sup>. La procédure d'examen des plans et de suivi des travaux est semblable à celle qui avait été édictée en 1772<sup>118</sup> ; on note que les bâtiments en construction sont visités deux fois par les « commissaires » nommés par le conseil, soit trois capitaines de vaisseau, accompagnés de l'ingénieur-constructeur en chef, de l'ingénieur chargé et du directeur des constructions ; en cas de construction à l'entreprise, les visites déterminent le paiement d'acompte ou le parfait paiement de l'entrepreneur<sup>119</sup>. Les refontes, radoubs et autres ouvrages considérables suivent la même procédure que les constructions neuves ; les petits radoubs reconnus nécessaires avant l'armement et les réparations urgentes sont exécutés sur l'ordre du commandant et non du ministre<sup>120</sup>. Le conseil de marine examine les travaux des bâtiments civils et les marchés et adjudications<sup>121</sup>, mais il fait également visiter les casernes, l'hôpital, le bague, les ateliers et fournitures des vivres, goûter le pain, les aliments, vérifier les rations<sup>122</sup>. Il examine encore les candidatures aux places de maître entretenu et de sous-officier de galères<sup>123</sup>. Les membres du conseil sont tenus de faire rapport sur les « abus » ou « usages nuisibles » dont ils auraient connaissance ; si le cas le requiert, le conseil demande un rapport à des commissaires et donne son avis sur celui-ci ; avis et rapport sont expédiés à Versailles<sup>124</sup>.

Un conseil de marine extraordinaire est tenu pour examiner les consommations et devis des bâtiments qui reviennent de la mer, donner son quitus ou rendre compte des consommations anormales (dans ce cas le parfait paiement des appointements dus pour la campagne est suspendu à la décision du Prince)<sup>125</sup>. Le Roi peut renvoyer aux conseils d'autres affaires pour avis ou décision ; il peut les assembler extraordinairement pour examiner la conduite des officiers généraux et des commandants à la mer au retour de leur mission ; les membres sont alors nommés cas par cas et les délibérations sont secrètes<sup>126</sup>. S'il n'y a pas de conseil pour ce dernier objet, les officiers de l'escadre (sauf le commandant en chef et les officiers généraux, qui envoient leurs journaux à Versailles), ainsi que les pilotes remettent leurs journaux de navigation au commandant du port ; celui-ci les fait examiner par deux officiers qu'il choisit<sup>127</sup>. Le commandant fait connaître à la Cour les noms de ceux qui les ont mal

<sup>116</sup> *Ibid.*, art. 379 et 380. Le conseil peut demander l'avis d'autres agents ou les interroger (art. 381). Le commandant est autorisé à y admettre des spectateurs militaires (art. 382).

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 383 à 385.

<sup>118</sup> *Ibid.*, art. 386 à 391 et 395 à 397.

<sup>119</sup> *Ibid.*, art. 392 à 394. La première visite a lieu lorsque le vaisseau est monté en bois tors ; la seconde, lorsque la construction est achevée.

<sup>120</sup> *Ibid.*, art. 395 à 397 et 140.

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 398 à 407.

<sup>122</sup> *Ibid.*, art. 410 et 411.

<sup>123</sup> *Ibid.*, art. 412. C'était une prérogative du conseil de construction depuis 1765 (cf. chapitre 11).

<sup>124</sup> *Ibid.*, art. 414.

<sup>125</sup> *Ibid.*, art. 415 ; modalités, art. 416 à 424.

<sup>126</sup> *Ibid.*, art. 429, 431, 432 et 436. L'examen des journaux du commandant en chef et des officiers généraux (du commandant particulier, s'il n'y a qu'un bâtiment) permet de décider s'il y aura ou non conseil extraordinaire. Nous ne sommes pas dans le cas d'un conseil de guerre.

<sup>127</sup> *Ibid.*, art. 443. Si un bâtiment désarme ailleurs que dans l'un des trois grands ports, le journal du commandant est renvoyé par le ministre dans le (grand) port de son choix, et c'est dans ce port que les officiers subalternes et les pilotes doivent déposer le leur (art. 444).

tenus, et des extraits, voire des journaux entiers qui auront été jugés assez intéressants pour être remis au Dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine<sup>127</sup>. Les autres journaux sont conservés dans le dépôt du conseil, ainsi que ceux qui auront été examinés par le conseil sur ordre du Roi et le registre des résultats et délibération du conseil de marine du port<sup>128</sup>.

C'est armée de cette organisation nouvelle, qui exagère le dualisme et éloigne davantage la perspective de la responsabilité des agents du service sédentaire, que la Marine aborde la nouvelle guerre. Bien avant l'incident tant attendu du 17 juin 1778 qui déclenche les hostilités<sup>129</sup>, le gouvernement français a fourni des armes, de l'argent et aussi des officiers aux rebelles américains. Dans une lettre à Vergennes (1716-1787) du 18 octobre 1776, Louis XVI précise ainsi les buts de la guerre : « Si nous sommes forcés de faire la guerre à l'Angleterre, il faut que cela soit pour la défense de nos possessions et *l'abaissement de sa puissance*, non dans aucune idée d'agrandissement territorial pour nous, mais seulement en tâchant de ruiner leur commerce et de miner leurs forces en soutenant la révolte et la séparation de leurs colonies, malgré l'axiome de M. de Grimaldi [l'ambassadeur d'Espagne à Versailles] qui dit qu'on ne fait la guerre que pour s'agrandir. »<sup>130</sup> Six mois plus tôt, Vergennes avait conseillé au monarque français « de donner aux insurgents en munitions et en argent et de temporiser ainsi, de façon à augmenter la force navale de la France »<sup>131</sup>. Sartine voit les menaces qui pèsent sur les îles à sucre et, comme « il y a longtemps [qu'il] pense que les escadres sont la meilleure défense des colonies » — probablement un an, depuis que Kersaint lui en a parlé —, il en placerait volontiers une aux Antilles et l'autre à l'île de France : « En accoutumant les Anglais à voir notre pavillon, ces escadres formeraient des officiers et des matelots et relèveraient insensiblement notre marine de cet état d'engourdissement dans lequel elle est tombée, état d'autant plus fâcheux que si elle se fût trouvée dans ce moment-ci assez florissante pour pouvoir agir, jamais la France n'eût eu une plus belle occasion de se venger des insultes qu'elle éprouve sans cesse de la part des Anglais [...]. Mon avis est que nous devons nous préparer à pouvoir, à la fin de l'été, envoyer des forces aux îles du Vent et avoir dans la rade de Brest une escadre de dix à douze vaisseaux prêts à suivre la destination qu'il

<sup>128</sup> *Ibid.*, art. 445.

<sup>129</sup> Lettre du Roi à l'Amiral du 10 juillet 1778, A<sup>1</sup>-127 (imprimée) :

« Mon Cousin, l'insulte faite à mon pavillon par une frégate du roi d'Angleterre envers ma frégate la *Belle-Poule* ; la saisie faite par une escadre anglaise, au mépris du droit des gens, de mes frégates la *Licorne* et la *Pallas* et de mon lougre le *Coureur* ; la saisie en mer et la confiscation de navires appartenant à mes sujets, faite par l'Angleterre contre la foi des traités ; le trouble continuel et le dommage que cette puissance apporte au commerce maritime de mon royaume et de mes colonies d'Amérique, soit par ses bâtiments de guerre, soit par ses corsaires, dont elle autorise et excite les déprédations : tous ces procédés injurieux et principalement l'insulte faite à mon pavillon m'ont forcé de mettre un terme à la modération que je m'étais proposée et ne me permettent pas de suspendre plus longtemps les effets de mon ressentiment. La dignité de ma couronne et la protection que je dois à mes sujets exigent que j'use enfin de représailles, que j'agisse hostilement contre l'Angleterre et que mes vaisseaux attaquent et tâchent de s'emparer ou de détruire tous les vaisseaux, frégates ou autres bâtiments appartenant au roi d'Angleterre et qu'ils arrêtent et se saisissent pareillement de tous navires marchands anglais, dont ils pourront avoir l'occasion de s'emparer. [...] »

<sup>130</sup> Instructions de Louis XVI à Vergennes du 18 octobre 1776, citées par Paul et Pierrette Girault de Coursac dans *Louis XVI et Marie-Antoinette. Vie conjugale, vie politique*, 1990, p. 534.

<sup>131</sup> Mémoire de Vergennes dit *Considérations*, du 12 mars 1776, archives des Affaires étrangères, Angleterre, supp. 18, f<sup>o</sup> 115 à 121 ; cité par P. et P. Girault de Coursac, *Guerre d'Amérique et liberté des mers*, 1993, p. 123.

plaira à V.M. de lui donner [...]. Il faut dès à présent, Sire, travailler aux radoubs, à l'approvisionnement des magasins [...]. »<sup>132</sup> L'effort a d'abord porté sur les radoubs en 1776 et 1777, puis sur les constructions neuves, mais avec peu de résultats dans ce cas (**tableau annexe n° 21**). Or il est plus facile de construire que d'armer, et surtout que de gagner des batailles navales.

Aussi la lettre à d'Estaing du 2 avril 1778, qui a été envoyée après concertation avec le Roi, contient-elle les termes d'un marché conclu avec le corps de la Marine. « [Les officiers généraux et capitaines-commandants] doivent savoir que toute l'Europe et la marine de S.M. en particulier ont les yeux ouverts sur la première escadre qui soit sortie de nos ports depuis la guerre dernière et qu'ils seront responsables au Roi et à la nation de tout ce qu'ils auraient pu faire et qu'ils n'auraient pas fait. Il s'agit de faire oublier des malheurs et des fautes passés ; ce n'est que par les actions les plus signalées que la Marine peut espérer d'y parvenir. S.M. a le droit d'attendre les plus grands efforts de ses officiers. La reconnaissance dont ils doivent être pénétrés pour la distinction et les grâces dont S.M. les a comblés depuis son avènement au trône, leur en a fait un devoir. L'honneur seul suffirait pour le leur prescrire. »<sup>133</sup>

Cette sorte de contrat avait des chances de donner de bons résultats, tant l'état d'esprit de la jeunesse paraissait changé. Louis-Henri de Viella (1764-1840), qui était enseigne pendant la guerre d'Amérique, le résume ainsi. « Ces moyens [ceux de l'Académie de marine], joints au système d'éducation et à la constitution [du] corps de la Marine, faisaient que les officiers étaient supérieurs en théorie à ceux d'aucune marine, et l'activité imprimée depuis quelque temps [depuis 1772] les perfectionnait dans la pratique. Aussi la confiance était telle que l'on recherchait avec ardeur l'occasion de se mesurer avec les Anglais. [... Cette confiance] était surtout portée très loin chez les jeunes gens qui, n'ayant pas vu de bataille perdue, rejetaient sur les anciens officiers les défaites des guerres passées »<sup>134</sup>. Le père de Viella parvient à placer au service ses deux garçons, et le cadet résume ainsi leur sort : « [...] on s'était décidé à nous placer dans la Marine ; la guerre étant au moment de se déclarer contre l'Angleterre, ce service allait offrir de grands avantages, et on lui donna la préférence ; nous n'y répugnâmes nous-mêmes pas du tout. »<sup>135</sup>

Cependant la plupart des officiers continuent de se faire une conception particulière de l'honneur : d'Estaing et Bougainville (1729-1811), les deux intrus de marque, en font une nouvelle expérience. Le lieutenant général du Chaffault (1708-1794), ayant appris que le roi d'Espagne allait confier sa flotte à d'Estaing, ne veut plus commander l'escadre de Brest en 1780, pour n'être pas sous les ordres d'un homme dont il méprise les talents, rapporte l'abbé de Véri<sup>136</sup>. On lui réplique qu'il devrait bien marcher, si le Roi lui envoyait un ordre absolu : « en ce cas, répondit M. du Chaffault, je porterais ma tête sur un billot plutôt que de marcher », rapporte l'officier envoyé par Versailles avec l'ordre en question et chargé de raisonner d'abord l'officier général. Cette réponse a conduit l'émissaire à ne pas montrer l'ordre et, ajoute Véri, on l'a

<sup>132</sup> Avis de Sartine sur les *Considérations*, idem, f° 112 à 114, dans *op. cit.*, p. 123-124.

<sup>133</sup> Lettre reproduite dans J. Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, 1976, p. 390-391.

<sup>134</sup> Copie dactylographiée du premier volume des mémoires manuscrits du comte de Viella, écrits à Londres de 1797 à 1807, Ms 147, f° 44 et 108-109.

<sup>135</sup> *Ibid.*, f° 21.

<sup>136</sup> *Journal de l'abbé de Véri*, éd. Jehan De Witte, vol. 2, p. 347-348, pour ce développement.

d'autant plus loué de sa prudence qu'on a appris par lui que tout le corps de la Marine à Brest approuvait l'attitude de du Chaffault, le secret ayant été éventé. Conclusion de Véri : « Après avoir senti dans ce comité [ministériel] les conséquences fâcheuses de la conduite de M. du Chaffault pour la discipline militaire, le Roi jugea de lui-même que de mettre à la Bastille un vieillard de 75 ans pour un refus approuvé par tous les marins, ce serait occasionner un trop grand mal en révoltant le corps de la Marine. » Du Chaffault se retire sur ses terres et ne sert plus, quoiqu'il reste inscrit sur les listes de la Marine.

Quant à Bougainville, promu chef d'escadre du 8 décembre 1779, il conteste son rang dans la promotion et donne « publiquement et avec éclat » sa démission, puis veut la reprendre<sup>137</sup>. Sartine demande conseil à Véri : plus de complaisance, lui dit ce dernier, « sans quoi la subordination vous échappe [...]. Il faut que toute la Marine sache qu'on ne vous manque pas impunément : il faut qu'elle perde espoir de vous faire résistance par la ressource des femmes et des intrigues de cour. — Vous avez bien raison, me dit-il. Mais M. de Maurepas l'a bien accueilli dans son repentir, et le Roi lui a parlé. — Il n'en faut pas moins tenir bon, répondis-je. Tant pis pour M. de Maurepas et pour le Roi s'ils contredisent le bon ordre. Vous devez alors leur faire tête à eux. Dans la conférence que vous avez eue avec M. de Maurepas sur les opérations de M. d'Estaing, vous avez reconnu qu'aucune de vos instructions n'a été suivie par ce général, qu'il les a contrariées directement en plusieurs points et qu'il n'a eu aucun succès pour réparer ses torts. D'autres vous diraient qu'il faut le punir. Moi, je suis de votre avis et de celui de M. de Maurepas, de garder le silence. Ces procès [en conseil de guerre] ne valent jamais rien. — En attendant, reprit-il, il m'arrive ce que j'ai dit à M. de Maurepas. C'est moi seul qui suis coupable aux yeux du public de ce que rien n'a réussi. — Soit, lui dis-je, c'est un mal qu'il faut subir, puisque la prudence le veut. Mais la même prudence veut que vous teniez ferme dans le cas de M. de Bougainville, parce que vous le pouvez sans donner naissance aux disputes. Si vous avez la faiblesse de céder, je ne réponds pas de mille traits d'insubordination dans votre département. » Le ministre cède, et Bougainville reste au service.

La faiblesse du gouvernement vis-à-vis de l'Épée se remarque d'une autre manière. L'effectif ne saurait suffire à armer toute la flotte, et l'on va manquer d'enseignes, même si l'on donnait leur promotion à tous les gardes de 1774, 1775 et 1776<sup>138</sup>. Le **tableau annexe n° 22** montre que la politique de déflation des effectifs du grand corps a été continuée jusqu'en 1777, et qu'ensuite on a puisé dans les gardes pour l'augmenter et le porter de 777 officiers au début de 1777 à 994 au début de 1783, soit une augmentation de 28%. Le recrutement des aspirants a été forcé pendant trois ans, de 1778 à 1780, alors que le nombre des officiers des grades intermédiaires a triplé de 1777 à 1783, passant de 55 à 188 officiers, soit près de 20% de l'effectif du grand corps, un pourcentage jamais atteint jusque-là.

Dans un mémoire de la fin de 1777, Blouin écrit encore que « la masse [des] officiers de marine [est] en général faible et peu exercée, que le nombre des officiers

<sup>137</sup> *Ibid.*, p. 302-303, pour ce développement.

<sup>138</sup> Lettre de Sartine à d'Orvilliers du 16 février 1778 citée par J. Aman, dans *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Genève, 1976, p. 87 et 258-259.

capables [est] étouffé dans un trop grand nombre de médiocres »<sup>139</sup>. Il est d'autant plus nécessaire de bien composer les états-majors, poursuit-il, que presque aucun matelot n'a vu le feu, « en sorte que nos équipages seront faibles et peu ameutés au commencement de la guerre ». On aura recours aux officiers de fortune et aux officiers marchands : il importe de bien employer ces derniers. « Veut-on les mêler comme subalternes avec les officiers du grand corps ? Ceux-ci n'en veulent point par hauteur, et les autres ne veulent pas non plus aller essayer des humiliations et des mépris. Ce serait une faute capitale et irréparable. En même temps que la séparation est indispensable et doit produire d'heureux effets au profit de l'État, il est bien plus naturel et plus simple de faire marcher chacun avec ceux de son espèce. » En enlevant du total les officiers des grades intermédiaires et les officiers de port, il y a de quoi armer 42 vaisseaux et 30 frégates<sup>140</sup>. Sans considérations particulières et en se défiant des réputations factices, il y a lieu d'abord de confier les vaisseaux aux meilleurs capitaines de la tête et du centre, et les frégates aux meilleurs capitaines de la queue et lieutenants de la tête, en réservant de bons lieutenants pour former la tête des états-majors des vaisseaux : « ce partage est dans l'ordre, dans la raison et dans la subordination ». Il l'est encore pour ne pas laisser d'officiers inutiles pour raison d'ancienneté relative. On répartit ensuite les autres officiers de façon à composer des états-majors de même force dans la ligne. Des capitaines vont réclamer, car ils veulent naviguer en famille : « Que veut dire cette fureur de ne vouloir marcher qu'avec sa société ? C'est un aveu tacite qu'on ne pourrait faire aller les autres à sa volonté, et par conséquent un aveu formel de l'insubordination et de l'indiscipline. »

Au printemps prochain, si la France entre en guerre, le tableau d'armement étant prêt, on pourra changer tous les états-majors des vaisseaux et des frégates actuellement à la mer. Ce tableau ne changerait pas pendant la guerre, de façon à naturaliser les états-majors « avec leur vaisseau et leur équipage ». Blouin paraît donc avoir compris l'intérêt de la chose, au moins pour le temps de guerre : heureux résultat de la révélation des stations navales. Les huit autres vaisseaux (en plus des 42 précités) et vingt frégates seraient confiés à des états-majors mixtes. Le commis a préparé une liste d'officiers du grand corps susceptibles d'être employés avec des officiers de fortune et avec des officiers de la marine marchande<sup>141</sup>. Les huit vaisseaux pourraient être employés à des missions particulières et les vingt frégates, à une course « rigoureuse et opiniâtre », ces dernières étant éventuellement armées par des villes de commerce à leurs frais et profit : le choix des états-majors serait alors sûrement bien fait, ajoute Blouin. On interdirait en même temps la course faite par les petits bâtiments des particuliers, qui mène une

<sup>139</sup> *Réponse à des assertions que je conteste, 20 décembre 1777*, Ms 234, vol. 2, f° 136 à 142, pour ce développement.

<sup>140</sup> Le chiffre inscrit par le copiste est de 42 vaisseaux ; compte tenu de ce qui suit, il est sujet à caution. Si l'on applique le règlement du 25 mars 1765 aux 73 vaisseaux à flot en novembre 1780 et à 30 frégates de 30 canons, on trouve qu'il faut 749 lieutenants et enseignes de vaisseau pour armer le tout, sans compter les officiers des troupes (qui étaient des officiers de l'armée de Terre en 1765). Au début de 1778 ils sont au nombre de 650. Si l'on enlève 11 vaisseaux de 74 canons, on trouve 650 officiers au lieu de 749 ; si l'on enlève les 6 vaisseaux de 50 canons et 5 des vaisseaux de 64 canons, il vient 665 officiers au lieu de 749. D'ailleurs les 42 vaisseaux, en les supposant tous de 74 canons et en comprenant les officiers d'infanterie, exigent 420 officiers subalternes, les 30 frégates 180, total 600. Les 154 capitaines suffisent exactement à l'armement de 62 vaisseaux de 64 canons et plus et 30 frégates, et Blouin a voulu dire qu'on met les moins bons capitaines en second. Mais alors il n'y a plus personne pour les états-majors mixtes : il n'y aurait donc, à la fin de 1777, que 50 vaisseaux en état de prendre la mer.

<sup>141</sup> Ce tableau n'a naturellement pas été recopié : raison de plus pour rechercher l'original du mémoire.

multitude de matelots dans les prisons d'Angleterre. Les vingt frégates corsaires seraient un objet d'émulation pour les trente frégates armées par le grand corps, parce qu'une partie de ces dernières feraient également la course. Conclusion du commis, qui tient toujours pour les deux marines séparées : si l'on partage également les encouragements et les récompenses, tant chez les officiers que dans les équipages, si l'on paie ponctuellement les sommes dues et que le gouvernement adopte un ton mâle et nerveux et qu'il le fait savoir, alors on doit s'attendre à des succès ; dans le cas contraire, tout est perdu, et l'« on ne fera rien qui vaille des 60 000 gens de mer que nous avons »<sup>142</sup>.

Dans le mémoire du 1<sup>er</sup> février 1778, Blouin précise la manière dont il convient selon lui d'employer les navigateurs qui ne sont pas du grand corps<sup>143</sup>. Les meilleurs officiers des grades intermédiaires devraient obtenir des commandements, et les autres, servir sous leurs ordres *seulement*. Les officiers bleus seraient indiqués par les capitaines-commandants et employés comme suit, d'après les certificats des officiers des Classes : 1<sup>o</sup> ceux qui ont commandé des corsaires avec succès pendant la guerre de Sept ans ou fait plusieurs campagnes en qualité de lieutenants de frégate, recevraient un brevet de capitaine de brûlot pour la campagne ; 2<sup>o</sup> les capitaines marchands âgés de 24 ans au moins et comptant au moins 60 mois de navigation seraient munis d'un brevet de lieutenant de frégate pour la campagne, de même que les aides de port, maîtres d'équipage entretenus et autres âgés de 22 ans et ayant 36 mois de navigation ; 3<sup>o</sup> les autres navigateurs seraient embarqués comme volontaires. On a promis il y a déjà longtemps à certains le brevet de capitaine de brûlot ou de lieutenant de frégate en pied, c'est le moment de réaliser ces engagements. On avancerait en même temps Cornic (1731-1809) et Fabre (1730- ?), lieutenants de vaisseau depuis 1764 et 1762, afin de « donner une secousse d'encouragement aux officiers de fortune ». Des brevets d'officier dans la marine du Roi iront ensuite récompenser ceux qui auront eu des actions, sur le témoignage des capitaines-commandants et d'après l'examen faits par les conseils de marine.

La décision transcrite dans la lettre du ministre du 16 février est conforme à la proposition de Blouin pour les grades de ces officiers bleus appelés désormais *officiers auxiliaires*, mais non pour l'emploi, ainsi qu'on va le voir. La dernière promotion de lieutenants de vaisseau permet d'en affecter quatre par vaisseau et deux par frégate, compte tenu de ceux qui sont attachés aux détails des ports, des malades et des absents<sup>144</sup>. Les officiers auxiliaires qui se présenteront pour servir peuvent être choisis par les capitaines-commandants, « qui seront sans doute disposés par leur propre

<sup>142</sup> Ce projet pour la course a un air de ressemblance avec celui de Kersaint (fin du 2<sup>e</sup> essai de 1775, G131, f<sup>o</sup> 135). La France, écrit l'officier de marine, « a perdu sa marine la dernière guerre pour n'avoir soumis à aucun ordre l'expédition de ses corsaires ». Une foule de gens se sont hasardés à armer en course et ont fait confiance à des aventuriers, si bien que quantité de matelots ont été irrémédiablement perdus pour la marine de guerre. Il importe donc de régler la course sans la gêner, et pour cela de : 1<sup>o</sup> limiter la taille des bâtiments corsaires à 12 canons et 120 hommes ; 2<sup>o</sup> soumettre les plans aux conseils de marine et les tracer sur des modèles connus pour la vitesse ; 3<sup>o</sup> donner les commandements à des capitaines de commerce éprouvés ; 4<sup>o</sup> limiter le nombre des corsaires à cent bâtiments, plus une ou deux grosses unités de 30 à 40 canons dans dix villes, qui porteront leur nom et leur réputation. Une victoire contre un bâtiment de même force pourrait valoir à son capitaine un brevet de lieutenant de vaisseau.

<sup>143</sup> *De l'emploi des officiers de fortune et officiers bleus ou navigateurs marchands*, 1<sup>er</sup> février 1778, Ms 234, vol. 2, f<sup>o</sup> 146 à 148, pour ce paragraphe.

<sup>144</sup> Lettre du ministre aux commandants des ports du 16 février 1778, C<sup>1</sup>-52, f<sup>o</sup> 193, citée par J. Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI. L'œuvre de M. de Sartine*, 1984, t. 2, p. 231-232.

intérêt à les choisir et à les traiter convenablement ». La lettre annonce que ceux qui mériteront d'être, par la suite, attachés à la marine du Roi pourront recevoir un brevet « fixe » de lieutenant de frégate ou de capitaine de brûlot. Le besoin d'officiers bleus conduit à en recruter qui ne remplissent pas les conditions pour être faits officiers auxiliaires, si bien que deux classes d'officiers à titre temporaire coexistent pendant la guerre, un officier bleu à 50, 60 voire 70 l par mois pouvant devenir officier auxiliaire lorsqu'il remplit les conditions<sup>145</sup>. Le supplément des officiers bleus ou auxiliaires à 70 l est réduit à 30 l pour leur faire une paie de 100 l par mois lorsqu'ils commandent (le supplément des lieutenants de frégate en pied a été réduit à 80 l par le règlement du 25 mars 1765, si bien qu'ils gagnent 150 l par mois lorsqu'ils commandent)<sup>145</sup>.

L'Épée ne désarme pas lorsqu'il s'agit des auxiliaires, et Blouin doit préparer une réponse à deux mémoires qui ne peuvent provenir que de ce parti<sup>146</sup>. Les officiers nobles s'évertuent en vain à déclarer inutiles et déplacés dans les états-majors les roturiers ne connaissant pas la tactique navale ; or, « à défaut d'écuyer on se sert de piqueurs pour monter les chevaux, et ceux-là, quoiqu'ils ne soient pas nobles, quoiqu'ils ne sachent pas toutes les règles de l'équitation, s'en tirent souvent mieux que les autres, parce qu'ils ont plus d'habitude. On ne finirait jamais s'il fallait combattre l'une après l'autre toutes les *puérités* qui se débitent sur cette matière. » On a choisi de mettre les auxiliaires à la suite de tous les états-majors, en donnant tous les commandements aux officiers du grand corps : Blouin annonce qu'on va le regretter. En plus de ce mélange désagréable pour tous, on ne pourra empêcher que certains commandants ne veuillent pas d'auxiliaires ou ne choisissent des bons à rien. Le commis connaît trop bien son monde pour ne pas voir le faible du corps, et il le dit à Sartine d'une manière plus nette que jamais : « L'aversion des officiers du corps pour les auxiliaires les aveugle tellement sur leur besoin qu'ils aimeraient mieux des gardes de la Marine de tout à l'heure pour officiers, que des gens endurcis dans la navigation et dont la plupart ont fait la guerre. Cet aveuglement est tel qu'ils vont jusqu'à craindre que ces auxiliaires, qui n'ont que des brevets pour la campagne, des grades différents des leurs, ne forment un corps mixte avec eux, qu'ils ne leur arrachent leur gloire *et ne les chassent insensiblement* [...] ; on serait presque tenté de croire qu'ils ne les méprisent pas tant qu'ils le disent, ou qu'*au fond ils ne s'estiment pas tant eux-mêmes qu'ils veulent le faire croire* [...]. C'est sans doute une haine déréglée et non un sentiment d'impuissance qui leur fait faire tant de faux calculs. Il faut le croire ainsi, car autrement il y aurait de quoi trembler ; mais cette haine peut toujours produire bien des effets fâcheux. »

Le journal de l'abbé de Véri permet de se faire une idée de la cote du ministre de la Marine et de connaître la raison de sa chute. Nous avons vu qu'en dépit de l'amitié qu'il lui porte ou peut-être à cause d'elle, l'abbé l'a d'abord jugé inférieur à la tâche. Deux ans plus tard, il a changé d'avis : « Ses succès dans la direction de la Marine en temps de paix pourraient changer de face dans les soubresauts de la guerre. On lui doit la justice que la Marine est sur un pied que nous n'avons point connu depuis longtemps. Les ordonnances ont satisfait l'officier. Ses magasins sont en bon état, ses vaisseaux sont bien armés : leur nombre est beaucoup augmenté, et les fonds du Trésor royal ont été très bien employés. »<sup>147</sup> Au début de la guerre ouverte, Véri est encore

<sup>145</sup> Jacques Aman, *op. cit.*, p. 137 et 140-141.

<sup>146</sup> *Réponse à deux mémoires portant remarques et réflexions sur les officiers auxiliaires*, s.d., Ms 234, vol. 2, f° 149 à 151, pour ce paragraphe.

<sup>147</sup> *Journal de l'abbé de Véri*, éd. Jehan De Witte, t. 2, p. 41-42.



confiant, alors qu'on se demande si Sartine va être capable de diriger les opérations<sup>148</sup>. Au 18 septembre 1779, il écrit : « Le peuple français a eu le plaisir de voir la supériorité regagnée sur la marine anglaise, quoique cette supériorité n'ait pas produit les succès qu'il devait en attendre. »<sup>149</sup> Quelques mois plus tard, Véri incrimine la politique du gouvernement, qui a laissé s'écouler dix-huit mois sans chercher la décision<sup>150</sup>. L'opinion rejette le contretemps sur Sartine, alors que les décisions sont prises dans des comités de ministres « où l'opinion de plusieurs concourt autant aux plans généraux que celle du ministre spécial »<sup>151</sup>. Véri continue de défendre Sartine pour sa gestion, en dépit des « dépenses énormes de la guerre » ; seuls quelques commandants à la mer, que le ministre n'a pu choisir seul, ont « mis obstacle aux succès qu'on pouvait espérer »<sup>150</sup>.

Le motif financier apparaît à la date du 8 mars 1780 : Véri a compris que les dépenses de la Marine étaient devenues astronomiques. Il parle ensuite de l'emprunt contracté par Sartine sans l'aveu de Necker (1732-1804)<sup>152</sup>. En 1779 Sartine a exposé dans un mémoire que le Trésor devait 40 millions sur les budgets (« fonds arrêtés et décidés ») des exercices antérieurs. La Marine a ordonnancé la somme, et le ministre a dit que les fournisseurs pouvaient attendre pour la moitié de cette somme. Il a alors été convenu avec Necker que l'on tirerait des lettres de change sur le trésorier général de la Marine qu'il paierait à leur terme, jusqu'à hauteur de 16 millions. En 1780 la Marine, avec les Colonies, a reçu 120 millions, versés ponctuellement par douzièmes. Le trésorier a produit une note montrant que les ordonnancements mensuels dépassaient en général la somme allouée de 10 millions. Necker ne s'en est pas inquiété et, lorsque Sartine lui demandait une rallonge, il lui répondait qu'il n'en aurait pas. En août des agioteurs de la place de Paris apprennent qu'une des lettres de change n'a pu trouver d'acquéreur à 6% d'escompte (au lieu de 5%). Ils le rapportent à Necker, qui convoque Baudard de Sainte-James (1738-1787) et lui fait avouer qu'il y en a pour 30 millions et non 16, et que Sartine lui a demandé de se taire. Colère de Necker, puis de Maurepas à qui Sartine avoue son fait. Le ministre a dû faire ses excuses au Roi et à Maurepas, qui « ne lui ont reproché que de ne pas avoir averti », ainsi que lui et ses collègues doivent faire depuis 1778.

La chose doit rester secrète, afin de ne pas jeter le discrédit sur tous les effets royaux. Véri, qui n'aime pas Necker, présume qu'il « ne peut se résoudre à demander des impôts, dans la crainte de perdre sa célébrité et la faveur populaire des provinces ». Mais l'auteur, tout en écrivant que l'état de dépense estimé par Necker à 180 millions pour l'année 1780 comprend les dettes anciennes « pour présenter un tableau effrayant »<sup>153</sup>, rapporte qu'on reproche en général à Sartine « d'être trop cher dans ses dépenses par un effet de la méthode qu'il a voulu mettre dans la Marine que les gens de plume ne soient plus chargés des dépenses et qu'elles soient faites par les militaires »<sup>154</sup>. On a voulu, disent les amis de Necker, « donner aux militaires la direction des travaux parce que, la gloire étant attachée à la bonté de leurs vaisseaux, ils veilleront mieux à la solidité de la construction et à la bonté des munitions qu'il faut

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 152.

<sup>149</sup> *Ibid.*, p. 243.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 312-313 et 326.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 314-315.

<sup>152</sup> *Ibid.*, p. 374 à 376, pour ce développement.

<sup>153</sup> *Ibid.*, p. 383-384 (à la date du 1<sup>er</sup> octobre 1780).

<sup>154</sup> *Ibid.*, p. 380.

embarquer. Ce motif a sa force, mais la dépense s'en ressent ensuite. Le militaire alors ne veut que le parfait et il rebute tout ce qui n'est pas neuf. C'est ce qui ajoute beaucoup à la dépense maritime, déjà sujette par son immensité aux abus inséparables d'une grande administration. D'après ces observations, M. Necker peut penser qu'il élaguerait beaucoup de faux frais, s'il en pouvait surveiller la direction. »<sup>155</sup>

Le marquis de Castries (1727-1800), lieutenant général de cavalerie et ami de Necker, succède à Sartine le 14 octobre 1780. Le départ de Sartine consterne les militaires. Le « comte » d'Hector (1722-1808), à l'époque directeur général de l'arsenal de Brest, écrit plus tard qu'« il avait donné au militaire et à sa place ce qui leur revenait en les tirant de l'espèce de nullité où la Plume les tenait depuis longtemps. Ses seules fonctions, malgré la haute considération qu'on leur attribuait, n'étaient réellement que celles des comptables. C'est à ce point que les réduisit l'excellente ordonnance de M. de Sartine, à laquelle le comte les ramenait toujours. Aussi jouissait-il d'une défaveur complète de tout le corps. »<sup>156</sup> Dans plusieurs lettres officieuses au nouveau ministre, il se récrie contre les projets de démolition du monument de 1776. À Toulon l'atmosphère n'est pas meilleure. Fleurieu écrit : « Il semblerait que [M. Malouet] n'a été il y a quelques mois prendre possession de son intendance que pour faire la reconnaissance de la place qu'il se propose d'attaquer. M. de Fabry se défendra vigoureusement : il y a déjà [longtemps] qu'il soutient des sièges. M. Malouet paraît très jaloux de ce que les commissaires rendent compte à M. de Fabry des objets du service hors du conseil de marine. »<sup>157</sup> Ils ne lui en doivent en effet aucun, mais il est de l'intérêt du service et de l'intérêt des commissaires de maintenir l'harmonie et donc de le consulter. Si Malouet brouille ses commissaires avec Fabry, ils seront regardés comme des ennemis car la neutralité n'est pas admise à Toulon. Malouet demande en plus un nouvel uniforme : les commissaires n'en ont un que pour qu'on les reconnaisse sur les chantiers, et Fleurieu craint que ce changement ne fasse élever beaucoup de prétentions.

Blouin ne tarde pas non plus à présenter la situation catastrophique du département de la Marine comme la conséquence des ordonnances de 1776<sup>158</sup>. « Qu'est-il arrivé de ce nouveau système ? Un désordre affreux dans les ports et à la mer, et des dépenses immenses : 150 ou 200 millions peut-être ont été sacrifiés depuis cinq ans à cette prépondérance des officiers de vaisseau. Voilà ce qui existe et ce que notre devoir et la vérité ne nous permettent pas de dissimuler [...]. Dans les ports les officiers de vaisseau ne font que commander et inspecter les officiers de port, les ingénieurs-constructeurs et les commissaires, qui faisaient bien autrefois leur besogne et la font bien encore, avec cette différence qu'il est dur et humiliant pour eux de n'avoir pas l'honneur de leur travail et de se voir diriger et souvent gourmander par des hommes qui sont bien éloignés d'avoir les connaissances qu'ils ont acquises par leurs études et par une longue expérience. Il est désespérant pour un capitaine de port, pour un ingénieur-

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 390-391 (5 octobre).

<sup>156</sup> *Mémoires de la vie et de la carrière du comte d'Hector*, manuscrit de 1806, p. 90, A.N. 296AP1.

<sup>157</sup> Lettre autographe de Claret de Fleurieu au ministre du 17 mars 1780, C<sup>7</sup>-106, pour ce développement. Malouet n'obtient cependant la commission d'intendant que le 17 novembre 1781. Il y a là une bizarrerie dans la lettre que nous ne nous expliquons pas, sauf à admettre l'erreur de date. Les relations avec le comte d'Albert de Rions (1728-1802), le successeur de Fabry, ont été bien meilleures. *Mémoires de Malouet*, éd. de 1874, vol. 1, p. 197-198.

<sup>158</sup> *Vues générales de l'administration de la Marine, pour le marquis de Castries, 18 novembre 1780*, Ms 234, vol. 2, f<sup>o</sup> 164 à 172, pour ce développement. Le mémoire autographe est conservé dans le chartrier de Castries, A.N. 306AP20, pièce n<sup>o</sup> 13(7).

constructeur en chef, d'avoir entre eux et le commandant du port des directeurs, des sous-directeurs qui ne peuvent pas entendre comme eux ce qu'ils ont à faire et dont ils sont obligés de recevoir l'impulsion en sens contraire du bien du service. Il l'est encore plus des ingénieurs-constructeurs d'être commandés aussi par tous les lieutenants et enseignes. Leurs réclamations, sur cette position, sont véritablement justes et bien fondées. »

Pour faire l'évaluation des dépenses d'une administration bien réglée de la Marine, et cela d'une manière indiscutable et perceptible par ceux qui ne connaissent pas parfaitement la Marine (le nouveau ministre et ses conseillers extérieurs à la Marine), Blouin n'entre pas dans le détail de la comptabilité, ni ne recourt à des comparaisons directes entre l'époque antérieure à 1776 et celle qui la suit<sup>159</sup>. Les bases de calcul retenues étant très larges, la comparaison avec les dépenses réelles fera certainement ressortir ce qui est dû au minimum à la nouvelle manière d'administrer la Marine.

La dépense de construction et d'équipement des bâtiments est calculée d'après le travail que le sous-ingénieur Train, « très profond dans cette matière », a remis peu avant la révolution de 1776. Il donne tout au plus haut, les matières, leurs transport, déchet et mise en place, les journées d'ouvriers et le dépérissement des outils, sans tenir compte des ressources de l'arsenal en matières et ustensiles usagés et en soldats, apprentis-canonniers et forçats entretenus toute l'année et « dont les journées ne doivent pas être comptées comme celles des autres ouvriers ». Les bâtiments construits ou en construction en 1780 valent ainsi 13 600 000 l, finis et équipés de tout ce qui leur est nécessaire pour la navigation et la guerre. De 1762 à 1770, époque où « il y a eu de l'ordre dans les ports », on a reconnu que le coût de l'entretien total de la marine matérielle montait chaque année à 1/10 de la valeur des vaisseaux et à 1/15 de la valeur des bâtiments inférieurs, si bien que l'entretien revenait à 6 millions par an ou le tiers du budget ordinaire de la Marine, pour un matériel valant neuf 70 millions. Pour tenir compte des aléas, qualifiés d'ordinaires, de la guerre, Blouin force la dépense au 1/8 de la valeur du corps du bâtiment pour son entretien, artillerie comprise et à la moitié du matériel d'armement, sans rien réutiliser. Il arrive ainsi à une dépense de 18 400 000 l, soit le cinquième de la valeur neuve des 246 bâtiments de la flotte de la fin de 1780, ou 91 millions. Pour évaluer la dépense des armements, il a supposé que tous les bâtiments étaient armés, ce qui n'est pas, et porté très haut la dépense des officiers à 3 l 5 s par jour et la ration à 16 s ; il trouve 41 100 000 l pour les armements. En fait la moitié des 74 000 hommes d'équipage théoriquement nécessaires ne sont pas armés pendant la moitié de l'année, soit 10 millions de moins que les 41 avancés, mais il n'en tient pas compte. Les subsistances ont été augmentées de 2 à 3 millions dans l'évaluation, afin de compenser les frais de route, de conduite et d'indemnité, le journalier d'armement et les journées d'hôpital, les rafraîchissements dans les ports étrangers ou les colonies, le transport des vivres, munitions et rechanges envoyés dans les colonies pour les escadres, les dépérissements et coulages. En revanche Blouin ne comprend pas les affrètements pour le service des troupes des colonies, qui sont des dépenses du département des Colonies. En ajoutant les dépenses fixes du personnel entretenu, des troupes et diverses, soit 12 100 000 l — la dépense des armements comprenant les suppléments et non le

---

<sup>159</sup> *Dépenses possibles du département de la Marine, évaluées au plus fort, en faisant le même service et les mêmes opérations que cette année, mais en supposant cependant de l'ordre et de la surveillance, comparées aux dépenses réelles, novembre 1780, Ms 234, vol. 2, f° 174 à 199, pour ce développement.*

traitement de base des personnels embarqués —, il conclut qu'une marine ordonnée et soignée ne doit pas coûter plus de 85 200 000 l en 1780, et les Colonies, plus de 25 à 26 millions au delà des impôts qui s'y perçoivent. *En tout donc, 110 millions au maximum.*

« La comparaison de ces dépenses possibles avec les dépenses réelles aperçues pour cette année est effrayante et paraît d'abord inconcevable », car, 1° il faut ajouter aux 120 millions donnés par la finance cette année, 43 millions de dettes qui paraissent à imputer, en ce moment, sur l'exercice 1780 ; 2° il faut s'attendre à payer une somme énorme en lettres de change qui seront tirées et vont arriver des îles, y compris Rhode Island, sans doute de 25 à 30 millions, si bien que le département du nouveau ministre va coûter 190 millions au lieu de 110. La différence se réduit à 65 ou 70 millions pour la Marine, car les dépenses des Colonies, qui sont spéculées à 45 ou 50 millions, comprennent 10 millions qui sont en fait des dépenses de la Marine. Blouin attribue l'énorme différence à deux causes : d'abord, le mauvais gouvernement pour 30 à 35 millions, la mauvaise administration, c'est-à-dire l'anarchie militaire, pour 45 ou 50 millions, dont 40 imputables aux ports et arsenaux.

Le commis croit que les lieutenants et les enseignes de vaisseau attachés aux détails de l'arsenal et aux appels, ainsi que les lieutenants en pied des vaisseaux et autres bâtiments désireraient être déchargés des fonctions assignées à leur corps en 1776, mais qu'il n'en va pas de même « des commandants des ports, des directeurs généraux, directeurs ordinaires et sous-directeurs, de ceux qui ont l'espoir de le devenir, enfin d'un certain nombre qui, depuis 25 ou 26 ans [soit depuis 1754 ou 1755] forment successivement la cabale du corps. Tous ceux qui veulent gouverner les ports, les bureaux, le ministre même, pourraient bien amener les autres. Dès que le tocsin du prétendu intérêt du corps serait sonné, tous ceux mêmes qui auraient une opinion contraire diraient comme les chefs de meute : cette impulsion déraisonnable et bizarre est très ordinaire dans la Marine, et j'ai vu tant de choses ridicules soutenues en corps et par le corps que je ne répondrais pas que la privation de l'honneur de commander les officiers civils et de dépenser à tort et à travers les millions de l'État n'occasionnât une grande commotion, si les mesures n'étaient pas bien prises pour y obvier. » Il s'agit d'une question politique, mais Blouin juge que les occupations de la guerre forment un dérivatif suffisant, que le succès dépend de la dextérité et de la fermeté du gouvernement et « que le ministre qui se sera rendu maître du corps de la Marine, qui y aura détruit les cabales et l'intrigue et qui sera enfin parvenu à dépenser dans son administration beaucoup de millions de moins, au grand soulagement des peuples, aura rendu les services les plus signalés à l'État ». Le nouveau ministre entend bien se rendre maître du corps de la Marine ; il nous reste à montrer, dans la dernière partie de ce travail, comment il s'y est pris.

## **TITRE V**

### **LA RÉFORME CASTRIES (1782-1788)**



Le nouveau ministre s'intéresse d'abord à ses bureaux<sup>1</sup> et aux Classes<sup>2</sup>. Il dirige aussi, avec le Roi, les opérations militaires de la guerre d'Amérique, et l'on peut croire que, depuis sa nomination, « la guerre [a] été conduite bien différemment, qu'on [a] aperçu une impulsion nouvelle dont elle avait été loin précédemment »<sup>3</sup>. Peu après la cessation des hostilités, Castries représente lui-même au Roi qu'en octobre 1780 « le sort de l'Amérique était très douteux, les Antilles étaient menacées, l'Inde était perdue et que tous les établissements hollandais furent peu de temps après ou pris ou en danger de l'être. C'est pendant la campagne suivante, Sire, que V.M. a pris l'offensive partout, que l'affaire de la Chesapeake a décidé du sort de l'Amérique septentrionale, que les troupes de V.M. ont entrepris sur les Antilles anglaises, que les établissements hollandais ont été ou conservés ou repris, et que V.M. a formé une grande entreprise sur l'Inde. Si la journée du 12 avril [1782, bataille des Saintes], Sire, a été malheureuse, il n'en est pas moins vrai qu'elle n'a eu aucune suite fâcheuse, que l'état de la guerre n'en a pas été changé et que, dans la campagne qui allait s'ouvrir, V.M. aurait porté l'offensive dans toutes les parties du monde où Elle pouvait attaquer ses ennemis. »<sup>4</sup>

À la fin de 1782, avant la conclusion de la paix par conséquent, le ministre, qui est déjà porté à la démission par suite d'intrigues de cour, de la situation des finances et du refus marqué par Louis XVI de rappeler Necker, un ami qui a « tant concouru à lui procurer [sa place] »<sup>5</sup>, se résout à rester à son poste « pour entamer le port de Cherbourg, pour établir les règlements les plus utiles à la Marine, pour former une espèce de récapitulation de tout ce qu'il faut faire pendant la paix pour porter la

---

<sup>1</sup> D'après le *Journal des sept années du ministère du marquis devenu maréchal de Castries, commencé le 13 octobre 1780*, Ms 182, à la date du 23 octobre, « M. de Castries travaille seul avec le Roi [autrement dit hors de la présence de Maurepas], il prend sa signature sur plusieurs objets, notamment sur le changement de ses bureaux » (f° 46).

L'ouvrage est dû à la maîtresse de Castries, la comtesse de Chauvigny de Blot, qui a recueilli ses confidences. Le manuscrit est resté en France pendant la Révolution ; le maréchal ne l'a pas relu, et il a été recopié ou mis en forme par l'auteur en 1805 (annotation f° 33). La comtesse écrit elle-même qu'« en copiant avec exactitude ce livre 25 ans après qu'il est écrit, on est bien étonné de tout ce qu'on y trouve, et la meilleure preuve qu'on puisse donner de la fidélité du copiste, c'est tout ce qu'il y laisse, mais c'était alors la vérité. » (f° 66).

<sup>2</sup> Le projet d'ordonnance des Classes apparaît le 21 novembre 1781 dans la correspondance particulière d'Hector avec le ministre : « Je vois avec toute la satisfaction possible que les événements de la guerre se joignent aux plus sages règlements pour immortaliser votre ministère. Votre ordonnance des Classes doit produire le meilleur effet et ranimer des hommes qui sont bien précieux et qui ont longtemps gémi sous une autorité trop despotique. » A.N. 296AP3.

Les A.N. possèdent un fonds au nom du comte d'Hector coté 296AP1 à 10, qui résulte d'un achat. On y trouve la recopie de lettres particulières adressées au ministre de juillet 1780 à mars 1785 et 407 lettres de trois ministres, presque toutes autographes : 44 lettres de Sartine, 306 lettres de Castries et 57 lettres de La Luzerne. Nous avons dû nous limiter à un sondage des lettres de Castries, parce que son écriture est extrêmement serrée et qu'il faut déchiffrer puis transcrire le moindre de ses écrits. Par ailleurs, si cette correspondance, faite de billets courts et nets, aide à comprendre les questions qui nous occupent, elle n'est que le complément de la correspondance officielle à laquelle nous faisons peu référence.

<sup>3</sup> Déclaration du roi d'Angleterre à l'ambassadeur de France transcrite dans une dépêche lue au Conseil, *Journal...*, op. cit., f° 191 (à la date du 26 juin 1783).

<sup>4</sup> Cette lettre aurait été montrée à la Reine ; minute conservée dans 306AP20, n° 9(1).

<sup>5</sup> *Journal...*, f° 217 (à la date du 16 décembre 1783). L'abbé de Véri écrit que Necker a indiqué plusieurs noms pour la place de ministre de la Marine, dont celui de d'Estaing, choix impossible à cause de « la médiocre opinion qu'on a de sa tête ». Celui qui risque d'être élu, ajoute-t-il, est le moins mauvais de la liste, un homme dont Louis XVI et Maurepas cependant « ne font aucun cas depuis longtemps », mais qui convient à la Reine : *Journal de l'abbé de Véri*, op. cit., t. 2, p. 394, 396 et 397.

puissance maritime au plus haut degré »<sup>6</sup>. Lors de ses démêlés avec le contrôleur général des Finances Joly de Fleury (1718-1802) au début de 1783, Castries mentionne dans l'un de ses projets de lettre de démission qu'« un changement de constitution à régler, Sire, une grande subordination à établir et les exemples qu'une révolution dans tous les genres nécessiteront dans la Marine ne peuvent s'entreprendre qu'autant que votre ministre sera appuyé non seulement par votre autorité, mais encore par la bienveillance et la confiance de V.M. et acquerra par là une force que j'ai perdue. »<sup>7</sup> Un jeune officier de marine, qui publie au même moment un essai sur la réforme de la Marine à La Haye, après avoir cherché en vain à le dédier au ministre, sait que « la constitution de la Marine va être changée, tout nous annonce cette révolution, c'est un parti pris, une résolution formée »<sup>8</sup>. À la fin de 1785, Castries écrit enfin que « la régénération dont il s'agit doit être si générale qu'elle doit frapper sur toutes les branches de l'administration du département de la Marine »<sup>9</sup>.

Outre les mesures individuelles et collectives déjà prises, le ministre vise à récrire l'ordonnance de 1689 au moyen d'ordonnances rendues sous le ministère de Sartine et qui seraient retouchées, et d'ordonnances nouvelles dont plusieurs sont déjà publiées à l'époque où il compose le mémoire précité. Cet ouvrage est resté inachevé, et deux équipes ou comités différents au moins y ont travaillé. C'est pourquoi nous étudierons d'abord la réforme des Classes, puis la partie principale de l'œuvre de Castries, en séparant la réforme du corps militaire des retouches apportées à l'organisation des arsenaux. Nous y ajouterons une relation de la critique du système de 1776 qui s'est donné libre cours au début de la Révolution, ainsi qu'un court chapitre, le dernier, consacré à des modifications durables apportées dans l'administration centrale du département.

---

<sup>6</sup> *Journal...*, f° 144 (à la date des 6 et 7 décembre 1782).

<sup>7</sup> Outre le projet de lettre déjà mentionné [réf. 4], nous avons trouvé quatre brouillons autographes dans 306AP23, pièces 43(4) à (7), dont la phrase citée est extraite.

<sup>8</sup> *Nouvelle constitution maritime, ou Supplément correctif pour servir de suite au livre intitulé Essai sur la Marine, par un citoyen bien intentionné*, La Haye, 1783, 141 p., S.H.D. Marine-Vincennes, 54G4 ; p. 106.

<sup>9</sup> *Mémoire sur la constitution de la Marine et le service des vaisseaux*, [fin 1785], 306AP22, n° 4.



## De l'ordre dans les Classes

Sartine a commis la faute de laisser embarquer l'élite entière des matelots des Classes sur les vaisseaux lors de la première campagne de la guerre d'Amérique, celle de 1778. Quoique la répétition de la faute commise au début de la guerre précédente ait entraîné des pertes moins considérables, l'autorité a dû prendre des mesures de circonstance<sup>1</sup>. Elle rétablit d'abord le classement des mariniers de la Loire et de ses affluents, en justifiant la mesure comme suit : « [ces mariniers] participent au bénéfice du commerce maritime par les transports qui se font de l'intérieur dans les ports situés à l'embouchure de la Loire ; [ils doivent contribuer] concurremment avec les gens de mer des paroisses situées sur les côtes au service et à l'armement [des] forces navales »<sup>2</sup>. En cette même année 1780, le classement des bateliers, radeliers et pêcheurs de la Garonne en amont de Toulouse et de plusieurs affluents est décidé<sup>3</sup>. On en vient ensuite au recrutement de volontaires, engagés pour trois ans renouvelables jusqu'à la fin de la guerre<sup>4</sup>. Des centres d'instruction sont fondés, mais les pertes ont été

---

<sup>1</sup> Selon Timothy Le Goff, les Anglais ont fait 31 000 prisonniers sur les bâtiments de guerre français pendant la guerre de Succession d'Autriche, 61 000 pendant la guerre de Sept ans et 28 000 pendant la guerre d'Amérique. Pendant cette dernière guerre, des milliers de prisonniers supplémentaires ont été laissés aux Antilles, dont 4 200 après la bataille des Saintes (12 avril 1782). Près de 2 000 de ces hommes seraient morts en captivité, ce qui porte à 3 000 environ les prisonniers français morts pendant la guerre d'Amérique faisant partie d'équipages de guerre, de course ou de commerce, contre plus de 9 000 morts, chiffre énorme, pendant la guerre de Sept ans. Le nombre des captifs emmenés dans les îles Britanniques, année après année, est le suivant, selon cet auteur : en 1778, 4 861 ; en 1779, 4 172 ; en 1780, 8 366 ; en 1781, 5 554 ; en 1782, 4 801 ; en 1783, 115. Le nombre *moyen* des captifs de la guerre de Sept ans a dépassé 26 000 hommes en 1762. M. Le Goff a trouvé qu'un peu plus de la moitié des prisonniers des trois guerres provenaient des corsaires, et 14 % seulement de la marine militaire. Il a fallu attendre le cartel d'échange du 17 mars 1780 pour obtenir la libération de 9 642 prisonniers français.

T. J. A. Le Goff, « L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans M. Acerra, J. Merino et J. Meyer, *Les marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, 1985, p. 103 à 122.

<sup>2</sup> *Ordonnance du Roi concernant le classement pour le service de la Marine des bateliers et pêcheurs de la rivière de Loire et autres affluents*, du 12 juin 1780. Le règlement du 11 novembre 1780 vise les ouvriers, mais pour un simple enregistrement.

<sup>3</sup> *Ordonnance du Roi concernant le classement pour le service de la Marine des bateliers et pêcheurs des rivières des provinces méridionales*, du 21 septembre 1780.

<sup>4</sup> L'ordonnance du 9 janvier 1781 porte création de novices-volontaires-matelots, jeunes gens de 18 à 25 ans qui contractent un engagement de trois ans, font le service des matelots des Classes, gagnent 12 l par mois avec la ration et ont droit comme eux à des parts de prises. Une ordonnance du 27 février 1782

telles qu'il a fallu les remplacer par des hommes insuffisamment formés ; Castries se demande à ce propos « comment, sans précautions et avec une si forte consommation d'hommes que celle qui a été faite dans la dernière guerre, on a pu suffire aux armements qu'il a fallu soutenir et augmenter jusqu'à la paix »<sup>5</sup>.

Le maréchal ne parle pas d'un moyen auquel on a dû recourir malgré l'institution centenaire des Classes : la presse des oisifs dans les grandes villes ; on a également trompé des paysans d'Alsace et de Lorraine, qu'on a emmenés sur ordre dans les ports pour faire d'eux des marins français. Ces procédés, qui ont donné peu de résultats, ont révolté certains officiers<sup>6</sup>. Une autre circonstance, occultée dans nos sources ou présentée sous un autre jour, c'est l'évasion des matelots, qui se cachent ou émigrent pour échapper à la levée, en profitant d'intelligences locales et de la désorganisation de l'administration des Classes. Il est peu probable qu'ils aient été mus par des considérations politiques, sauf exception ; en revanche ils ont dû penser que la paie était trop faible pour risquer sa vie, si l'on pouvait l'éviter. Le Roi paie toujours mal et avec retard, alors que, si la guerre réduit le commerce, elle augmente considérablement la paie de ceux qui y sont employés. Servir le Roi reste une obligation récurrente qui coûte aux marins. Si de plus la guerre d'Amérique avait continué, la marine française risquait un nouveau désastre sur mer. On ne sait même plus au juste combien le Royaume compte alors de gens de mer classés, et l'on n'imagine pas qu'ils soient plus de 60 000. Les effectifs que la Grande-Bretagne a successivement mobilisés ont atteint 110 000 marins et 24 000 soldats : ils montrent la force de sa marine<sup>7</sup>.

---

prescrit de détacher des troupes provinciales 3 400 volontaires, payés également 12 l par mois (avec 24 l de gratification). J. Captier, *Étude historique et économique sur l'Inscription maritime*, 1907, p. 193.

<sup>5</sup> *Observations sur les moyens qui peuvent assurer l'existence de la Marine sur le pied où elle est projetée*, s.d. (fin 1783 ou début 1784), 306AP21, pièce n° 2(2).

Un officier de marine regrette la suppression de l'école de l'île de Ré dans les termes suivants : « On vient de faire une grande faute, et c'est à l'économie qu'il faut s'en prendre. Tu sais qu'on avait institué et établi une école de matelots tirés des régiments provinciaux à l'île de Ré sous le commandement de M. de Tienne, capitaine de vaisseau. Cette école était le point de réunion de tous les sujets de l'intérieur du Royaume qui allaient pour la première fois disposer toutes les provinces à prendre un intérêt direct au service de la Marine et y fonder une opinion de goût et de connaissance. Trois cents hommes conservés à ces écoles pendant un an d'exercices aux écoles de canonage et à la mer n'auraient pas été d'une grande charge pour l'État et auraient répandu des individus marins dans toute la France. Cela aurait fait un très grand bien sur l'opinion des mamans de nos provinces qui croient qu'un enfant qui s'embarque est un enfant perdu. » (Lettre du directeur des constructions de Brest à son collègue de Rochefort, Latouche-Tréville, s.d. [début 1783], DD<sup>2</sup>-757, citée par M. Acerra dans *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, 1993, p. 823 à 828).

<sup>6</sup> « Quel parti a-t-on tiré de ces levées faites à la hâte et répandues sur nos flottes ? Aucun. Ces malheureux, attaqués du mal de mer, ont été effrayés du service qu'on exigeait d'eux ; tremblants pour leurs jours, ils se sont engourdis dans une sombre stupeur, ils ont croupi dans la malpropreté, ils ont infecté nos vaisseaux. Est-ce ainsi qu'on devait pourvoir au remplacement des marins que la guerre moissonne ? Pouvait-on s'aveugler jusque-là ? » *Nouvelle constitution maritime ou Supplément correctif pour servir au livre intitulé Essai sur la Marine, par un citoyen bien intentionné*, La Haye, 1783 (S.H.D. Marine-Vincennes 54G4).

<sup>7</sup> *Tableau de la progression des armements de l'Angleterre, du nombre de matelots entretenus par cette puissance depuis l'année 1774 jusques et y compris l'année 1784*, 306AP21, pièce n° 9(4).

## 20.1. Une nouvelle refonte du système de Colbert

Le ministre d'occupe des Classes dès 1781, ainsi que l'atteste sa correspondance avec Hector<sup>8</sup>. Cependant rien n'est fait avant la paix que des projets et des décisions de circonstance. Voici comment Castries présente les besoins de la Marine et la manière d'éviter le recommencement des malheurs de la guerre d'Amérique<sup>9</sup>. Il pose d'abord qu'il est possible d'augmenter sensiblement le nombre des gens de mer en accroissant le commerce du Royaume et en diminuant les charges qui pèsent sur le cabotage. Selon les résultats de l'étude qu'il a fait faire, le commerce des colonies d'Amérique, y compris la traite des Noirs, employait environ 16 000 hommes avant la guerre ; la pêche à Terre-Neuve, 10 000 ; l'Inde et la Chine, 1 500 ; le commerce du Levant, de l'Italie et de l'Espagne, 7 500 ; la pêche côtière, 10 000 et le service du Roi, 10 000 également. Les invalides ne peuvent s'adonner qu'à la pêche côtière, ainsi que les marins qui ne trouvent pas à s'engager dans des navigations plus lucratives. Enfin le quart au moins des marins doit se reposer à la suite d'un voyage de long cours. Le ministre en conclut qu'en attendant des renseignements plus exacts du nouvel ordre des choses en préparation, le nombre des marins ne doit pas être inférieur à 56 000.

Il est bien conscient qu'à l'avenir il faut éviter de les gaspiller comme on l'a fait et recourir à d'autres ressources, à des hommes amarins toutefois, pour compléter les équipages. D'abord utiliser l'Infanterie, qui peut fournir les 14 000 hommes qu'elle a donnés pendant la guerre d'Amérique. Les hommes trop petits pour fournir à la milice seront désormais tirés au sort, et la Marine peut compter sur 12 000 hommes, lorsque l'ordonnance, qui est signée, aura été publiée. La garde-côte pourrait lui en fournir de son côté 11 000, si la Guerre ne prenait pas de libertés avec les ordonnances. La force du corps a été fixée à 33 000 hommes, dont un tiers pour le service des côtes, un tiers destiné à se reposer ou à compenser les pertes et un tiers affecté au service de la Marine comme une réserve. Le service de la garde-côte, au jugement du ministre, est bien fait, mais la Marine n'a pu en tirer que 5 500 hommes, et des plus mauvais. En plus de ces 37 000 hommes étrangers aux Classes, la Marine entretient son corps royal, environ 6 000 hommes en temps de paix, mais l'effectif a été porté jusqu'à 15 000 hommes. Il s'agit d'en tirer un meilleur parti.

Le jour du combat, 90 000 hommes sont nécessaires pour armer en entier la flotte projetée de 63 vaisseaux, 63 frégates, 63 corvettes, 40 flûtes et gabarres. Sur ce total, 56 000 hommes sont employés au service du canon, 18 000 seulement à la manœuvre ; les mousses et les soldats fournissent le complément. Pour le service ordinaire, 30 000 véritables marins suffisent. Les 10 000 pièces d'artillerie de cette flotte réclament 2 500 premiers et seconds maîtres-canonnières et 5 000 chefs de pièce

---

<sup>8</sup> Voici ce qu'Hector écrit au ministre le 21 novembre 1781 : « Je vois avec toute la satisfaction possible que les événements de la guerre se joignent aux plus sages règlements pour immortaliser votre ministère. Votre ordonnance des Classes doit produire le meilleur effet et ranimer des hommes qui sont bien précieux et qui ont longtemps gémi sous une autorité trop despotique. J'ai trouvé bien étonnant que 70 000 hommes classés fussent administrés sans aucune inspection militaire, pendant qu'une poignée de troupes qu'avait la Marine avait dans tous les ports des bureaux et des préposés sans nombre pour éclairer sa conduite militaire [...]. » 296AP3.

<sup>9</sup> *Observations sur les moyens qui peuvent assurer l'existence de la Marine sur le pied où elle est projetée*, s.d. (fin 1783 ou début 1784), 306AP21, pièce n° 2(2), pour ce développement.

(car on ne tire que d'un bord à la fois)<sup>10</sup>. Il y faut aussi 5 000 chargeurs que l'on peut former en trois mois et beaucoup plus de bras. Le ministre envisage donc de créer un corps de 7 500 « canonniers-matelots » engagés, l'effectif pouvant être augmenté de 4 500 hommes en temps de guerre. Ainsi, écrit-il, ces militaires « assureront d'une manière distinguée un service qui était livré à des canonniers bourgeois qui n'avaient pour eux que leur courage, et le Roi n'entretiendra pas pendant vingt ans de paix des fusiliers qui peuvent être formés en six semaines ». Nous savons que ce programme, qui est celui de Choiseul, soulève l'opposition d'une bonne partie du corps de la Marine. Pour ce qui est du remplacement des pertes, de vieux vaisseaux à usage de casernes à l'île de Ré suffisent à former les novices, dont le nombre pourrait être porté à 5 000, ainsi que les milices (12 000 hommes).

Si l'on ajoute aux 56 000 hommes classés et aux 5 000 novices quelque 7 500 moussettes, le Roi disposerait d'une ressource théorique maximale de 117 500 hommes — 68 500 gens de mer et 49 000 hommes étrangers aux Classes —, c'est-à-dire beaucoup plus qu'il n'en a jamais pu utiliser à la fois, et presque autant que les Anglais en ont employé en 1782. Les 90 000 hommes nécessaires comprendraient moins de 30 000 matelots et officiers-mariniers classés, lorsqu'un nombre suffisant de canonniers-matelots seraient en mesure de faire les deux services. Le ministre conclut en disant que « l'expérience a prouvé que plus on tirait d'hommes de mer des places de commerce pendant la guerre et plus les négociants en ont trouvé pour leurs armements et en trouveraient si les flottes étaient protégées ». Voici comment les deux moitiés de l'armement le plus fort seraient composées dans le temps.

	<b>1<sup>re</sup> moitié : 45 000</b>	<b>2<sup>e</sup> moitié : 45 000</b>	<b>Ressource théorique maximale</b>
- Canonniers-matelots	3 750 exercés à l'artillerie en temps de paix	5 000 « gens nouveaux »	12 000
- Infanterie de terre		7 000	14 000
- Moussettes	3 750	3 750	7 500
- Novices			5 000
- Milices	6 000	6 000	12 000
- Garde-côte	5 500	5 500	11 000
- Gens de mer classés (dont déjà au service du Roi)	19 000 (10 000)	17 750 (moins si l'on peut recruter davantage de canonniers-matelots)	56 000
- Total	45 000	45 000	117 500
Reste pour le commerce (sur 56 000 hommes de mer classés)	37 000	19 250	0

La première institution à réformer, ce sont donc les Classes, qu'une longue incurie a livrées au désordre en menaçant l'édifice naval tout entier. L'on pourrait se demander, comme cet ancien élève-commissaire rousseauiste, si la surveillance exacte et sévère des hommes que la nouvelle ordonnance du 31 octobre 1784 a notamment

<sup>10</sup> En 1784 la Marine est loin de disposer d'une telle quantité de pièces, sans parler de leur qualité. Nous donnons un aperçu de cette question au chapitre 21.

pour but de restaurer, ne serait pas remplacée avec avantage par l'attrait du métier de marin de l'État qui, en se substituant à la répulsion générale, la rendrait inutile<sup>11</sup>. Les rédacteurs de l'ordonnance des Classes, qui appellent eux aussi la philosophie à la rescousse, ne le croient pas ; d'ailleurs, l'attrait en question, c'est l'augmentation de la paie jusqu'au niveau du commerce, et ils savent que la chose est impossible. L'ordonnance est divisée en deux parties : les neuf premiers titres, les plus importants, traitent de la réforme de l'administration ; les neuf derniers se rapportent aux gens de mer. Pour la clarté de l'exposé et afin d'y ajouter la présentation de plusieurs morceaux du code de 1786 qui peuvent l'être utilement, nous suivrons un ordre un peu différent. Les auteurs ou rédacteurs de l'ordonnance des Classes ne sont pas tous connus. L'un d'eux, Joseph Pouget (1745-1793), lieutenant de l'amirauté de Sète, a été remarqué par Chardon (1731-1802), un maître des requêtes attaché à la Marine et alors chargé, entre autres choses, de la visite des ports et des pêcheries, qui a puisé une partie de ses lumières chez cet homme de loi<sup>12</sup>. Il semble d'abord avoir été détaché dans les bureaux de Versailles ; pour autant on ne peut lui attribuer la paternité de l'ordonnance entière<sup>13</sup>. Hector est désigné dans un autre document, et cet homme de confiance du ministre a sûrement été consulté. Le premier commis Fera, chargé du bureau des Classes, a obtenu sa retraite au début de 1781<sup>14</sup> ; il a été remplacé par Pinet, qu'on ne peut donc exclure de la liste des auteurs possibles, pas plus que Claret de Fleurieu.

Ces auteurs, en quête de principes stables, emploient à dessein certains termes, en proscrirent d'autres et donnent de nombreuses définitions. Quoique le service par classes n'existe plus depuis longtemps, écrivent-ils, on continue d'appeler gens de mer classés ceux qui sont inscrits sur les registres pour être levés au besoin<sup>15</sup>. Cette signification, que tous les gens de mer entendent, doit être adoptée dans l'ordon-

<sup>11</sup> Cette proposition est contenue dans les *Observations sur les ordonnances de la Marine* datant de 1789, p. 79. L'auteur s'appelle Jean-François Arnaud (1751- ?), un élève-commissaire réformé en 1776, fils de Joseph-Cyprien Arnaud (1701-1780), ancien contrôleur du département de Toulon. Il dévoile son identité à la faveur de la réédition de ses observations en 1798, qu'il dédie, ainsi que trois autres mémoires, au Directoire, sous le titre de *Mémoires sur divers objets relatifs au service de la Marine*, S.H.M. 27H11.

<sup>12</sup> Renseignements extraits du dossier, presque vide, au nom de Pouget, C<sup>7</sup>-257. Il n'apparaît pas sur les états de paiement des employés de l'administration centrale (C<sup>2</sup>) avant 1785. Il serait mort dans son lit, au retour d'un voyage en Amérique. Son père, André-François Pouget (1695-1788), était lieutenant de l'amirauté de Sète avant lui et président-juge des traites et gabelles du département de Sète. Son grand-père paternel, François-Honoré (1656-1735) a été anobli en 1701 par l'achat d'une charge de secrétaire du Roi. Anne Blanchard, *Dictionnaire des ingénieurs militaires, 1691-1791*, Montpellier, 1981, p. 609.

<sup>13</sup> C'est pourtant ce qu'a fait un archiviste connaissant bien la Marine de l'Ancien Régime, Didier Neuville, dans *l'État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, 1898, p. 450.

Le carton A<sup>1</sup>-135 contient, en plus de l'original de l'ordonnance, des *Notes* précieuses sur chacun des dix-huit titres du projet rédigées par ses auteurs, ce sont les pièces marquées 16 à 33 à l'encre rouge lors du classement au XIX<sup>e</sup> siècle ; elles portent également un numéro en noir qui montre que le dossier du projet contenait au moins quatre pièces aujourd'hui manquantes. Ainsi la *Réponse aux observations* (n<sup>o</sup> 6, en noir), suit les observations d'un auteur anonyme à qui le projet a été communiqué pour avis : à la forme des réponses on devine les préoccupations d'un officier de plume, probablement l'un des intendants des ports. Un autre document (n<sup>o</sup> 14, en rouge), *Observations sur le projet d'ordonnance et Réponses aux observations* (en regard) paraît provenir d'un officier d'épée ; le ton est celui d'un chevalier de Fabry, commandant du port de Toulon. Il y a encore les *Notes du marquis de Vaudreuil* (n<sup>o</sup> 34, en rouge), qui occupe la place d'inspecteur général des Classes depuis 1781. Les pièces n<sup>o</sup> 35 et 36 copiées à Brest révèlent qu'Hector est l'un des auteurs ou réviseurs. Le ou les projets d'ordonnance manquent.

<sup>14</sup> Matricule C<sup>2</sup>-45.

<sup>15</sup> *Réponse aux observations*, A<sup>1</sup>-135, n<sup>o</sup> 6 (manuscrit), p. 17-18.

nance, en oubliant le sens originel<sup>15</sup>. L'enrôlement, terme consacré par l'ordonnance de 1689, est banni « à cause de l'idée que ce dernier représente »<sup>16</sup>. Pouget explique en 1790 que l'« on avait confondu le classement [...] avec l'obligation même ; le classement était devenu un enrôlement à vie et qui ne pouvait être dissous que par des ordres exprès » ; l'ordonnance a *rétabli* les anciens principes, qui avaient été perdus de vue<sup>17</sup>. Les levées par classes étant impraticables à cause du caractère essentiellement variable du besoin, on en est vite venu à lever les marins qu'on jugeait à propos de lever : « Il est inutile de présenter le tableau des grands et nombreux inconvénients qui résultent de ce désordre et de cette administration entièrement *despotique*, aussi *dangereuse* pour le bien du service que fâcheuse pour les matelots. »<sup>18</sup> La solution retenue afin de « répartir *également* le poids de l'obligation du service entre tous les gens classés est de les faire servir successivement à tour de rôle. » L'on voit que le lien entre la profession et l'obligation du service personnel dans la marine du Roi est implicite, et peu d'écrivains le remettent alors en question, même parmi ceux qui voient l'origine de la supériorité de l'Angleterre dans ses institutions<sup>19</sup>.

Plutôt que de suivre l'ordre des inscriptions sur la matricule et dans le but de ne pas dégarnir proportionnellement certaines paroisses plus que les autres, on établit *un rôle public de service par syndicat* (la plus petite circonscription), sur lequel sont inscrits tous ceux qui sont en état de servir et qu'on respectera, sauf changements dûment motivés. « Il est essentiel que ces rôles soient publics, afin que chaque homme connaisse son tour de service et la *justice* des ordres qu'il reçoit ; l'ignorance où sont actuellement les matelots à cet égard les porte à en douter souvent, et rien n'est plus propre à les décourager. Les motifs de toutes les opérations d'un pouvoir arbitraire doivent nécessairement être toujours cachés, ou du moins obscurs et douteux ; ceux de l'exercice d'un pouvoir légal et régulier doivent au contraire être développés ». Le rôle fera connaître la force en hommes du syndicat, on pourra donc déterminer la proportion

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 4-5.

<sup>17</sup> *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au comité de la Marine de l'Assemblée nationale, le 11 février 1790, par M. Pouget, intendant général des Classes*, 101 p. ; p. 14 (S.H.M. 27H31).

<sup>18</sup> *Notes... sur le titre XII, A<sup>1</sup>-135*, pour ce développement.

<sup>19</sup> Tel est le cas de Kersaint, à qui M. Taillemite attribue la *Constitution de la marine française, comparée à celle d'Angleterre*, un mémoire important dont nous ferons état dans les chapitres suivants (306AP24, pièce n° 7, 24 folios). La partie du mémoire relative aux Classes est placée à la fin.

Les Anglais prennent leurs matelots de bonne volonté et par la presse. Kersaint (ou ceux qu'il représente) ne juge pas si ce système est supérieur ou inférieur à celui des Classes : « La machine est montée, il faudrait bien du temps pour accoutumer les matelots à une autre méthode. » Cherchant à améliorer la machine française, Kersaint pose qu'il faut « protéger l'espèce précieuse des marins ». Le Roi leur a accordé des privilèges à plusieurs reprises, mais personne n'est chargé de les faire respecter : en rattachant les commissaires des Classes aux intendants de généralité, on leur procurerait, assure-t-il, des protecteurs ; ces intendants relèvent d'ailleurs du ministre de la Guerre pour les milices. Il propose de tirer au sort les marins comme les miliciens, en exceptant ceux qui ont eu leur congé depuis moins de trois mois. Les fuyards seraient ainsi déclarés, et personne ne trouverait d'échappatoire ; les commissaires seraient charmés de cet usage, qui les mettrait à l'abri du soupçon.

Néanmoins l'officier tend vers les usages anglais en ce qu'il propose de recourir à la presse pour le troisième tiers des équipages (le 1<sup>er</sup> étant composé de marins classés et le 2<sup>e</sup> de soldats) : il vise les « gens oisifs, qui auraient de bons bras et dont l'inutilité est à charge à l'intérieur des provinces et des grandes villes ». Avec une discipline sévère, on ferait d'eux ce qu'on voudrait, assure-t-il encore. Pendant la Révolution, Kersaint préconise la suppression des Classes et son remplacement par la presse, mais sa voix reste isolée sur ce chapitre.

suyant laquelle chacun d'eux devra fournir aux levées<sup>20</sup>. L'obligation de service devient moins individuelle, puisqu'un homme exempté doit être remplacé par l'un de ses compatriotes ; ceux qui auraient de mauvaises raisons trouveront « des contradicteurs intéressés à ce qu'ils ne rejettent pas sur eux le poids de leur obligation, au lieu que, dans l'état actuel, tous les aident, les favorisent ; on sentira ainsi qu'il y a autant d'injustice réelle à dispenser un homme sans raison qu'à en faire marcher un avant son tour »<sup>18</sup>. Cette possibilité de substitution, en fait une interversion du tour de service, ne gêne pas le service et peut être intéressante pour les gens de mer. Elle est prudemment limitée à deux hommes du même grade et du même syndicat et soumise à l'agrément du chef des Classes de l'arrondissement ; elle ne peut avoir lieu deux fois de suite<sup>21</sup>. Les auteurs considèrent les services que se rendront les marins, l'importance qu'ils peuvent y attacher et, corrélativement, « l'impression qu'ils pourraient avoir d'une diminution du poids de leur assujettissement »<sup>21</sup>.

Les commissaires des Classes sont surveillés par l'intendant ou ordonnateur du département de la Marine auquel ils sont rattachés, mais de loin, d'abord parce qu'il réside loin d'eux et ensuite parce que les intendants des grands ports ont autre chose à faire (cependant le service des Classes forme ou devrait former l'occupation principale des ordonnateurs des trois petits départements)<sup>22</sup>. Dans la réalité, ils ne sont surveillés par personne. « Rien n'empêche un commissaire de classer un homme qui n'est pas dans le cas de l'être et de ne pas classer celui qui le serait, de les dispenser du service ou de les faire marcher arbitrairement ; et non seulement on n'a pas le moyen de remédier à ces abus, mais il n'en existe même pas de les reconnaître et de s'assurer si les plaintes qui peuvent être portées ont quelque fondement. » Si bien qu'il est possible qu'une partie des côtes soit gouvernée avec trop de rigueur et que les habitants y soient vexés, que dans une autre on ait trop d'indulgence « et qu'elle ne fournisse pas tous les hommes qu'elle peut donner »<sup>23</sup>. Les mesures prises pendant la guerre ont visé à augmenter le nombre de gens de mer classés ; elles ont sûrement conduit à augmenter le nombre des commissaires des Classes, qui sont passés de 50 selon l'ordonnance de 1776 à 76 huit ans plus tard, par la création de quartiers sur les rivières et la division de quartiers trop étendus<sup>24</sup>. Les auteurs proposent de conserver 70 quartiers et d'en revoir la circonscription en fonction de l'évolution du commerce et de la pêche<sup>24</sup>. La valeur des marinières est d'ailleurs discutée : l'officier auteur des *Observations* écrit par exemple qu'ils ne servent presque à rien et qu'ils souffrent de l'enrôlement<sup>25</sup>. Réponse :

<sup>20</sup> *Ordonnance du Roi concernant les Classes*, du 31 octobre 1784, titre XII, art. 14.

<sup>21</sup> *Réponse aux observations*, p. 27. On met un intervalle entre les frères et proches parents sur le rôle, p. 25.

<sup>22</sup> *Notes... sur le titre II*, pour ce développement.

<sup>23</sup> *Notes... sur le titre X*.

<sup>24</sup> *Notes... sur le titre I*.

<sup>25</sup> *Observations sur le projet d'ordonnance et Réponses aux observations*, A<sup>1</sup>-135, pièce n° 14.

En 1790, Pouget expose qu'on a commis l'erreur de transposer sur les rivières un régime qui ne peut convenir qu'aux ports de mer et que l'on devait y faire « d'assez grands changements » auxquels on a renoncé à cause des difficultés d'exécution. Les rivières doivent fournir selon lui un appoint de dix mille hommes en temps de guerre. Les maîtres, ordinairement propriétaires des bateaux, se distinguent de leurs employés, « qui sont souvent des hommes sans domicile fixe et peu disciplinés ». On s'est beaucoup plus occupé de leur classement que de la police, alors qu'il aurait fallu faire le contraire. En effet, les marinières étant tous propres au service auquel on les destine, servants de pièce et matelots pour les manœuvres basses, il n'est pas nécessaire de les connaître individuellement avec précision, c'est-à-dire de les classer ;

les côtes de France ne produisent pas assez de marins pour le temps de guerre<sup>25</sup>. Les auteurs du projet d'ordonnance estiment qu'il est bon de disposer de nombreux quartiers de rivière pour « accoutumer les bateliers à l'idée qu'ils appartiennent à la Marine »<sup>24</sup>.

Ils doivent se défendre contre une autre imputation. « On observera qu'on n'a pas prétendu dans les *Notes* inculper la conduite des commissaires, ni leur attribuer des abus ; on pense à cet égard comme l'auteur des *Observations*. Si le désordre était produit par leur faute, les changements ne devraient concerner qu'eux personnellement, mais il vient de la chose même, c'est donc la chose qu'il faut changer et corriger par de nouvelles lois, réformer l'établissement qui paraît mauvais au fond et le pouvoir accordé aux commissaires trop grand, même lorsqu'ils en font le meilleur usage possible. »<sup>26</sup> Cette déclaration a quelque chose d'hypocrite, comme la suite des *Notes* tend à le montrer. Et d'autres notes sont plus explicites, notamment celles rédigées par Castries ou sur ses instructions pour appuyer les projets d'ordonnances de 1786 : « Les gens de plume, chefs des Classes depuis environ cent années, n'avaient point de surveillants et, sans parler des malversations selon lesquelles ils faisaient marcher au service les sujets les moins favorisés et laissaient sur les côtes pour s'y livrer à des occupations d'autant plus lucratives que le nombre des marins était plus petit, ceux auxquels ils avaient des raisons de vouloir du bien, ils suivaient leurs détails avec une négligence dont on n'a eu que trop de preuves durant la dernière guerre, puisqu'au moment des armements, il a fallu marcher en aveugle, sans savoir si les vaisseaux auraient suffisamment de matelots, faute de pouvoir obtenir des officiers des Classes des états circonstanciés qui pussent faire connaître les ressources de chaque quartier. »<sup>27</sup>

Afin de réduire l'arbitraire des commissaires et les contrôler, les auteurs étendent aux Classes le dualisme administratif des ports en le justifiant comme suit. « Le régime des Classes est différent de celui de toutes les autres parties du service de la Marine dans lesquelles deux autorités dont les objets et les fonctions sont bien distincts se balancent et se contrôlent [nous considérons ce principe comme illusoire, s'il s'agit des objets] ; les officiers sont chargés de l'emploi des hommes et des matières, l'administration des paiements et de tous les contrôles et états nécessaires pour les régler, en assurer l'exactitude et y mettre de l'ordre ; dans la partie des Classes la même personne réunit tout [...] les hommes [doivent être] enrôlés et levés de la même manière qu'ils doivent être employés [...]. Tout dépend de la capacité, des talents et de la probité des personnes employées, où les hommes sont tout et les lois rien. »<sup>28</sup> D'ailleurs il est bien inutile d'en établir de pareilles, vu qu'on ne peut en contrôler l'exécution ! Aussi, dans l'établissement proposé, « il y a deux autorités, celle des officiers chargés de ce qui regarde particulièrement les hommes destinés au service du Roi et celle des commissaires qui, ainsi que dans les autres parties de l'administration de la Marine, seront

---

les manœuvres hautes et autres spécialités véritables doivent être exclusivement confiées aux gens de mer. *Mémoire sur les classes de la Marine*, op. cit., p. 33, 87 à 89 et 91-92.

<sup>26</sup> *Réponse aux observations*, p. 3.

<sup>27</sup> *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières*, 48 folios, 306AP20, pièce n° 21(1) (à propos de l'ordonnance des Classes).

Il s'agit de la recopie, complète ou non, des rapports accompagnant les ordonnances soumises à la signature du Roi et datées du 1<sup>er</sup> janvier 1786, et du pendant des *Notes* antérieures et relatives aux Classes seulement. Dans le *Rapprochement*, l'on sent l'épée du maréchal de Castries, celle de Fleurieu ou de Latouche-Tréville comme, dans les *Notes*, la plume de Pouget.

<sup>28</sup> *Observations... et Réponses aux observations*, à propos du titre III, pour ce développement.



chargés des paiements, des états des hommes et des registres et qui conserveront encore les fonctions particulières au commerce ; ces deux pouvoirs, quoique distincts dans leur objet, *doivent se réunir pour l'exécution, par conséquent se contrôler mutuellement, ce qui assure l'observation des règles* »<sup>29</sup>. Cette affirmation est répétée sous une autre forme : « On croit qu'on peut s'en rapporter à la balance et à *l'opposition* des deux autorités pour contenir chacun dans les bornes de ses fonctions et de ses devoirs ».

En 1790, Pouget plaide que le dualisme est le seul moyen qu'on ait trouvé pour faire observer les dispositions principales de l'ordonnance de 1784. « On ne pouvait se dissimuler que l'autorité des commissaires dans leurs quartiers, établie par un long usage et n'étant balancée par rien, leur laisserait longtemps les moyens d'agir suivant les anciens principes, et on avait surtout été frappé de l'inconvénient souvent éprouvé d'être privé de tous les moyens d'examiner les faits allégués par les gens de mer qui se plaignaient d'oppression et de dispositions arbitraires [...]. On crut devoir compter sur l'inspection mutuelle de deux personnes d'état différent et, bien plus encore, sur la confiance que les matelots ont ordinairement dans les officiers avec lesquels ils ont servi et qui ont partagé leurs fatigues et leurs dangers. »<sup>30</sup> Le retour à l'ordonnance de 1689 étant à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, Pouget souligne les différences « très marquées » entre le service des ports et le service des Classes : l'administration des arsenaux porte moins sur des hommes que sur des choses, dont il est possible de se faire rendre compte ; « ses objets sont grands, très marqués et attirent sans cesse l'attention de l'administration générale, tandis que le pouvoir des commissaires des Classes ne portait que sur des individus et n'avait pour objet que de petits détails »<sup>31</sup>. Autrement dit le dualisme devrait être maintenu dans les Classes, sous une forme ou sous une autre ; Pouget ne suggère pas de supprimer ni de subordonner les commissaires...

Une autre imputation, qui vise plus particulièrement le ministre, se lit dans plusieurs brochures, mais les accusateurs ne sont pas neutres : le maréchal de Castries n'aurait imaginé cette double hiérarchie, qui coûterait sans rapporter, que pour y placer ceux des officiers militaires dont il voulait se débarrasser et dont l'éviction devait s'opérer avec ménagements<sup>32</sup>. La correspondance de ce ministre avec Hector tend à prouver que le premier voulait établir une hiérarchie militaire pour des raisons positives. Du reste Hector pense que des officiers retraités feront du mauvais travail et qu'il convient donc de choisir les officiers militaires des Classes parmi ceux qui sont en activité de service<sup>33</sup>. Comme le ministre insiste, le commandant du port de Brest a cherché des officiers retirés de son département qui pourraient remplir avec honneur les places de chef des Classes ; il n'en a trouvé naturellement aucun, et se dit plus que jamais persuadé que les officiers qui quittent le service « le font toujours par méconten-

<sup>29</sup> *Notes... sur le titre II.*

<sup>30</sup> *Mémoire sur les classes de la Marine*, op. cit., p. 37-38.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>32</sup> L'auteur des *Observations sur les ordonnances de la Marine* [réf. 11] l'écrit, p. 77-78. Il affirme d'ailleurs que l'ordonnance de 1784 embrouille le service et occasionne des dépenses inutiles : selon Arnaud, 400 employés (ils sont en fait 500), c'est trop. Pour nous, c'est peu lorsqu'il s'agit de surveiller et de gérer plus de 60 000 hommes. Il y a de grosses économies à faire dans les arsenaux, mais Arnaud ne l'écrit pas...

<sup>33</sup> Lettre d'Hector à Castries du 12 décembre 1781, 296AP3.

tement, dégoût, amour de la tranquillité, aisance, affaires ou mauvaise santé »<sup>34</sup>. Rien ne les y rend aptes par conséquent ; « il faut, pour remplir ces places, des gens qui ne craignent pas leur peine, qui soient attachés au service, aiment les hommes [*sic*] et les traitent avec justice et bonté, qui leur fassent chérir le service du Roi que, jusqu'à ce jour, on leur a fait redouter »<sup>34</sup>. On sent bien là le préjugé des officiers de marine, qui ne connaissent pas, à la différence des officiers de l'armée de Terre, les places en retraite. On n'entend plus parler de l'ordonnance des Classes dans cette correspondance et, trois ans plus tard, le principe des places en retraite dans la Marine reçoit la sanction royale et son application dans le service des Classes.

Les côtes et rivières sujettes aux Classes — la liste des 70 quartiers montre que l'extension du classement sur les rivières opérée en 1780 est confirmée — continuent d'être réparties dans les six départements de la Marine. Ceux de Brest (20 quartiers), Le Havre (9) et Dunkerque (4) fournissent les gens de mer et les ouvriers nécessaires au port de Brest ; le département de Toulon (12 quartiers) est attaché à ce port et ceux de Rochefort (10) et Bordeaux (15), au port de Rochefort<sup>35</sup>. Chaque département est divisé en quartiers, chaque quartier en syndicats ; la division des quartiers est réglée par le ministre selon l'étendue et le nombre des gens de mer<sup>36</sup>. Cette division doit être proposée par les inspecteurs des Classes lorsqu'ils connaîtront suffisamment leur district ; les auteurs du projet comptent un *syndic des gens de mer* pour 200 hommes, soit 300 syndics environ pour toute la France<sup>37</sup>.

Ces syndics remplacent les anciens syndics et doivent tous recevoir une rémunération en fonction du travail qu'ils auront à faire<sup>38</sup>. Celui-ci consiste principalement à connaître les hommes, suivre leurs changements de domicile et tous leurs mouvements, donner des indications sur ceux qui sont dans le cas d'être classés, « ce qui substitue des fonctions légales et régulières aux dénonces obscures et à l'espionnage qu'on est actuellement obligé d'employer »<sup>38</sup>. Les auteurs s'étendent ailleurs sur la question. « Les dénonces faites par des gens commis pour cet effet sont une chose bien différente de ce qu'on a nommé avec raison espionnage, les syndics actuels des matelots n'ont pas une qualité assez bien établie, et il est très convenable qu'ils soient établis par les ordres du Roi [...] les dénonces particulières deviendront moins utiles lorsque les états et les bulletins proposés au titre de l'enrôlement seront établis, les commissaires et les officiers pourront acquérir cette connaissance des hommes qu'il faut classer d'une

<sup>34</sup> Lettre d'Hector à Castries du 11 janvier 1782, 296AP3. Hector ajoute qu'il ne faut pas confier les places d'inspecteur ou de chef des Classes à des capitaines susceptibles d'être promus à brève échéance, mais à ceux qui peuvent supporter longtemps une telle affectation sans en être rebutés.

<sup>35</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. 1, art. 1 et 2.

<sup>36</sup> *Ibid.*, art. 3 à 5.

<sup>37</sup> *Observations sur le projet d'ordonnance et Réponses aux observations*, A<sup>1</sup>-135, pièce n° 14.

L'état de répartition provisoire des agents de l'Inscription maritime, selon l'arrêté du Directoire pris en exécution du décret du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) porte 3 commissaires, 54 sous-commissaires, 35 commis, 23 préposés et 361 syndics. *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t VI, p. 268 à 276.

<sup>38</sup> *Notes... sur le titre VIII*. Il y avait les syndics faisant fonction de commissaires des Classes, les syndics des Classes établis en quelques endroits et qui touchaient de maigres appointements et les syndics des matelots, ces derniers étant nommés par les commissaires et dispensés seulement des levées.

On comparera l'attitude qui transparait dans les *Notes* avec celle que prescrit le décret du 30 vendémiaire an II (21 octobre 1793), art. 18 : « Tout citoyen est tenu de dénoncer l'ecclésiastique qu'il saura être dans le cas de la déportation, de l'arrêter ou faire arrêter et conduire devant l'officier de police le plus voisin. Il recevra 100 l de récompense. »

manière régulière et sûre [...]. Il paraît que si, sans augmenter leur travail, on leur donne une qualité plus relevée, puisqu'ils seront nommés par le Roi, *plus de considération*, un état enfin, et qu'on leur assure des exemptions et qu'on leur donne des appointements, ils seront bien mieux qu'ils n'étaient à tous égards, et il n'est pas nécessaire que ces appointements soient très forts. Un grand nombre de petites places qui ne sont pas lucratives, mais qui procurent quelque considération et des exemptions, sont *toujours* remplies, même fort recherchées dans les petites villes et dans les villages [...] ainsi, en portant dans l'*état de dépense*<sup>39</sup> les appointements des syndics à 60 000 l ou 20 sols par homme classé, on a cru l'estimer très haut et on a ajouté encore 6 000 l pour les augmentations d'appointements de quelques-uns de ces syndics chargés particulièrement de quelques fonctions plus importantes et relatives au commerce. »<sup>40</sup> L'ordonnance prescrit de choisir si possible les syndics parmi les maîtres et officiers-mariniers hors d'état de servir à la mer ni dans les ports, les capitaines marchands et les patrons retirés<sup>41</sup>. Le syndic a deux chefs suivant les actes à accomplir : le chef des Classes de l'arrondissement et le commissaire du quartier dont le syndicat fait partie<sup>42</sup>.

À l'autre extrémité de la hiérarchie, du côté militaire, est placé l'inspecteur général des Classes, un officier général de la Marine dont la compétence est générale dans ce service et s'étend donc aux officiers civils<sup>43</sup>. Il « veillera à l'exécution de tout ce qui sera prescrit par la présente ordonnance concernant le classement, les matricules, les levées, les marches et conduites des gens de mer et ouvriers et suivra toutes ces parties du service des Classes d'après les comptes qui lui seront rendus et les états qui lui seront envoyés par les inspecteurs particuliers »<sup>44</sup>. Il effectue la tournée des quatre inspections en deux ans et s'assure à cette occasion que les officiers et syndics remplissent « exactement » leurs fonctions et que les matricules et états sont tenus selon les règles ; il examine les registres des trésoriers et l'état de leur caisse ; il rend compte au ministre de ses observations dans chaque quartier<sup>45</sup>. Il donne aux inspecteurs particuliers, chefs des Classes et commissaires les instructions nécessaires pour établir l'uniformité du service jusque « dans les moindres détails »<sup>46</sup>. Il dresse à la fin de chaque année les états de demande de pensions ou soldes d'invalidité et de gratifications des gens de mer et ouvriers, en vue d'obtenir la décision du ministre<sup>47</sup> ; nous verrons plus loin l'utilité des arbitrages de l'inspecteur général.

<sup>39</sup> Il s'agit de la *Note sur les dépenses de la formation proposée pour le service des Classes*, A<sup>1</sup>-135, pièce n° 35.

<sup>40</sup> *Réponse aux observations*, p. 13 à 15 (à propos du titre VIII). Le développement fait évidemment écho au traité *Des délits et des peines* du marquis Cesare Beccaria (1738-1794), traduit dès 1765 en français. Dans le § 15 de cette œuvre célèbre, *Dénonciations secrètes*, Beccaria considère ces dénonciations comme un abus « évident, mais consacré et rendu nécessaire dans de nombreuses nations *par la faiblesse de leur constitution* ». Cette coutume, qui rend les hommes « faux et dissimulés », est condamnée, mais le paragraphe entier est une charge composée d'avance contre la Révolution française et suffit à expliquer l'opposition que lui a marquée Beccaria. *Des délits et des peines*, trad. Chevallier, 1965, rééd. 1991, p. 93 à 95.

<sup>41</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, titre II, art. 8.

<sup>42</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 1 et 2.

<sup>44</sup> *Ibid.*, t. III, art. 1.

<sup>45</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>46</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>47</sup> *Ibid.*, art. 4.

Quatre emplois d'inspecteur résident, à Brest, Le Havre et Dunkerque, Toulon, Rochefort, sont confiés à des capitaines de vaisseau retirés, qui sont subordonnés à l'inspecteur général<sup>48</sup>. Les inspections sont divisées en arrondissements (33 en tout) comprenant un à trois quartiers, à la tête de chacun desquels est placé un chef des Classes pris parmi les capitaines ou lieutenants de vaisseau retirés ; chaque chef des Classes est subordonné à l'inspecteur du ressort<sup>49</sup>. Dans chaque arrondissement il est prévu un autre officier retiré (deux à Brest, Nantes et Bordeaux), dont le grade est inférieur à celui de lieutenant de vaisseau, afin de seconder le chef des Classes et le remplacer au besoin<sup>50</sup>.

Un commissaire des Classes est placé à la tête de chaque quartier, les syndics faisant fonction et les syndics des Classes étant supprimés. Ces officiers sont choisis parmi les commis des bureaux de la Marine, ceux des bureaux des ports ou des Classes<sup>51</sup>. Ils restent subordonnés aux intendants ou ordonnateurs « pour tout ce qui concerne la comptabilité et tous les objets relatifs à la navigation marchande et aux rôles d'équipage » ; ils se conforment aux ordres des inspecteurs (et non des chefs des Classes) en ce qui concerne le classement, les levées et les revues<sup>52</sup>. Cet article indique donc la répartition des anciennes fonctions des commissaires entre les deux autorités.

Les annotateurs soulignent que les inspecteurs, ayant un travail suivi, sont plutôt des commandants en chef ; les chefs des Classes sont assez nombreux pour que leur service soit bien fait, et leurs fonctions ainsi que celles des commissaires sont réglées de manière à être exercées conjointement<sup>53</sup>. « L'inspecteur [...] est chargé spécialement de faire observer les règles générales et de donner les ordres pour ces objets, il faut par conséquent que les commissaires, quoiqu'ils ne soient pas sous son autorité immédiate, reconnaissent ces ordres et s'y conforment pour toutes les choses qu'ils doivent faire de concert avec les officiers et qui ne regardent pas la comptabilité. » Les syndics sont nommés par l'inspecteur particulier sur la proposition conjointe du chef des Classes et du commissaire du quartier dont ils relèvent<sup>54</sup>. Dans chaque quartier réside un trésorier chargé de la caisse des gens de mer selon l'ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1782 (cf. *infra*) : il est placé sous « l'inspection » du commissaire<sup>55</sup>.

Les appointements sont fixés comme suit : 3 600 l aux inspecteurs particuliers, 1 500 l aux chefs des Classes, 900 l aux officiers d'arrondissement ; 2 400 l ou 2 000 l aux commissaires des Classes, selon les quartiers ; les appointements des syndics sont fixés par des états du Roi<sup>56</sup>. Les officiers militaires ne peuvent cumuler ces appointements et une pension de retraite, quoique l'ordonnance ne le dise pas ; ils portent l'uniforme de leur grade, et les commissaires celui qui leur a été réglé en 1776<sup>57</sup>.

Le statut des commissaires, dégradé en 1784, s'améliore en 1787. Le législateur reconnaît qu'on ne peut confier les quartiers qu'à des administrateurs qui auront

<sup>48</sup> *Ibid.*, t. II, art. 2.

<sup>49</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>50</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>51</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>52</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>53</sup> *Notes sur le titre II*, pour ce développement.

<sup>54</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. II, art. 7 et 8.

<sup>55</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 10 à 12. Des suppléments sont prévus pour frais de secrétariat.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 13.

montré leur capacité dans le service et qu'il faut des officiers d'un grade inférieur pour les aider dans les quartiers les plus importants et pour régir les petits quartiers. Le corps des commissaires des Classes doit se composer désormais de 60 commissaires et 24 sous-commissaires : notons la nouvelle augmentation du cadre<sup>58</sup>. Les sous-commissaires sont pris parmi les commis aux revues et aux approvisionnements créés en 1784, les commis des ports ou des Classes, sur les comptes rendus des intendants, ordonnateurs ou commissaires sous les ordres desquels ils ont travaillé ; préférence est donnée à ceux qui auront été chefs de détail et, à mérite égal, aux fils de commissaires<sup>59</sup>. Les sous-commissaires sont promus commissaires au choix, sur les comptes rendus des intendants et ordonnateurs et aussi sur celui de *l'intendant général des Classes*<sup>60</sup>, lequel fait un retour remarqué.

Il n'est en effet nulle part question de ce personnage dans l'ordonnance de 1784. Il faut bien dire qu'il jouissait depuis longtemps d'un titre, et même d'une pension de 12 000 l, bien plus qu'il n'exerçait de fonction. Ses inspections sont remplacées depuis 1777 par celles d'un ou deux inspecteurs généraux militaires, comme nous l'avons vu. Le décès prématuré de Blouin, au mois d'avril 1785, est l'occasion de la promotion de Pouget, qui devient « commissaire général des Classes » et probablement chargé du bureau à Versailles, avant sa partition. À la mort de Rodier, deux ans plus tard, Pouget hérite son titre et les émoluments qui l'accompagnent<sup>61</sup>. D'après *l'État de la Marine* pour 1789, il est chargé du bureau des Classes et des Consulats à la Cour. L'ordonnance de 1787 substitue l'intendant général à l'inspecteur général en tant qu'autorité susceptible de donner des ordres aux commissaires<sup>62</sup>. C'est un signe, parmi d'autres, du relèvement de la Plume : la paie a été augmentée en 1784<sup>63</sup>, l'uniforme gris-de-fer est à nouveau orné d'un galon<sup>64</sup>. Dans les ports, des élèves-commissaires de la Marine réapparaissent, sous l'appellation plus ou moins courante de « sujets à la suite

<sup>58</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1787 concernant les commissaires des Classes, art. 1<sup>er</sup>. Cependant aucun sous-commissaire n'est mentionné dans *l'État de la Marine* pour 1789.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 2. Sur les commis aux revues et aux approvisionnements et l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1784, voir infra, ch. 23.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>61</sup> C<sup>7</sup>-33 et C<sup>7</sup>-257, dossiers au nom de Blouin et de Pouget (nomination du 14 avril 1785 ; Blouin est mort le 17). L'ascension de Pouget est donc fulgurante : en 1780 il devait gagner quelque 1 000 l en qualité de lieutenant d'amirauté, en 1785 il gagne 6 000 l en qualité de commissaire général ; en 1787 il perçoit au moins 18 000 l (12 000 en qualité d'intendant général, 6 000 en qualité de chargé d'une mission particulière, c'est-à-dire du bureau des Classes, cf. *l'État des bureaux* en 1780 et 1787, 306AP22, pièce n° 11).

<sup>62</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1787, art. 6 : « Ils continueront à être sous les ordres des intendants et ordonnateurs du département dans lequel ils seront employés ; ils seront pareillement subordonnés à l'intendant général des Classes, se conformeront aux ordres qu'il leur adressera de la part du secrétaire d'État ayant le département de la Marine. »

<sup>63</sup> D'après l'ordonnance particulière du 27 septembre 1776, les commissaires des Classes sont payés 1 500 ou 2 000 l par an. Dans celle du 31 octobre 1784, les appointements sont portés à 2 000 et 2 400 l. L'ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1787 accorde la haute paie à l'ancienneté à 20 commissaires et un supplément de 400 l aux commissaires attachés aux vingt quartiers principaux pendant la durée de leurs fonctions, sauf s'ils ont déjà la haute paie tout en n'étant pas parmi les vingt plus anciens (art. 14 à 16). Les sous-commissaires reçoivent 1 200 l, ou 1 500 l s'ils font fonction de commissaires.

<sup>64</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> juin 1787, art. 18 : un galon d'or de 8 ou 4 lignes.

des commissaires pour s'instruire »<sup>65</sup>. Seize de ces sujets ont été recrutés de 1779 à 1789<sup>66</sup>.

L'inspecteur particulier fait une tournée annuelle de chaque quartier de son inspection, avec le chef des Classes et le commissaire, lequel passe en revue devant eux les gens de mer classés<sup>67</sup>. L'inspecteur examine à cette occasion les matricules et états tenus par les commissaires, les rôles de tour de service des syndicats, les registres des trésoriers des gens de mer<sup>68</sup>. Il observe si ceux qui doivent être inscrits sur les matricules, rôles et états le sont et en la qualité convenable, il détermine ceux qui doivent être déclarés hors de service et note ceux qui peuvent prétendre à une pension d'invalidité ou qui demandent à être déclassés. Il s'assure « si les sommes envoyées, soit pour les levées, les soldes, les parts de prises, les acomptes ou tout autre objet, ont été employées et distribuées promptement et à qui de droit ». Il reçoit les plaintes et y fait droit si elles se rapportent au classement, aux levées ou à la police des Classes ; il fait ses observations aux commissaires et aux trésoriers et écrit à l'intendant ou à l'ordonnateur, sinon<sup>69</sup>. Il rend compte de ses observations après sa tournée au ministre, avec copie du rapport à l'inspecteur général<sup>70</sup>. Il dresse tous les deux mois en temps de paix et tous les mois en temps de guerre, l'état numérique de situation de l'inspection à partir des renseignements communiqués par les commissaires, et l'envoie au ministre, à l'inspecteur général et au commandant du port de rattachement, avec les éclaircissements demandés<sup>71</sup>. Il répartit les hommes demandés entre les quartiers, envoie les ordres particuliers aux chefs des Classes et aux commissaires, avec les états de route, prend les mesures convenables pour la marche et la conduite des hommes levés<sup>72</sup>. La partie du commerce et de la navigation ne le regarde pas, mais il peut rendre compte de ce qu'il apprend utilement à ce sujet<sup>73</sup>.

En prescrivant aux chefs des Classes de tenir un « registre ou état nominatif » des officiers-mariniers, matelots, novices et ouvriers de leur arrondissement<sup>74</sup>, le législateur fait de ces militaires les contrôleurs des commissaires. Ce registre simplifié porte mention des présents et des absents, de ceux qui sont en état de servir et de ceux qui ne le sont pas<sup>74</sup>. Le chef des Classes peut consulter les matricules, registres et états nominatifs des commissaires et leur signaler les erreurs ou omissions qu'il aura pu remarquer ; s'ils n'y ont pas égard, il en rend compte à son inspecteur<sup>75</sup>. Il vise les états de situation destinés à l'inspecteur et marque les différences avec ses registres, s'il y en a, avant d'apposer son visa<sup>76</sup>. Le syndic est la source d'information des deux autorités, pour les changements et les mouvements des gens de mer notamment<sup>77</sup>, comme le maître d'ouvrages l'est dans l'arsenal avec ses casernets. Le chef des Classes dresse,

<sup>65</sup> L'expression est utilisée dans le règlement du 27 mai 1785, A<sup>1</sup>-137.

<sup>66</sup> D'après la matricule C<sup>2</sup>-46. Le dernier a été admis en mai 1788.

<sup>67</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. IV, art. 3.

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 4 et 5, pour ce développement.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>70</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>71</sup> *Ibid.*, art. 9 et 10.

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>73</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>74</sup> *Ibid.*, t. V, art. 2.

<sup>75</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>76</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>77</sup> *Ibid.*, art. 5 et t. VIII, art. 2.

« de concert avec » les commissaires, les rôles de tour de service des syndicats et exécute « conjointement avec » eux les ordres de levée<sup>78</sup>. Il fait observer les règles de police, prend des informations sur les contrevenants, les absents et les déserteurs, recherche les moyens de les faire arrêter et, selon le cas, les punit, les renvoie au commandant du port ou les dénonce aux amirautés<sup>79</sup>. Il donne les permissions d'absence et « se concerta avec » les commissaires pour le nombre et la durée des permissions à accorder dans chaque quartier<sup>79</sup>. Il fait tous les ans avec le commissaire la tournée de chaque quartier — la seconde par conséquent —, afin de s'assurer de l'exactitude des états tenus par les syndics, de l'état des gens de mer, de leurs famille, besoins et ressources, afin de recevoir les plaintes et réclamations pour y avoir égard s'il y a lieu, ou en conférer avec le commissaire s'il s'agit de sommes dues au titre du service du Roi ; il en rend compte à l'inspecteur<sup>80</sup>.

Le classement, acte principal de cette administration, est considéré comme partie intégrante du pouvoir militaire. « Elle ne doit être remplie que sous l'autorité de l'inspecteur, qui doit juger quels sont ceux qui doivent être inscrits conformément aux règles qui seront établies, et le chef des Classes, qui est à portée de voir et de suivre les détails, doit inspecter cette partie, mais sans rien ordonner et en rendant compte à son inspecteur. En établissant cet ordre et le contrôle constant et en substituant aux notions vagues et confuses qui existent aujourd'hui des règles bien précises, il y a lieu de croire qu'on détruira tous les abus, parce qu'il sera toujours possible et même facile de les prévenir et de les corriger ; actuellement on ne peut même pas les connaître. Les commissaires réunissent aujourd'hui tous les pouvoirs, décident quels sont ceux des gens de mer classés qui doivent être déclarés hors de service ; il est évident que c'est à ceux qui emploient un homme à reconnaître s'il est propre à la chose à laquelle il est destiné, que c'est aux officiers à juger si un matelot est ou n'est pas en état de servir, et si ses infirmités ou toute autre raison le rendent inutile ; cette fonction est, par conséquent, attribuée aux inspecteurs, et c'est d'après leurs décisions que les commissaires doivent faire sur leurs registres les notes des hors-de-service. »<sup>81</sup> Ce pouvoir, conféré à quatre personnes au lieu de soixante-seize, sera, de ce fait également, moins arbitraire<sup>81</sup>.

Suivons maintenant la manière de classer les gens de mer et les ouvriers telle que la conçoivent les législateurs de 1784. Premier principe : « aucune autorité ne peut contraindre un homme à exercer [des professions maritimes] s'il ne le veut pas, il faut donc savoir s'il les a choisies et s'il les exerce réellement, par conséquent il faut lui permettre de les essayer pendant un temps suffisant pour les connaître et se déterminer, fixer des temps d'épreuve et n'enrôler que ceux qui continueront ensuite à pratiquer ces professions, ou qui déclareront qu'ils veulent les suivre, cela est conforme à l'esprit des anciennes ordonnances, particulièrement de celle du 12 décembre 1759 qui permet aux novices de renoncer à la navigation après la première campagne »<sup>82</sup>. Les débutants sont inscrits sur des états particuliers, au nombre de trois : l'un pour les mousses et novices, le second pour les pêcheurs et bateliers, le troisième pour les apprentis-ouvriers<sup>83</sup>. Les pêcheurs concernés dans l'étendue du quartier peuvent être des pêcheurs de rivière,

<sup>78</sup> *Ibid.*, t. V, art. 7.

<sup>79</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>80</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>81</sup> *Notes... sur le titre VII.*

<sup>82</sup> *Notes... sur le titre X.*

<sup>83</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. X, art. 1 et 2.

d'étang, des préposés au service des pêcheries ou des haleurs de seine ; par bateliers, il faut entendre les « bateliers, radeliers, patrons, conducteurs et mariniers des bateaux, barques, bacs, allèges et autres bâtiments auxquels il n'est point délivré de rôle d'équipage », les matelots des pataches des fermes de S.M., des canots des gouverneurs et commandants des places et « toutes autres personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient »<sup>84</sup>. Nous voyons ainsi qu'on va chercher bien loin sur les rivières et les étangs des gens de mer ! Ceux qui s'embarquent sur des bâtiments de commerce ou de pêche en mer sont connus par les rôles d'équipage ; les pêcheurs résidents et les bateliers, mariniers, etc., ne le sont pas de cette manière : on crée donc un bulletin, distinct du livret des gens de mer classés, sans lequel les débutants ne pourront être employés<sup>85</sup>. Pour leur première inscription, ainsi que pour celle des apprentis-ouvriers, on enjoint aux maîtres susceptibles de les employer de déclarer ceux des mariniers, garçons et apprentis qui leur demandent du travail sans être munis du bulletin, sous peine de huit jours de prison<sup>85</sup>. L'état des apprentis-ouvriers comprend ceux des huit professions de charpentier de navire, perceur, poulicier, calfat, voilier, cordier, tonnelier et scieur de long, établis dans les ports, villes et lieux assujettis aux Classes<sup>86</sup>.

L'usage a fixé l'âge du classement à dix-huit ans : les réformateurs s'y conforment<sup>87</sup>. Ce classement vise ceux qui : 1° ont atteint cet âge ; 2° ont navigué pendant un an sur les bâtiments du Roi ou ceux du commerce et, 3° ont déclaré qu'ils voulaient continuer de naviguer ou se présentent pour être inscrits de nouveau sur un rôle d'équipage<sup>88</sup>. Le jeune homme est alors inscrit par le commissaire sur la matricule et classé comme matelot<sup>88</sup>. De même ceux qui figurent sur l'état des pêcheurs et bateliers, à ceci près qu'ils sont d'abord employés en qualité de novices jusqu'à ce qu'ils comptent six mois de navigation en mer<sup>89</sup>. Enfin les ouvriers sont inscrits sur un rôle particulier, celui des ouvriers non navigants à dix-huit ans également, s'ils ont été compris pendant plus d'un an dans l'état des apprentis et qu'ils veulent continuer à exercer l'une des huit professions<sup>90</sup>. Cependant, ceux d'entre eux qui ont navigué sont inscrits comme matelots, avec leur métier<sup>90</sup> : celui-ci est également utile à bord, parmi les matelots comme dans la maistrance.

Les auteurs insistent sur le fait qu'un homme ne doit pas être classé à son insu, « comme cela est arrivé assez souvent » : l'inscription sur la matricule se fera en sa présence et par suite d'une convocation<sup>91</sup>. À cette occasion, le commissaire délivre gratis le livret, qui revêt une grande importance en ce qu'il porte les renseignements relatifs à la carrière maritime de son détenteur, tous ses services, pour le Roi et pour les marchands notamment sont transcrits<sup>92</sup>. De même qu'ils ont posé en principe qu'on ne

<sup>84</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>86</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>87</sup> *Notes... sur le titre X.*

<sup>88</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. X, art. 7. Dans la *Réponse aux observations*, on lit qu'on a levé des garçons de 16 ans. On ne le fera plus « pour ne pas paraître aggraver la condition des gens de mer ».

<sup>89</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>90</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>91</sup> *Ibid.*, art. 10 et 11.

<sup>92</sup> *Ibid.*, art. 12 et 13, et titre VII, art. 6 : « ils noteront sur les livrets les avancements, les mouvements et les permissions de s'absenter ». Dans la *Réponse aux observations*, on lit, p. 9 : « [...] on a rendu ces livrets très importants pour eux. Ils les perdent aujourd'hui, parce qu'ils leur sont inutiles, mais ils ne perdent pas leurs passeports, leurs permis, leurs certificats et ils conserveront de même leur livret, qui



pouvait pas obliger un homme à embrasser une profession maritime, les auteurs en déduisent que « le droit d'y renoncer est naturel »<sup>93</sup>. « Mais il est convenable de prendre quelques précautions, pour qu'on n'en abuse pas et de déterminer un temps d'épreuve pour le déclassement comme on en a fixé un pour le classement ; cela est nécessaire d'ailleurs pour prévenir les effets d'une résolution trop prompte et décidée par l'humeur ou par la crainte au moment d'une levée. Il est très important aussi de restreindre cette facilité dans le temps de guerre, il serait trop dangereux de laisser la liberté de se déclasser dans le moment où le désir de s'affranchir du service est le plus fort et où les besoins sont les plus pressants. » Le délai est fixé à un an, sauf s'il survient une guerre, auquel cas l'exécution de l'opération de déclassement est reportée à la paix ; ceux qui, après avoir été déclassés, reprennent leur profession, sont classés de nouveau en la qualité qu'ils avaient précédemment<sup>94</sup>.

Les devoirs des gens de mer sont grands. Les auteurs de l'ordonnance affirment pourtant : « [...] rien dans le projet d'ordonnance ne présente l'idée de l'assujettissement des matelots [non levés] à une discipline militaire et de la formation d'une milice. Loin de diminuer leur liberté, on l'augmente *et surtout on l'assure*, et il y a tout lieu de croire que d'après la manière dont les dispositions sont présentées, les gens de mer eux-mêmes s'apercevront aisément qu'ils sont réellement plus libres, qu'ils sentiront ce qu'on fait en leur faveur et reconnaîtront les avantages qui doivent en résulter pour eux [...]. On convient dans les *Observations* que les armateurs ne doivent point être gênés pour la formation des équipages. Cela est très important, et on doit le répéter d'une manière bien positive, parce que dans le fait on porte assez souvent atteinte à cette liberté, ce qui est aussi contraire au bien du commerce qu'à l'avantage des gens de mer ; il est sûr qu'elle ne doit pas s'étendre jusqu'à engager des hommes levés ou prêts à l'être. On y pourvoit dans les titres XI et XIII. »<sup>95</sup>

Au chapitre de la liberté, nous lisons que le commissaire ne peut refuser d'inscrire sur le rôle d'un navire marchand, en temps de paix, les gens de mer de son quartier qui n'ont pas reçu d'ordre de service ou qui ne sont pas compris dans les états des levées qui sont annoncées, ni ceux d'autres quartiers qui ont reçu des congés du chef des Classes de leur arrondissement portant permission de s'embarquer hors de leur quartier<sup>96</sup>. Le capitaine, de son côté, ne peut engager de matelot ou autre homme de mer sans s'être assuré, par l'examen du livret, qu'il a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué, sous peine d'amende et de trois mois d'interdiction ; la peine est aggravée en cas de récidive et peut aller jusqu'à la dégradation, si le capitaine est convaincu d'avoir débauché des matelots d'autres navires<sup>97</sup>. Les auteurs rappellent d'autre part que les commissaires des Classes ont le devoir moral de prévenir ou de calmer les discussions entre les gens de mer et les armateurs ou capitaines, mais qu'ils

---

contiendra tout cela et de plus leurs engagements avec les capitaines marchands, leurs congés, etc. Le moyen le plus sûr de conduire les hommes est d'attacher leur intérêt personnel à l'observation de ce qu'on leur prescrit. »

<sup>93</sup> *Notes... sur le titre X*, pour ce développement.

<sup>94</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. X, art. 16 à 18.

<sup>95</sup> *Réponse aux observations*, p. 12-13.

<sup>96</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XIV, art. 2 et 3. En revanche il retient tous ceux qui n'ont pas de congé, en temps de guerre (art. 4).

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 6. Dans les ports dépourvus de commissaire des Classes, les fonctions relatives aux rôles d'équipage sont tenues par des syndics dûment autorisés par le ministre (*ibid.*, art. 8).

n'ont aucune attribution dans l'ordre judiciaire<sup>98</sup>. L'officier de plume ayant composé des observations remarque que les matelots n'ont souvent aucun moyen de soutenir un procès, les armateurs ayant trop d'avantages sur eux (entre autres celui de savoir lire et écrire) ; les auteurs en conviennent et se proposent de faire un mémoire particulier à ce sujet<sup>99</sup>.

Un article du titre XIV, supprimé dans la rédaction définitive, annonçait la protection accordée par l'État aux gens de mer et le soin qu'il prend d'eux, et le commentaire des auteurs est tout à fait révélateur d'une opinion ancrée depuis longtemps dans la Marine : « il est bien important de le rappeler aux capitaines marchands qui oublient trop souvent qu'ils doivent compte à l'État des hommes qu'on leur confie et qu'ils ne peuvent se rendre dignes de les commander qu'en exerçant avec justice et humanité l'autorité qu'on leur donne. »<sup>98</sup> Si les attributions légitimes des commissaires n'ont pas reçu d'atteinte dans le domaine de la navigation, c'est parce qu'« on sait bien que tout ce qui concerne les rôles d'équipage est une partie essentielle du service des Classes, puisque c'est au moyen de ces rôles qu'on peut suivre les matelots, connaître leurs mouvements et les retenir attachés aux quartiers. On n'a jamais perdu de vue ces principes dans la rédaction de l'ordonnance. »<sup>100</sup> Les anciens principes ont donc été rappelés. Le titre XI de l'ordonnance est, dans cette vue, la description d'une assignation à résidence, lorsque l'homme de mer ne navigue pas<sup>101</sup>.

<sup>98</sup> Notes... sur le titre XIV.

<sup>99</sup> Réponse aux observations, p. 10. Les conventions sont notées sur le livret et font foi en justice (titre XIV, art. 10 à 12).

<sup>100</sup> Réponse aux observations, p. 11.

En 1790, il faut démontrer aux députés de l'Assemblée nationale que les gens de mer doivent le service militaire personnel dans la Marine. Cela fait, Pouget doit prouver la nécessité des rôles d'équipage, de leur tenue par un officier public et donc par un commissaire des Classes (*op. cit.*, p. 28 à 31).

<sup>101</sup> L'absence de plus de huit jours des limites du quartier est soumise à l'autorisation expresse du chef des Classes ; le congé est limité ou se rapporte à des voyages désignés, le livret en porte la mention. Trois jours de prison au moins à ceux qui s'absentent sans cette permission (titre XI, art. 1 et 2). En temps de paix, les gens de mer non levés ou dont la levée n'a pas été annoncée sont libres de naviguer au commerce ou pour la pêche dans les ports de leur quartier ; mais en temps de guerre ou pour un embarquement hors du quartier, il faut obtenir la permission dont il vient d'être question (art. 3 et 4). Le nombre de permissions à accorder et le nombre de gens de mer à retenir en vue d'une levée prochaine sont réglés par le chef des Classes et le commissaire du quartier (art. 5). Ceux qui ne rentrent pas le jour dit, sauf cas de force majeure, sont arrêtés et ramenés dans leur quartier (art. 8). Les mariniers classés sur les rivières et canaux peuvent naviguer sur tout leur cours sans permission particulière, ils doivent seulement se présenter tous les ans à leur syndic ou commissaire de quartier, de même que les ouvriers non navigants (art. 9 et 10). Ceux qui établissent leur domicile dans un autre quartier ou en changent à l'intérieur d'un même quartier préviennent le chef des Classes et le commissaire de quartier, sous peine de trois jours de prison ; les logeurs sont tenus de déclarer les gens de mer et ouvriers classés qu'ils logent et d'avertir le syndic du déménagement, de l'absence ou de la mort de l'un d'eux, le cas échéant (art. 11 à 13).

Les permissions pour prendre du service à l'étranger sont accordées par l'inspecteur particulier seulement (art. 6). La navigation à l'étranger forme les marins aux frais de l'étranger et fournit des interprètes, écrit Vaudreuil. Les auteurs soupirent : « On connaissait la condition imposée pour les parents des jeunes gens auxquels on accorde la permission de s'embarquer sur des bâtiments étrangers ; mais on n'a pas cru devoir la renouveler, parce qu'elle est assez inutile, qu'il ne serait pas dans les principes du gouvernement de punir des pères et mères pour les fautes de leurs enfants, cette loi trop dure ne serait jamais exécutée, ces permissions seront fort rares, et on réserve à l'inspecteur le droit de les donner », Réponse aux observations, p. 23.

Subsidiairement, le rôle d'équipage permet de connaître les gens de mer qui ne peuvent être levés et de faire la recette des 6 d.p.l. de la caisse des Invalides<sup>102</sup>. Notons à ce propos que depuis 1782, les fonctions d'ordonnateur et de comptable sur cette caisse sont séparées, sans changement de la forme des écritures comptables : la comptabilité était mal tenue par suite de la confusion des fonctions dans la personne du commissaire des Classes, jugent les auteurs de l'ordonnance. Le règlement du 1<sup>er</sup> juin 1782 confie au trésorier des Invalides résidant dans le quartier, un officier du Roi, le paiement des sommes dues aux gens de mer à raison des services pour le Roi ou, à défaut, à des négociants ou autres particuliers solvables et suffisamment instruits des formes élémentaires de la comptabilité, de préférence des gens qui manient déjà des fonds publics, tels que les receveurs des impositions et de l'octroi, qui sont officiers du Roi<sup>103</sup>.

Le titre XII de l'ordonnance règle les levées. Il y a désormais deux rôles de service dans chaque syndicat, un pour les gens de mer, l'autre pour les ouvriers non navigants ; *ils sont divisés en deux colonnes, celle des célibataires et celle des mariés ou soutiens de famille*<sup>104</sup>. Le rapport suivant lequel chaque colonne doit fournir aux levées dans chaque syndicat est réglé par le chef des Classes et le commissaire, de sorte que les garçons soient un tiers de temps de plus au service que les gens mariés<sup>105</sup>. Les gens de mer qui ont trois fils classés sont exemptés du service : la mesure a pour but de décider les pères à faire classer les enfants qui sont dans le cas de l'être<sup>106</sup>. Des dispenses individuelles pour la levée en cours sont permises, si l'intéressé a un bon motif : le chef des Classes et le commissaire sont juges et, s'ils diffèrent d'avis, celui du militaire prévaut ; en commençant ce chapitre, nous avons évoqué les substitutions<sup>107</sup>.

Quatre catégories de marins restent en principe dispensées du service en temps de paix. Ce sont d'abord les capitaines de commerce. On ne peut leur enlever cet avantage avec injustice, « sans leur faire perdre la considération dont il est nécessaire qu'ils jouissent, faire un tort réel au commerce et détruire un des plus grands motifs d'encouragement des marins »<sup>108</sup>. On a certes quelquefois compris des capitaines dans des levées pour des besoins pressants ; les auteurs pensent qu'il faut l'éviter. Mais on veut des capitaines qui exercent leur profession ; les autres seront levés, « puisqu'ils sont inutiles à tout ». Le nombre de capitaines reçus par les amirautés dépasse les besoins du commerce, et cet état de fait peut nuire aux Classes<sup>109</sup> ; il convient cependant d'éviter de lever un capitaine dont le bâtiment vient de désarmer, parce qu'il sera peut-

<sup>102</sup> Réponse aux observations, p. 11.

<sup>103</sup> Règlement concernant la recette et emploi des fonds dont la remise se fait dans les quartiers des Classes..., du 1<sup>er</sup> juin 1782, A<sup>1</sup>-131.

<sup>104</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XII, art. 1 et 2. La contribution de chaque syndicat peut varier en fonction du nombre de gens de mer qu'il contient et en fonction de leurs grades. Cf. Pouget, *Mémoire sur les classes de la Marine*, p. 57.

Le titre des levées fait l'objet d'une instruction d'application du 27 mars 1787 : *Instruction sur les ordres qui seront donnés pour les levées des gens de mer et ouvriers nécessaires pour le service du Roi, et les fonctions des commandants et intendants des ports, inspecteurs généraux et particuliers des Classes et ordonnateurs, chefs et commissaires des Classes, pour l'exécution desdits ordres*, SL4-74.

<sup>105</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XII, art. 3.

<sup>106</sup> Notes... sur le titre XII ; ordonnance, t. XII, art. 10. Ceux des enfants qui sont morts à la guerre ou au service ou qui ont été déclarés invalides de guerre sont comptés.

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 21 à 23.

<sup>108</sup> Observations... et Réponses aux observations, pour ce développement.

<sup>109</sup> Notes... sur le titre XII.

être réarmé quelques mois plus tard<sup>110</sup>. L'ordonnance prévoit donc de ne lever que ceux des capitaines qui n'ont pas navigué en cette qualité depuis un an, à moins qu'ils n'aient un navire en armement au moment de la levée<sup>111</sup>. Les capitaines ont été matelots ou volontaires avant leur réception, les commissaires les connaissent donc par les cinq registres particuliers qu'ils continuent de tenir (ouvriers non navigants ; volontaires ; gens de mer hors de service ; invalides ; capitaines, maîtres au petit cabotage, y compris patrons-pêcheurs, et pilotes lamaneurs)<sup>112</sup>.

Les capitaines au petit cabotage sont traités différemment et depuis longtemps ; on ne peut étendre le privilège des capitaines au grand cabotage « sans le rendre trop commun » (alors ce n'est plus un privilège !) ; pourtant, écrivent encore nos auteurs, il ne faut pas gêner ceux qui commandent effectivement un navire, quoique certains de ces capitaines ne soient établis que par la complaisance de propriétaires de navire au moment des levées<sup>113</sup>. Aussi l'ordonnance ne prévoit-elle l'exemption que pour ceux qui commandent réellement un caboteur et depuis un an au moins<sup>114</sup>. « La pêche est l'école de la navigation » : les patrons pêcheurs font des élèves et, si on les distrait de leur métier, des étrangers viendront s'emparer de la pêche « comme on en a des exemples [...]. On sera bien dédommagé de l'exemption accordée par le grand nombre d'hommes que les maîtres pêcheurs, auxquels on aura pris leurs équipages, procureront bientôt à la Marine, ainsi qu'on l'a vu pendant la dernière guerre ; mais il faut restreindre cette exemption et laisser le moyen de lever même ces maîtres dans les cas très pressants [par un ordre du ministre]. »<sup>115</sup> Ils écrivent ailleurs : « on pose en fait que tout patron de bateau qu'on laissera ainsi en temps de guerre doit procurer au moins 8 ou 10 hommes de plus au service dans un an. »<sup>115</sup>

Les pilotes hauturiers (il n'est pas question d'eux dans l'ordonnance de 1784) qui ne commandent pas ne doivent pas être exemptés ; s'ils commandent, ils sont assimilés aux capitaines au long cours<sup>115</sup>. Les pilotes lamaneurs jouissent quant à eux d'une exemption absolue car « ils sont occupés d'un service public et très nécessaire »<sup>116</sup>. Enfin, l'examen des exemptions des maîtres des bateaux de rivière est porté à Versailles car il s'agit de « l'avantage du commerce de ces rivières »<sup>117</sup>.

L'une des nouveautés les plus utiles est le système de conduite des gens de mer dans le port que l'intendant Arnoul avait préconisé en 1693 mais qui n'avait pas reçu d'exécution (chapitre 4). Ils doivent désormais voyager en groupes de 150 hommes environ, sous la conduite d'un officier ou syndic ou d'un maître compris dans la levée, s'il en est un qui mérite cette marque de confiance<sup>118</sup>. Les hommes sont logés chez l'habitant comme les soldats ; les conduites sont confiées à l'accompagnateur, en espèces ou sous la forme de mandats acquittables par les trésoriers des quartiers situés

<sup>110</sup> *Réponse aux observations*, p. 25. Nous verrons au chapitre 22 le parti que le maréchal de Castries entend tirer de ces capitaines.

<sup>111</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XII, art. 5.

<sup>112</sup> *Ibid.*, t. VII, art. 3 et 4.

<sup>113</sup> *Observations... et Réponses aux observations*.

<sup>114</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XII, art. 6.

<sup>115</sup> *Réponse aux observations*, p. 26. Ces pilotes sont supprimés en 1786 (chapitre 22).

<sup>116</sup> *Notes... sur le chapitre XII*. Le pilote lamaneur guide les bâtiments dans les approches de son port d'affectation. La réception de ces pilotes est régie par le règlement du 10 mars 1784 (chapitre 4).

<sup>117</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XII, art. 9.

<sup>118</sup> *Notes... sur le titre XIII* et ordonnance du 31 octobre 1784, t. XIII, art. 8.

sur la route, et il les distribue par parties<sup>119</sup>. On autorise un bagage de vingt livres (c'est le sac du matelot), transporté sur un chariot<sup>119</sup><sup>120</sup>. Les nouvelles dispositions augmentent en apparence les frais, mais les auteurs de l'ordonnance sont certains de disposer en temps voulu des marins dont on a besoin sans avoir à en lever davantage, de réduire le nombre des déserteurs et des malades, y compris sur les bords par suite du manque de vêtements<sup>119</sup>. Les levées sont ordonnées par le ministre<sup>121</sup>, qui délègue ordinairement cette tâche aux conseils de marine, l'administration des Classes étant liée à ceux-ci par son organisation dualiste<sup>122</sup>.

Les conditions de logement dans les ports de guerre étant jugées inadmissibles, tant du point de vue de l'humanité que de l'intérêt du gouvernement, nos réformateurs proposent trois remèdes simultanés : établir des casernes, occuper les matelots pendant le temps qu'ils passent à terre, les y soumettre à la discipline militaire<sup>123</sup>. Les arrivants doivent en conséquence être logés dans des bâtiments à terre ou sur des vaisseaux ancrés dans la rade<sup>124</sup>. Un major de vaisseau, deux sous-lieutenants de vaisseau et des maîtres sont attachés à ces établissements<sup>124</sup>. Le bureau des armements est déplacé dans ces casernes ou à proximité ; le commissaire des armements est chargé de la comptabilité et de l'enregistrement des hommes à l'entrée et à la sortie, deux commis principaux sont affectés sous ses ordres à cette tâche nouvelle<sup>125</sup>. Un chirurgien est attaché aux casernes de matelots : il examine les hommes à leur arrivée et renvoie dans leurs quartiers ceux qui lui paraissent impropres au service ; le ministre en est averti<sup>126</sup>. Le chef de levée rend compte des événements survenus pendant la conduite, indique ceux qu'il a laissés malades dans les hôpitaux en chemin et ceux qui ont « déserté »<sup>127</sup>. Les noms des hommes arrivés à bon port sont communiqués à l'inspecteur des Classes et à l'intendant ou ordonnateur concernés<sup>127</sup>. Les matelots sont encadrés par des officiers-mariniers, nourris et logés dans les mêmes conditions qu'à bord des vaisseaux ; ils reçoivent la moitié de la solde à la mer<sup>128</sup>. Ils doivent se pourvoir des hardes spécifiées, et à leurs frais<sup>129</sup>. La formation des équipages et la

<sup>119</sup> Notes... sur le titre XIII.

<sup>120</sup> La seule dépense des hommes levés est donc la nourriture, et les rédacteurs estiment qu'ils la paieront moins cher s'ils sont en groupe et que 18 ou 24 sols par jour suffisent. La conduite reste fixée, pour les matelots, à 5 s par lieue en hiver (15 octobre-15 avril) et 4 en été (ordonnance du 31 octobre 1784, t. XIII, art. 10), ce qui donne à penser que les matelots voyagent assez lentement (16 à 27 km par jour). Les premiers maîtres ont le droit de voyager à cheval, mais à leurs frais (art. 18).

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>122</sup> Notes... sur le titre II.

<sup>123</sup> *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine, avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières*, 306AP20, pièce n° 21(1) (à propos du règlement sur l'ordre, la police et la discipline des casernes de matelots).

<sup>124</sup> *Règlement sur l'ordre, la police et la discipline des casernes de matelots*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1, 2, 4, 5 et 6.

<sup>125</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9.

<sup>126</sup> *Ibid.*, art. 11 et 40.

<sup>127</sup> *Ibid.*, art. 12 et 13.

<sup>128</sup> *Ibid.*, art. 18 et 24.

<sup>129</sup> *Ibid.*, art. 27 et 28. L'art. 36 du *Règlement sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, précise l'habillement minimal dont les matelots doivent se pourvoir : 6 chemises, 2 grandes culottes de toile ou d'un coutil grossier, un chapeau rond en forme de toque, 4 paires de bas dont 2 de laine, 2 paires de souliers, un hamac, une couverture et un sac de cuir dans lequel les hardes sont enfermées. À bord on fournit des vêtements à concurrence du tiers de la solde due (et payée au désarmement, sauf les acomptes) (art. 37). Pour les campagnes dans le Nord, le Roi prête des

destination des hommes des casernes qui doivent les composer sont déterminées par le conseil de marine, et non plus par le seul commissaire des armements ; le travail est préparé par ce commissaire et par le commandant des casernes<sup>130</sup>. Tous les jours, un nombre déterminé d'hommes et d'officiers-mariniers d'encadrement sont conduits aux travaux du port<sup>131</sup>. La revue de désarmement a lieu dans les casernes ; les gens de mer qui doivent être renvoyés dans leurs quartiers y reçoivent leur congé ; leurs services et décompte de solde sont inscrits sur leur livret, et c'est à ce moment que les modalités du retour sont arrêtées<sup>132</sup>.

Les auteurs montrent du doigt le talon d'Achille de la monarchie. « Il est vraisemblable », écrivent-ils, « qu'on sera toujours en état de payer au moins le tiers des salaires dus aux matelots qui seront employés, en mettant de l'ordre dans l'emploi des fonds et appliquant toujours de préférence ceux qui seront destinés à cet objet au paiement du tiers des salaires courants avant que de solder entièrement aucun désarmement. La promesse solennelle faite par l'ordonnance et qui ne peut que produire un très bon effet est, pour l'administration de la Marine, un engagement qui lui donnera droit de réclamer toujours des secours pour un objet qui sera regardé comme sacré. Il est certain que tout doit céder à la nécessité absolue, mais la crainte de manquer une fois de moyens ne doit pas empêcher d'établir une chose juste et si utile. »<sup>133</sup> Ils répètent que « *les familles des gens de mer appartiennent à l'État* et ont droit de réclamer ce secours ; elles fournissent au renouvellement d'une classe d'hommes précieux et difficiles à remplacer ; ainsi, rien de ce qu'on fera pour elles ne sera perdu, et tous les établissements qui auront pour objet leur soulagement et leur avantage seront toujours très utiles au service de la Marine. »<sup>134</sup>

L'objet en question est en effet le paiement d'acomptes aux familles des marins levés : annoncés ou supposés dans les ordonnances, ils ne sont déterminés nulle part ; pendant la guerre d'Amérique, des commissaires ont fait d'utiles arrangements, mais il est temps de pourvoir au soulagement des familles de manière systématique<sup>134</sup>. Les hommes n'ayant en principe aucune dépense à faire à bord, les auteurs font régler seulement un tiers de la paie à leur famille tous les trois mois<sup>135</sup>. Les deux autres tiers

cabans, des bottes et des gants de laine, mais un caban servira à deux matelots, lorsqu'ils seront de quart (art. 38).

Kersaint estime que l'État devrait fournir un hamac à chaque matelot, comme en Angleterre. Les hardes embarquées doivent être de bonne qualité et inspectées. « Si elles ne sont pas conformes au modèle, le fournisseur doit perdre. J'ai vu la guerre dernière des souliers envoyés par un magasin général d'un de nos ports dont l'intérieur des semelles était de carton. » Déjà ! *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, 306AP24.

<sup>130</sup> Règlement du 1<sup>er</sup> janvier 1786 sur l'ordre, la police et la discipline des casernes de matelots, art. 50 et 51.

<sup>131</sup> *Ibid.*, art. 53 à 55. La même obligation est imposée aux marins débarqués des bâtiments avant le désarmement et qui regagnent ainsi les casernes (art. 56 à 58).

<sup>132</sup> *Ibid.*, art. 61 à 63. L'intendant ou ordonnateur et l'inspecteur sont avisés du départ des hommes par des listes nominatives (art. 64).

<sup>133</sup> *Réponse aux observations*, p. 32-33.

<sup>134</sup> *Notes... sur le titre XVI*.

<sup>135</sup> *Ibid.*, et ordonnance du 31 octobre 1784, t. XVI, art. 1 et 2. Les auteurs font observer que, si l'on a donné deux mois d'avance, ce n'est qu'à la fin du 5<sup>e</sup> mois qu'on en paiera un en acompte aux familles. Par l'art. 4, le législateur force le marin à exposer les motifs pour lesquels il ne veut pas donner d'acompte à sa femme et à ses enfants ; s'ils ne sont pas « raisonnables », le chef des Classes et le commissaire passent outre. Pourtant, l'officier d'épée rédacteur des *Observations* prétend que cet article « attaque essentiellement la liberté : un homme serait-il obligé d'articuler des sujets de mécontentement,

sont réglés au désarmement, en tenant compte de la valeur des hardes fournies par la Marine, s'il y a lieu<sup>136</sup>. L'aveu est précisé ailleurs : « Il serait à désirer qu'on pût toujours, comme on le propose dans les *Observations*, payer tous les six mois la totalité ou la moitié des salaires dus, mais comme peut-être on n'aurait pas toujours les fonds suffisants, on a cru devoir se réduire au tiers. »<sup>137</sup> Les auteurs ne vont pas jusqu'à écrire que les ministres font entreprendre des constructions neuves dont les finances de la Marine ne peuvent supporter le coût, mettant en difficulté les salariés des arsenaux (dont des ouvriers des Classes) et les fournisseurs, mais il est permis de formuler cette hypothèse.

Au désarmement, comme le rappelle Kersaint, au lieu de faire le décompte et de payer tout de suite ce qui est dû, on renvoie les hommes avec une conduite, trois mois de solde et une belle promesse<sup>138</sup>. Le marin classé attend souvent plusieurs années avant de recevoir son dû et devient ainsi une charge de plus pour sa famille. « Détournons les yeux de ce tableau effrayant et espérons mieux de l'avenir. » Au retour de l'escadre de d'Estaing en 1783, Malouet est dans l'incapacité de régler aux capitaines et aux équipages ce qui leur est dû. Plusieurs marins, pressés de rentrer chez eux, sont amenés à rançonner des voyageurs, et six sont pris et roués vifs : Malouet doit emprunter 300 000 l sur son crédit personnel pour payer les équipages<sup>139</sup>. Le ministre, fort impressionné, trouve finalement la somme<sup>139</sup>, et cet épisode a dû attirer son attention sur une pénurie qui ne vient pas de la Marine, mais que celle-ci doit se garder d'aggraver.

Les soldes sont à nouveau fort insuffisantes. C'est l'avis de l'officier d'épée auteur des *Observations* : 12 à 18 l pour les matelots, 20 l pour les gabiers, ce n'est pas assez. Il propose deux paies, 15 et 21 l, car les Anglais en ont deux : *able seaman* à 24 shillings par mois, soit 28 l 16 s, et *ordinary seaman* à 19 sh ou 22 l 16 s<sup>140</sup>. Les auteurs de l'ordonnance conviennent qu'« en suivant l'ordonnance de 1689, la plus basse paie des matelots employés sur les vaisseaux et autres bâtiments de guerre était alors de 12 livres, ainsi on a raison de dire qu'elle n'a pas augmenté depuis cette époque, et même dans le fait elle se trouve diminuée de moitié » ; ils comparent le prix de la ration, qui est la même qu'en 1689<sup>141</sup> : il est passé de 6 à 13 s dans l'intervalle<sup>140</sup>.

---

divulguer sa turpitude ou encore peut-être se voir condamné à payer ? » [allusion à l'adage de droit romain : *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*]. Réponse : « il sera très rare qu'un homme puisse refuser des aliments à sa femme et à ses enfants, qui y ont un droit réel ; les plus fortes raisons de mécontentement ne peuvent jamais l'y autoriser, et il serait forcé par la loi, pour toute autre espèce de salaires, de revenus ou de produits de son travail ; aussi cet article paraît ne rien avoir que de conforme à l'équité naturelle [...]. » *Observations et Réponses aux observations* [réf. 13].

<sup>136</sup> *Notes... sur le titre XIV* et ordonnance du 31 octobre 1784, t. XIV, art. 6.

<sup>137</sup> *Observations... et Réponses aux observations*.

<sup>138</sup> [Réf. 19], pour ce développement.

<sup>139</sup> *Mémoires de Malouet*, éd. de 1874, t. 1, p. 189.

<sup>140</sup> *Observations et Réponses aux observations ; Réponse aux observations*, p. 22. L'officier oublie les *landmen*. Une livre sterling vaut 24 livres tournois.

<sup>141</sup> La composition des rations pour les différentes catégories de rationnaires est définie dans le traité des vivres, qui a été passé en dernier lieu à Philippe Leloup pour six ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1784. Kersaint trouve encore à redire sur cet objet [réf. 19] : la ration française serait, comme de bien entendu, inférieure à l'anglaise. La Faculté s'y intéresse, mais ne produit rien. Le capitaine donne donc sa propre médication. Qu'ils en parlent (comme l'officier auteur de la *Nouvelle constitution maritime*) ou qu'ils n'en parlent pas, comme Kersaint, de nombreux officiers français ont été frappés par les relations des voyages du capitaine Cook (1728-1779).

Même si cette manière d'évaluer l'inflation est sommaire, même si les auteurs pouvaient invoquer avec plus d'à-propos le tarif de 1757 (chapitre 3 et **tableau annexe n° 7**) ou les salaires du commerce en 1784, on sent là une faiblesse qui aggrave l'impécuniosité du Roi. Arnaud, le censeur de Toulon, estime quant à lui que le prix « de toutes choses » a presque doublé de 1689 à 1789 et que la nouvelle échelle des salaires, de 14 à 21 livres, ne peut supporter la comparaison avec le commerce, qui offre de 30 à 45 l aux matelots ; il propose d'augmenter, par intérêt autant que par souci d'équité, ces salaires aux dépens des titulaires des « grandes places »<sup>142</sup>. De cette insuffisance de la paie vient, selon Kersaint, l'abus des avancements : un officier-marinier doit avoir de l'intelligence et du commandement, alors qu'on fait officiers-marinières tous les bons matelots<sup>143</sup>. Cet abus avéré a pour effet de réduire le nombre de ceux que l'on peut employer en qualité de matelots. L'officier propose trois classes de paie pour les matelots : 28 à 30 l, demi-ration en sus comprise, pour la 1<sup>re</sup> classe (celle qui comprend alors la plupart des officiers-marinières), 21 l pour les matelots ordinaires et 15 l pour les novices.

La grille des salaires établie dans le *Règlement sur les paies et les avancements des gens de mer*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, peut être résumée comme suit<sup>144</sup>. Les jeunes gens de onze à seize ans sont embarqués en qualité de mousses et touchent 8 l par mois de campagne. De seize à dix-huit ans ou avant les six mois de navigation en mer, ils sont employés comme novices-matelots à 14 l. Lorsque les conditions d'âge et de navigation sont remplies, les jeunes gens sont matelots à 16 l, puis à 18 l et enfin à 21 l. On ne peut passer d'une paie à l'autre avant douze mois de services sur les vaisseaux du Roi, soit deux campagnes dites normales ; l'augmentation de paie est proposée par le commandant au retour de la campagne à ceux qui, selon lui, la méritent. La fonction de gabier comporte un supplément de paie de 3 l ; elle est confiée aux matelots à la haute paie qui paraissent le plus capables de la remplir. Les matelots accèdent aussi aux fonctions d'aide-timonier, sans supplément de paie, mais les meilleurs d'entre eux obtiennent le *mérite* de timonier, qui comporte une paie nettement supérieure. Il leur faut justifier pour cela de trente mois de services pour le Roi, ou cinquante mois de navigation dont vingt pour le Roi, et de neuf mois d'ancienneté dans les fonctions de timonier. L'échelle des salaires des timoniers comprend deux classes et cinq soldes, de 24 à 42 l par mois. Pour parvenir au dernier grade d'officier-marinier de manœuvre, le matelot doit gagner la haute paie et compter quarante-deux mois de services pour le Roi ou soixante mois de navigation dont la moitié pour le Roi, la moitié sur les bâtiments marchands. Les matelots classés depuis vingt ans, comptant cinquante-quatre mois de services sur les bâtiments du Roi et qui n'ont été faits ni officiers-marinières ni timoniers y sont employés en qualité de *matelots vétérans* à 24 l par mois.

Les grades et paies des *officiers-marinières de manœuvre* sont fixés comme suit : premiers maîtres à 55, 60 et 70 l, seconds maîtres, 42 et 50 l, contremaîtres, 33 et

<sup>142</sup> *Observations sur les ordonnances de la Marine*, op. cit., p. 79-80. Arnaud avance que le trousseau du marin coûte 60 l (p. 81). Quant à Kersaint, il affirme que, pendant la guerre d'Amérique, la paie sur les bâtiments marchands était parfois cinq à six fois plus élevée que sur les vaisseaux du Roi [réf. 19].

<sup>143</sup> [Réf. 19], pour la fin du paragraphe.

<sup>144</sup> Le règlement du 1<sup>er</sup> janvier 1786 est complété par deux circulaires des 3 juin et 6 août 1786 se rapportant à la paie et aux avancements, et par un règlement du 15 décembre 1786 relatif au paiement des salaires arriérés des gens de mer (SL4-74). Un autre règlement, daté du 8 février 1789, traite des avancements (SL4-75, 1<sup>er</sup> vol.).



39 l, quartiers-mâîtres, 24 et 30 l ; les mérites de bosseman, de patron de chaloupe et de patron de canot sont supprimés, ils deviennent des fonctions confiées à des officiers-mariniers des deux derniers grades. L'on passe d'une paie à l'autre après six mois à la paie inférieure et d'un grade à l'autre après douze mois au grade inférieur. Les grades et paies des *officiers-mariniers de pilotage* sont les suivants : premier pilote (50, 60, 70 l), second pilote (36 et 45 l) et aide-pilote (24 et 30 l) ; pour accéder au dernier grade, le matelot doit produire un certificat d'examen d'une école d'hydrographie et compter douze mois de navigation pour le Roi et trente-six sur les bâtiments marchands (un mois de navigation supplémentaire pour le Roi compte pour deux mois au commerce). On peut grimper à la paie supérieure après huit mois, au grade supérieur après seize mois. Les vaisseaux et frégates embarquent également un voire deux pilotes côtiers : leur paie est réglée à 45, 55 ou 65 l par mois.

Les places dans la *maistrance de canonage* et de chef de pièce sont en principe réservées aux engagés du nouveau corps des canoniers-matelots, et les matelots n'y ont plus accès (chapitre n° 21). Cependant, en cas de pénurie de bas-officiers ou de canoniers-matelots du corps, les matelots à la haute paie et les officiers-mariniers de manœuvre qui ont été apprentis-canoniers les remplacent ; les matelots à la haute paie employés comme chefs de pièce obtiennent 5 l de supplément. Il est prévu de même d'employer en cas de besoin des armuriers externes (maîtres à 33 et 42 l, aides à 24 et 32 l). Les matelots à la haute paie peuvent servir comme chargeurs, con-curremment avec les canoniers-matelots : le supplément de fonctions s'élève à 3 l. Les canoniers-matelots qui ont obtenu le mérite de quartier-maître de manœuvre peuvent être embarqués en petit nombre, mais ils sont employés sur les bords en qualité de chefs de pièce également, avec un supplément de 5 l.

Les matelots qui prouvent leurs capacités dans les professions ouvrières correspondantes ont accès aux grades d'*officier-marinier ou maître de charpentage, de calfatage ou de voilerie* (aides à 24 ou 30 l, seconds à 36 et 45 l, maîtres à 50, 55 ou 60 l). Il leur faut trente-six mois de navigation pour le Roi, ou au moins dix-huit mois, le complément étant constitué par des services à l'arsenal, à raison d'une année de services à terre pour quatre mois de services à la mer ; les conditions d'avancement sont identiques à celles des pilotes. Nous retrouvons ici les ouvriers levés comme matelots ; parmi les maîtres des ports, il en est qui ont navigué dans leur jeunesse.

Les premiers des officiers-mariniers de chacune des six spécialités touchent un supplément personnel pendant la durée de la campagne (de 4 à 10 l par mois selon le vaisseau). À bord, les hommes touchent la ration journalière ; ceux qui en avaient une demie en sus, notamment les officiers-mariniers, perçoivent désormais un supplément uniforme de 7 l 10 s qui la remplace.

Les *avancements* n'ont lieu que lors des revues de désarmement et exceptionnellement à bord, lorsque les campagnes durent plus d'un an, sauf en cas de remplacement par vacance pendant la campagne ; l'avancement n'est pas confirmé au désarmement si les promus n'ont pas l'ancienneté requise. Les chefs et commissaires des Classes n'ont pas le droit d'accorder des advancements. Le nombre de promotions aux différents grades dans chaque spécialité et le montant des augmentations de solde à accorder sont arrêtés chaque année par le ministre à partir des états de situation envoyés en novembre par les quatre inspecteurs des Classes ; le nombre des officiers-mariniers issus des Classes doit être le huitième environ de celui des matelots. Les propositions

nominatives d'avancement de grade ou de solde sont faites par les commandants à la mer et instruites par le conseil de marine, qui est désormais l'organe de décision ; des avancements extraordinaires, c'est-à-dire en cas d'ancienneté insuffisante, sont permis pour récompenser des services ou des talents distingués ou des actions d'éclat<sup>145</sup>. Toutes les mesures prises dans le règlement visent à mettre fin aux abus que nous avons rappelés et que les **tableaux annexes n° 23 et 24** mettent en lumière (il y a 16 000 officiers-mariniers pour 48 000 matelots, ou 68 000 matelots, novices et mousques). Sans augmenter beaucoup les soldes, le législateur cherche aussi à donner de l'émulation aux matelots dans leur état de matelot.

Les officiers-mariniers qui veulent passer entièrement au service du Roi doivent subir l'examen professionnel conduit par les conseils de marine des grands ports<sup>146</sup>. L'ordonnance du 1<sup>er</sup> mai 1787 répartit les entretenus de la Marine dans le service de mer entre les neuf escadres organiques créées en 1786 (chapitre 22), à raison de deux aumôniers, quatorze chirurgiens, trois maîtres d'équipage, deux maîtres-pilotes, un maître-charpentier, deux maîtres-calfats et un maître-voilier par escadre, soit un effectif autorisé de 81 officiers-mariniers ou maîtres entretenus des cinq professions (les officiers-mariniers de canonage sont en plus)<sup>147</sup>. Les levées continuent donc de fournir l'essentiel des officiers-mariniers embarqués. Les maîtres entretenus à la mer des trois professions ouvrières peuvent concourir pour les places dans les ports, à raison d'une pour deux vacances, la seconde place revenant à un maître non entretenu du port<sup>147</sup>.

Les états des Classes que nous produisons (**tableaux annexes n° 23 et 24**) consacrent la réussite du maréchal de Castries et de ses collaborateurs : l'on croyait disposer de 56 000 officiers-mariniers et matelots, il y en a 64 000 au 1<sup>er</sup> juillet 1787 ; de 5 000 novices, il y en a 10 000 ; de 7 500 mousques, il y en a 10 000 également ! Les

<sup>145</sup> *Règlement*, art. 39 à 42. Les capitaines des bâtiments d'une division ou escadre armée depuis plus d'un an et non susceptibles de rentrer dans un port de guerre dans les trois mois procèdent à une revue et aux avancements en respectant les barèmes ministériels en vigueur lors de l'armement ; les avancements sont arrêtés définitivement par le commandant et l'intendant de l'escadre (art. 44 à 47). Les avancements concédés par les commandants de bâtiments isolés sont soumis à la procédure de confirmation par le conseil de marine (art. 48). Les modalités sont précisées et complétées par le règlement du 8 février 1789 (A<sup>1</sup>-147, n° 14), qui inclut notamment les bas-officiers et canoniers-matelots parmi ceux qui sont soumis à la procédure d'avancement par les commandants de vaisseau et les conseils de marine.

<sup>146</sup> L'examen est régi par l'art. 412 de l'ordonnance principale du 27 septembre 1776, ainsi que le rappelle l'ordonnance du 1<sup>er</sup> mai 1787.

<sup>147</sup> *Ordonnance du Roi pour attacher aux neuf escadres établies par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 les entretenus de la Marine destinés pour la mer*, du 1<sup>er</sup> mai 1787, 43 art. ; A<sup>1</sup>-143, pièce n° 2.

Les chirurgiens continuent d'être subordonnés au chirurgien-major du port et remplissent les mêmes fonctions qu'auparavant dans les hôpitaux (art. 5). Les maîtres de chaque spécialité roulent entre eux pour parvenir à la paie supérieure dans chacun des trois ports (*passim*). Dans le port les maîtres d'équipage s'occupent de l'entretien de l'escadre à laquelle ils sont attachés (art. 12) ; les pilotes suivent des cours de perfectionnement à l'école d'hydrographie et y apprennent les règles de l'arithmétique aux moins avancés des élèves (art. 17 et 18) ; les maîtres des professions ouvrières sont utilisés à l'entretien des bâtiments ou aux travaux des ports. Tous les maîtres embarqués portent l'uniforme bleu-de-roi, habit, veste, culotte, doublure, avec des distinctions se rapportant à leur spécialité. Le nombre des entretenus paraît dépasser les chiffres prescrits, puisqu'on garde ceux qui sont au service avec leurs appointements, ils doivent remplacer les titulaires au fur et à mesure des vacances (art. 37).

Chaque escadre est par ailleurs pourvue d'une compagnie de trente gardiens à choisir parmi les anciens marins, canoniers-matelots et ouvriers (art. 38). Leur nomination appartient au conseil de marine (art. 40) ; ils doivent loger à bord des vaisseaux désarmés, qu'ils ont pour mission de garder et sont placés sous les ordres du major de l'escadre (art. 42).

progrès sont très sensibles depuis le début du siècle (**tableau annexe n° 6**) et ils s'amplifient jusqu'en 1791. L'armement en guerre de tous les bâtiments à flot au 1<sup>er</sup> juillet 1787 utiliserait 30 % de la ressource en officiers-mariniers des Classes, 62 % des matelots et novices, 50 % des mousses recensés à ce moment<sup>148</sup>.

La Luzerne souligne que la mesure permettant à un homme de se déclasser paraissait humaine et équitable ; « les résultats ont prouvé de plus combien elle était politique et utile. L'effet de la faculté accordée de se déclasser a été d'augmenter réellement le nombre des hommes classés. Beaucoup plus d'individus ont conçu le désir d'embrasser un métier où ils ne devaient plus être enchaînés par des liens gênants et néanmoins indissolubles »<sup>149</sup>. L'ancien ministre remarque aussi le trop grand nombre d'officiers-mariniers, résultat des abus passés, si bien que la Marine n'en aurait pas l'emploi. Le système de 1784 est critiqué en 1790, et l'on imagine d'où viennent certaines critiques, mais Pouget est sûrement dans le vrai lorsqu'il écrit : « [...] j'ai la certitude complète que partout où ces hommes, si dignes de nos soins, ont eu le temps de connaître et de sentir la différence du régime actuel à l'ancien, ils ont regardé les dispositions de cette ordonnance comme le plus grand bienfait qui ait pu leur être accordé, et leur satisfaction a été une récompense bien douce pour ceux qui ont concouru à ce travail ; mais leur reconnaissance s'exprime d'une manière peu éclatante, et les matelots n'écrivent pas. »<sup>150</sup>

## 20.2. Le service à bord

Le commentaire du maréchal de Castries accompagnant le règlement sur la discipline la dépeint de la manière la plus vraisemblable<sup>151</sup>. Les matelots étaient divisés grosso modo pour certaines fonctions, étant en masse pour le reste : cette façon de faire les abandonne à eux-mêmes et gêne la discipline à bord. Les officiers ne connaissaient pas leurs hommes et « regardaient même comme un travail et un assujettissement *ignobles* de s'astreindre à les connaître, et les ordres généraux de surveillance donnés à des supérieurs non surveillés eux-mêmes étaient mal exécutés ». La force du préjugé ! Le ministre poursuit : « Les hommes rassemblés en masse, abandonnés à eux-mêmes n'ont ni pour eux, ni surtout pour la société, le quart de la valeur qu'ils acquièrent lorsque, conduits par les principes d'une raison supérieure, on tire des passions et des faiblesses mêmes de chaque individu les moyens de prévenir tous excès de leurs dispositions au mal et d'exalter leurs dispositions si fugitives vers le bien. Mais le premier soin pour parvenir à ce but est d'organiser, en classant les individus selon leurs qualités naturelles, acquises *ou de convention* [la noblesse en est une]. Il faut établir des chefs aux extrémités, une échelle graduée de subordination qui supplée également pour ce chef à la faiblesse humaine qui ne lui permet pas de tout voir et par le secours de laquelle il voit au moins tout ce qui mérite d'être vu, soit en bien, soit en mal, pour récompenser l'un et pour réprimer l'autre, en ne détournant point l'attention qu'il doit

<sup>148</sup> Nombre d'hommes qui sont nécessaires pour l'armement [en guerre] des vaisseaux qui sont dans les ports de Brest, Lorient, Toulon et Rochefort [1<sup>er</sup> juillet 1787], 306AP24, pièce n° 14(1).

<sup>149</sup> Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé..., A.N. Col F<sup>3</sup>-158, f° 340-341.

<sup>150</sup> Joseph Pouget, *Mémoire sur les classes de la Marine*, op. cit., p. 44.

<sup>151</sup> *Rapprochement...*, à propos du règlement du 1<sup>er</sup> janvier 1786 sur la discipline des équipages à bord des vaisseaux, pour ce développement. 306AP20, pièce n° 21(1).

aux objets majeurs et essentiels par la vue de tout ce qui roule dans l'état ordinaire et qui, n'apportant aucun changement en bien ou en mal à l'ordre public, ne mérite point sa surveillance particulière.

« Il faut donc que dans les vaisseaux le capitaine surveille par les yeux de ses officiers les bas-officiers, par les yeux de ceux-ci les inférieurs, etc. Il faut que chacun connaisse et suive les objets confiés à sa surveillance de manière à pouvoir à chaque instant rendre compte de tout ce qui les concerne et de toutes leurs circonstances et, pour le faire avec moins de peine, il faut avoir recours aux moyens que les arts nous fournissent, 1° d'augmenter les différences sensibles entre les hommes ; 2° de fixer les notions que nous avons acquises sur leur compte : il faut des uniformes ou marques distinctives toujours apparentes et des livrets. Il faut enfin que les supérieurs astreignent par leur surveillance les intermédiaires à surveiller également leurs inférieurs, il faut pour cela faire des petits devoirs qui les obligent à les voir souvent et à des époques fixes, à en rendre compte, etc. C'est en voyant que l'on connaît et que l'on finit par prendre intérêt, par encourager et par réprimer, par apercevoir et ordonner les améliorations ; en se tenant toujours à une grande distance, il ne s'établit aucune relation. » Nous voyons donc que ce discours vise d'abord les officiers, alors qu'il accompagne un règlement sur la discipline des équipages.

Aussi chaque officier est-il investi de l'autorité hiérarchique permanente (c'est la « police et discipline immédiate »), de la partie de l'équipage appelée division qui est placée sous ses ordres le jour du combat et qui l'est pour cette raison dans le service ordinaire ; un second maître est chargé dans chaque division de veiller à la conduite particulière de ceux de la division et d'en rendre compte tous les jours à son officier. Nous raisonnerons sur le vaisseau à deux ponts de 74 canons (80 bouches à feu), de loin le mieux représenté dans la marine de 1786, et avec l'équipage en guerre. Les 707 officiers et hommes du plan d'armement (**tableau annexe n° 26**), sauf le capitaine, sont donc d'abord divisés ainsi : 1° manœuvre du gaillard d'arrière et de la dunette (43) ; batterie du gaillard d'arrière et de la dunette (46) ; 3° manœuvre du gaillard d'avant (49) ; 4° 1<sup>re</sup> batterie arrière (102) ; 5° 1<sup>re</sup> batterie avant (102) ; 6° 2<sup>e</sup> batterie arrière (76) ; 7° 2<sup>e</sup> batterie avant (66) ; 8° garnison (102, selon le règlement du 24 décembre 1787) ; 9° les autres (121)<sup>152</sup>. Cette 9<sup>e</sup> et dernière division, placée sous la « police et discipline immédiate du commandant en second », comprend presque tous les officiers-mariniers (44 sur 55), 4 des 6 timoniers, 43 matelots, canonniers-matelots et mousses, le commis aux revues, le chirurgien-major, l'aumônier membres de l'état-major ainsi que les 26 surnuméraires (5 chirurgiens, 8 commis du munitionnaire et 13 valets)<sup>152</sup>.

Le rôle de combat, qui détermine l'emploi de l'ensemble du personnel, est établi comme suit. Le commandant se tient sur le gaillard d'arrière avec deux lieutenants ou sous-lieutenants de vaisseau : l'un porte ses ordres, veille aux signaux et à l'exécution des manœuvres, l'autre dirige les pièces<sup>153</sup>. Le commandant en second

<sup>152</sup> Règlement sur la discipline des équipages à bord des vaisseaux, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 à 12. L'hygiène et la visite des malades, qui forment les art. 21 à 32 de ce règlement, sont comprises dans la discipline, et la législation de 1786 insiste beaucoup sur l'hygiène à bord. Un autre règlement du même jour et en 44 articles, que nous signalons seulement, lui est entièrement consacré (*Règlement sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux*).

<sup>153</sup> Règlement sur la formation des rôles de combat et de quart à bord des vaisseaux, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 2.

commande le gaillard d'avant avec un officier sous ses ordres, qui veille à l'exécution des manœuvres et au services des pièces<sup>154</sup> ; sur les vaisseaux, un officier commande de plus la dunette<sup>155</sup>. Trois officiers de vaisseau sont affectés à chaque batterie, davantage si le bâtiment emporte des officiers surnuméraires<sup>156</sup>. Sur un 74 canons dont l'état-major comprend douze officiers de marine (et deux officiers d'infanterie), sept s'occupent donc uniquement de l'artillerie, trois ont des fonctions mixtes, en dehors des deux commandants.

Pendant l'armement de son bâtiment, le commandant doit chercher à savoir combien de campagnes chaque homme a faites, les combats auxquels il a participé, les postes qu'il y a occupés, afin de l'utiliser au mieux<sup>157</sup>. Il choisit d'abord les gabiers, puis les matelots à employer à la manœuvre pendant le combat sur les gaillards ou la dunette, puis, toujours parmi les matelots, les chargeurs pour la moitié des canons du vaisseau (ici 40)<sup>158</sup>. Sur un vaisseau de 74 canons, les matelots sont au nombre de 404, les canonnières-matelots stricto sensu (sans les bas-officiers ni les armuriers), 42<sup>159</sup>. Le commandant vient de choisir 13 gabiers, 40 chargeurs et 49 matelots pour la manœuvre<sup>160</sup>. L'officier commandant la 1<sup>re</sup> batterie (14 canons de 36 de chaque bord) choisit le quart du nombre d'hommes nécessaire pour le service de la batterie, y compris les canonnières-matelots, puis l'officier commandant la 2<sup>e</sup> batterie (batterie supérieure, 15 canons de 18 de chaque bord) fait de même, puis l'officier commandant l'artillerie du gaillard d'arrière, celui qui commande le gaillard d'avant et enfin celui qui commande la dunette ; les autres quarts sont déterminés de la même manière<sup>161</sup>. Chacun de ces officiers forme ensuite l'équipage de chaque pièce avec les hommes ainsi attribués<sup>161</sup>. Les textes ne donnent pas le nombre de ces servants, mais le nombre total, qui comprend des surnuméraires, destinés à remplacer les tués ou les blessés. Les servants de pièce sont soit des matelots, soit des soldats de la garnison, soit des mousques : ils sont au nombre de 274 matelots, 40 canonnières-matelots, 29 soldats et 37 mousques<sup>160</sup>. La manutention des poudres, gargousses, gardes-feux occupe encore 44 hommes, la mousqueterie 57 (sur une garnison de 100 hommes), le secours aux blessés, 18 ; 12 matelots composent enfin le corps de réserve<sup>160</sup>.

<sup>154</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>155</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>156</sup> *Ibid.*, art. 4 et 5.

<sup>157</sup> *Ibid.*, art. 9. Les équipages sont partiellement formés dans les casernes, c'est ce qu'indique aussi le règlement du 14 octobre 1787 sur les casernes de matelots à Brest : l'unité est le plat de sept hommes. « On se conformera, pour l'établissement de la cambuse et de la chaudière pour la distribution des vivres, la division par plats de sept hommes, la manière et l'heure des repas, à ce qui se pratique sur les vaisseaux [...] » (art. 19). « Les escouades [de trois plats] seront mêlées le moins qu'il sera possible, pour remplir tous les objets de travail et de service auxquels on les destinera, et chacune sera employée dans le port et même embarquée avec le même officier-marinier qui lui aura été affecté [...] » (art. 20). Celui-ci les connaît donc avant l'embarquement. Par l'art. 26, on voit que les casernes de matelots de Brest sont à terre.

<sup>158</sup> *Ibid.*, art. 11, 12 et 14.

<sup>159</sup> *Règlement sur les états-majors et équipages dont les vaisseaux et autres bâtiments du Roi seront armés, ensemble les appointements et solde de ceux qui doivent les composer*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, résumé dans le **tableau annexe n° 26**.

<sup>160</sup> *États de répartition des équipages à leurs différents postes le jour du combat*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786. La répartition du personnel du 74 canons est résumée dans le **tableau annexe n° 25**.

<sup>161</sup> *Règlement sur la formation des rôles de combat et de quart à bord des vaisseaux*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 15.

Sont ainsi répartis tous les matelots (404), les canonniers-matelots (42), la garnison (100) et les mousses (50), plus 17 des 26 surnuméraires du bord, soit 613 hommes sur 707. Les 94 autres personnes à l'effectif, comprenant l'état-major (17), les officiers-mariniers (55), les élèves et volontaires (7), les timoniers (6) et 9 surnuméraires, sont également réparties dans les différents postes de combat, comme le montre le **tableau annexe n° 25**. En temps de paix les bâtiments n'embarquent pas de détachement de l'armée de Terre, et le nombre de canonniers-matelots est augmenté afin de le remplacer (de 42 à 66, sur un 74 canons)<sup>162</sup>.

Le rôle de combat sert à établir le rôle d'abordage, qui comprend environ le tiers de l'effectif de chaque poste de combat à choisir parmi les hommes les plus robustes et les plus aguerris<sup>163</sup>. Vient ensuite la confection des deux rôles de quart : l'équipage reste divisé en principe en deux quarts, bâbord et tribord<sup>164</sup>. Certains estiment qu'il faut trois quarts, c'est-à-dire la journée de huit heures, comme le capitaine Cook l'a pratiquée : ainsi le sommeil serait moins haché, puisque les hommes de quart disposeraient de huit heures de sommeil ou de repos pour quatre heures de travail ; d'ailleurs, assure-t-on, le tiers de l'équipage suffit au service courant<sup>165</sup>. Le règlement de 1786 l'admet, par exception<sup>164</sup>. Les officiers doivent s'efforcer de donner à chaque matelot pour poste de quart, celui du combat, à chaque soldat au service du canon le même quart que les gens de la pièce à laquelle il est attaché, et d'affecter à un quart toute une division d'une batterie et tous les hommes d'une même pièce des gaillards<sup>166</sup>. Les officiers-mariniers, timoniers, ouvriers et divers sont pareillement divisés en deux quarts<sup>167</sup>. Si le rôle de combat prime les autres, c'est que l'objet de la marine royale est de combattre les ennemis ; si l'on s'efforce de donner le même poste dans les différents rôles, c'est parce que « la fréquence des mêmes mouvements dans les mêmes directions procure la vivacité [et] l'assurance, effets de l'habitude machinale »<sup>168</sup>.

<sup>162</sup> Le service confié à l'infanterie de terre n'est qu'implicitement compris dans les ordonnances et règlements de 1786 (il n'est cité que dans le règlement sur les états-majors et équipages). Il est réglé le 24 décembre 1787. L'article 5 du titre 1<sup>er</sup> du règlement de ce jour précise que l'armée de Terre fournit en temps de guerre et sur les vaisseaux et frégates seulement les détachements composant leur garnison (de 35 à 180 hommes, d'un à trois officiers) ; sur les autres bâtiments et en temps de paix, le service est fait par les canonniers-matelots. L'infanterie de terre ne fait en général le service des ports que lorsque les canonniers-matelots ont une autre destination ; les troupes de terre sont alors placées sous les ordres du commandant du port (titre II, art. 2).

Le Roi paraît plus généreux à leur endroit : il prête des vêtements de mer (un sarrau, une grande culotte de toile, deux chemises bleues), accorde la demi-ration en espèces comme aux officiers-mariniers et surtout une avance de trois mois sur la solde (titre I, art. 11 et 18). L'officier qui commande le détachement touche lui aussi trois mois d'avance pour les colonies lointaines, afin de vêtir ses soldats car les effets sont plus chers aux colonies (titre I, art. 17). Ces progrès sont comme une réponse aux doléances de l'auteur de la *Nouvelle constitution maritime*, qui voit le soldat déguenillé et craignant de se mouiller car il n'a pas de quoi se changer, et qui finit par être tout à fait inutile (*op. cit.*, p. 94) ; il propose les moyens adoptés.

<sup>163</sup> *Règlement sur la formation des rôles de combat et de quart à bord des vaisseaux*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 18.

<sup>164</sup> *Ibid.*, art. 20.

<sup>165</sup> *Nouvelle constitution maritime...*, *op. cit.*, p. 80-81 et 130-131 : trop de monde nuit.

<sup>166</sup> *Règlement sur la formation des rôles de combat et de quart à bord des vaisseaux*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 20, 21 et 23.

<sup>167</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>168</sup> *Rapprochement...*, à propos du règlement sur les rôles de combat.

Cependant les officiers, élèves et volontaires sont divisés en cinq quarts, ou quatre sur les frégates, si le capitaine le préfère<sup>169</sup>. Les capitaines divisaient souvent les quarts par condescendance ; Castries entend qu'ils soient réglés uniformément et de façon qu'il y ait toujours les officiers nécessaires<sup>170</sup>. Ce service étant insuffisant, les officiers doivent être occupés autrement, et c'est ainsi que *l'équipage est également divisé en cinq détails*, ou tout au moins une partie de l'équipage. Cette autre division donne aux officiers, non pas la police et discipline immédiate comme la première, mais *l'inspection* sur d'autres hommes ou objets.

L'officier immédiatement subordonné au commandant (sur les vaisseaux de ligne, un major de vaisseau) est chargé de la police générale et reçoit les comptes des officiers affectés aux détails et du commis aux revues et aux approvisionnements<sup>171</sup>. Le second officier, par ordre d'ancienneté, est chargé de l'artillerie ; son inspection s'étend aux soldats qui font le service de l'artillerie et aux maîtres-canonniers, capitaine d'armes et armuriers<sup>171</sup>. Il s'occupe particulièrement des opérations de l'armement et du désarmement, en ce qu'elles concernent l'artillerie, et inspecte le matériel et son emploi<sup>172</sup>. Le troisième officier, dans le même ordre, est chargé du détail de la mâture, de la voilure, du gréement, des ancres et câbles ; il a pour cela inspection sur le détail du maître d'équipage et du maître-voilier et sur le matériel correspondant<sup>173</sup>. De même le quatrième officier, vis-à-vis du maître-charpentier, du maître-calfat et de leurs subordonnés<sup>174</sup>. Le cinquième officier s'occupe des vivres, de l'eau et du bois ; pour ces deux derniers objets, il est secondé par le contremaître de la cale, un personnage qui n'est répertorié nulle part et dont nous ignorons la provenance<sup>175</sup>. Pour les vivres, il est aidé par un officier (et un élève) qui goûte la soupe, visite tous les jours le poste des malades, goûte leur bouillon, s'occupe de la propreté du vaisseau<sup>175</sup>. Un autre officier, ou l'un de ceux que nous avons énumérés, sauf l'artilleur en chef, est chargé des signaux et du détail du maître-pilote, et c'est à lui qu'il revient d'exécuter les signaux pendant le combat<sup>176</sup>. Nous retrouvons ici le lien entre le combat et le service courant, la discipline et l'inspection.

Les règlements de 1786 amènent le lecteur à se poser deux questions relatives aux effectifs : la proportion des gens de mer classés et les effectifs eux-mêmes. Versailles n'ignore pas que les bâtiments anglais sont armés avec moins d'hommes que les bâtiments français correspondants<sup>177</sup>. L'avantage de l'Angleterre reste net, et cette circonstance est d'autant plus fâcheuse pour les Français qu'ils croient manquer de marins. Pourtant leurs progrès depuis 1765 sont notables. De 1765 à 1779, l'équipage réglementaire d'un 116 canons, d'un 100 canons ou d'un 80 canons a diminué de 10 % ;

<sup>169</sup> *Règlement sur le service particulier des officiers de quart à bord des vaisseaux*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1<sup>er</sup>.

<sup>170</sup> *Rapprochement...*, à propos du règlement sur le service des officiers de quart.

<sup>171</sup> *Règlement concernant le service des officiers de la Marine à la mer*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1, 67 et 72.

<sup>172</sup> *Ibid.*, art. 73 et 75 à 86.

<sup>173</sup> *Ibid.*, art. 1 et 87 à 91.

<sup>174</sup> *Ibid.*, art. 92 et 93. La visite des pompes est comprise dans son détail.

<sup>175</sup> *Ibid.*, art. 1 et 94 à 97.

<sup>176</sup> *Ibid.*, art. 1, 98 et 99.

<sup>177</sup> *État du nombre des matelots, y compris les soldats de marine ou canonniers, qui composent les équipages des vaisseaux anglais et français de tout rang en temps de paix et en temps de guerre*, s.d. [1786], 306AP18, pièce n° 5(6).

celui d'un 64 ou d'un 74 canons, de 6 %<sup>178</sup>. L'équipage réglementaire d'un vaisseau de 118 canons subit en 1786 une réduction de 5 % par rapport au 116 canons de 1779 ; celui d'un 80 ou d'un 74 canons est de même réduit de 5 %<sup>178</sup>. Il conviendrait de savoir si la différence, qui subsiste entre les deux marines, tient à la conception du bâtiment (du gréement en particulier), à l'habileté des marins ou encore à l'effectif de la garnison.

Le règlement de 1786 fixe la proportion des gens de mer classés aux trois quarts environ en guerre, et un peu plus encore en temps de paix (**tableau annexe n° 26**). Nous sommes donc loin du programme du maréchal. La différence peut provenir des milices et des garde-côtes dont il n'a pu tirer parti et surtout du préjugé. La Luzerne évoque cette faiblesse de la Marine : il compte quant à lui que 5/7 des hommes embarqués sont classés, et c'est trop<sup>179</sup>. Il conviendrait selon lui de la ramener à 3/7, novices et mousses compris. Ainsi, avec le même nombre de marins classés, on armerait cent vaisseaux et cent frégates au lieu de soixante. D'ailleurs la proportion serait trop forte s'il n'était question que des hommes « qui excellent dans le véritable métier des matelots ou du moins qui sont en état d'aller sur toutes les vergues, de prendre des ris, de serrer les voiles par le plus gros temps ». Il est des marins qui de leur vie ne sont montés sur une vergue ; à la pêche, considérée comme une excellente école, certains n'ont jamais touché une manœuvre haute. Le ministre sait qu'« il n'est point d'officier dans la marine militaire qui ne désire, prétende ou espère commander un bâtiment. Chacun d'eux voudrait, pour sa propre gloire, que l'équipage entier du bâtiment fût uniquement composé de l'élite des gens de mer. » Cette manie s'est traduite par des pressions sur les autorités du port, et notamment sur la Plume, dont la résistance a été vue comme un obstacle à cette gloire dont La Luzerne nous parle et qui peut nuire à l'État.

### 20.3. La discipline des Classes et la retraite du marin

Les matelots des Classes peuvent obtenir de l'avancement, et nous avons vu que cette perspective n'avait rien d'illusoire ; ils sont aussi passibles de punitions. La faute la plus grave reste la désertion : le dernier titre de l'ordonnance de 1784 y est consacré. Ses rédacteurs écrivent que l'ordonnance de 1689 comporte la peine des galères perpétuelles, quel que soit le degré de la faute<sup>180</sup>. Ils confondent ainsi la désertion et l'insoumission, qui sont considérées différemment par le législateur de 1689 (chapitre 4). Cela mis à part, la peine des galères était prononcée par les conseils de guerre si le marin avait été levé et par l'Amirauté sinon (on parle dans ce cas de déserteurs des Classes). Il a fallu attendre l'ordonnance du 16 novembre 1759, poursuivirent-ils, pour adoucir de pareilles dispositions et établir une proportion entre les délits et les peines. On remarque d'ailleurs que, « lorsque les lois sont trop sévères, elles ne sont point exécutées, et ceux qui sont chargés de les faire observer aiment mieux souvent laisser des fautes impunies que d'infliger des châtimens qui leur paraissent trop durs et qu'il ne leur est pas permis de modérer. Il vaut mieux n'avoir point de loi que d'en conserver sans les exécuter ; elles sont presque toujours inutiles et, lorsqu'on veut les rappeler et faire, comme on dit, un exemple, on fait une injustice, puisque celui

<sup>178</sup> Source : 306AP18, pièce n° 5(3). Référence est faite au règlement du 18 septembre 1779 ; curieusement, Vial du Clairbois reproduit dans le *Dictionnaire de marine* celui de 1765.

<sup>179</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 347-348, pour ce développement.

<sup>180</sup> *Notes... sur le titre XVIII*, pour ce développement.



qu'on punit a eu le droit de compter sur la même indulgence qu'il a vu exercer envers ceux de ses camarades qui se sont rendus autant ou presque aussi coupables que lui. Les lois doivent être douces et leur exécution ferme et constante. »<sup>181</sup>

Ces législateurs établissent ou confirment donc les deux principes suivants. Un matelot classé non levé n'est pas soumis à la discipline militaire car on ne peut le considérer comme un soldat ; on ne lui infligera que des peines légères et correctionnelles, non afflictives, et l'expression « déserteur des Classes » utilisée en 1759 est bannie. Le matelot levé est attaché au service, dès lors il peut être soumis à la discipline militaire. Mais la désertion « ne peut pas être mise au nombre de ces grands crimes qui outragent la nature et troublent l'ordre de la société, aussi la peine de mort est en même temps cruelle et déraisonnable ». Elle était prononcée contre les soldats de l'armée de Terre, non contre les marins ; elle a été abolie, et le sort des soldats déserteurs adouci, il convient en conséquence d'agir de même dans la Marine. La peine de prison doit être employée avec ménagement, parce que le marin emprisonné est inutile au service et que sa famille souffre et est réduite le plus souvent à la misère. L'ordonnance de 1759 établit la peine de réduction de solde et les campagnes sans solde, punition jugée bonne, parce que l'homme puni reste utile. Mais il doit fournir à son entretien et secourir sa famille : il convient donc de maintenir une partie de la solde. Quant aux campagnes extraordinaires, elles ne sont pas une punition en elles-mêmes, pas plus que les campagnes normales : la réduction de solde constitue la punition, et la campagne supplémentaire, le moyen de la subir ; elle ne compte ni pour l'avancement, ni pour la retraite, ni pour les réceptions de capitaine. Les auteurs voient cette campagne plutôt comme un dédommagement dû au service auquel le déserteur a manqué ; la preuve de la faute n'est pas inscrite sur le livret, ainsi « le sceau de la réprobation » ne sera pas porté sur le marin, qui pourrait sinon désertir pour toujours (et alors le but serait manqué)<sup>182</sup>.

Les campagnes extraordinaires reviennent donc souvent dans la liste des peines mentionnées dans le dernier titre de l'ordonnance, et seul le ministre a le pouvoir de les abrégier<sup>183</sup>. Le terme de désertion y est employé indifféremment pour désigner l'insoumission et aussi l'abandon par l'homme de mer du bâtiment marchand ou corsaire sur lequel il s'est engagé à servir. La peine des galères reste encourue, en temps de guerre, lorsque le déserteur passe à l'étranger, embarque sur des navires étrangers (trois ans) ou est pris sur un vaisseau de guerre ennemi (galères perpétuelles) ; en temps de paix, seulement lorsque le marin fuit pendant la campagne extraordinaire (trois ans)<sup>184</sup>. En temps de paix, ceux qui s'embarquent sur des bâtiments étrangers risquent

<sup>181</sup> Louis Roederer (1754-1835), conseiller au parlement de Metz avant la Révolution, avoue en 1798 : « Le *Traité des délits et des peines* a tellement changé l'esprit des anciens tribunaux criminels en France que, dix ans avant la Révolution, les magistrats des cours — et je puis l'attester, puisque je l'étais moi-même — jugeaient plus selon les principes de cet ouvrage que selon les lois. » Lettre à la fille de Beccaria, dans Franco Venturi, *Cesare Beccaria « Dei delitti et delle pene », con una raccolta di lettere e documenti relativi alla nascita dell'opera e alla sua fortuna nell'Europa del Settecento*, Turin, 1965, p. 415. Les *Notes* font écho au paragraphe 27, *Modération des peines*, dans lequel Beccaria approfondit les positions de Montesquieu.

<sup>182</sup> *Observations et Réponses aux observations* (à propos du titre XVIII) ; ordonnance du 31 octobre 1784, t. XVIII, art. 28 : la peine figure sur la matricule seulement.

<sup>183</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XVIII, art. 29.

<sup>184</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XVIII, art. 7, 9, 21 et 23, pour ce développement. L'embarquement sans permission sur un navire étranger en temps de guerre est passible de trois ans de galères pour le marin français et pour ceux qui l'ont enrôlé (art. 21 et 24) : on retrouve ici encore cette crainte de voir passer des marins à l'étranger qui avait conduit Louis XIV à édicter les règlements répressifs repris ici.

une campagne extraordinaire de deux ans à la moitié de la basse paie (c'est la sanction la plus forte dans ce genre) ; la peine est modérée si l'homme de mer revient dans les six mois et se présente au bureau des Classes. La distinction opérée quant aux peines encourues entre les insoumis et les véritables déserteurs est observée au commerce comme dans le service du Roi, et la peine frappant les insoumis est pécuniaire et éventuellement afflictive dans les deux cas. Les « désertions » sur les bâtiments marchands continuent d'être réprimées parce que, selon le législateur de 1784, si elles devenaient communes, il serait impossible d'établir aucun ordre dans les Classes<sup>185</sup>.

À la fin de l'Ancien Régime, les ouvriers non navigants des Classes en état de servir sont au nombre de 13 000 environ (**tableau annexe n° 24**), soit environ autant que ceux que la Marine emploie réellement dans ses arsenaux et établissements hors des ports ; ils leur servent d'appoint lorsque l'activité augmente notablement. Il s'agit d'un moyen important d'ajuster l'effectif à la charge, car l'on se doute que le congédiement des ouvriers « domiciliés » dans les ports de guerre est difficile dès cette époque. Le principal problème que cette main-d'œuvre supplétive paraît poser, c'est encore sa propension à désertir. « On connaît la difficulté de retenir les ouvriers dans les arsenaux ; on n'a actuellement aucun bon moyen pour les punir, et les inconvénients des garnisons, des perquisitions, de la prison sont bien prouvés. »<sup>186</sup> Les auteurs croient que la peine d'une campagne de six mois à la paie de novice-matelot, contre ceux qui « désertent » en route ou dans l'arsenal, produira « un très grand effet ».

Pour terminer l'examen de la loi de 1784, il faut revenir à la question de finance, par le biais des retraites. L'ordonnance fixe l'âge de la fin des obligations militaires à soixante ans : c'était seulement un usage<sup>187</sup>. Il est naturellement des hommes classés qui ne peuvent plus travailler avant cet âge : le soin de déclarer définitivement hors de service un homme de mer est réservé aux quatre inspecteurs, et les rédacteurs s'appuient sur un constat réellement édifiant. Chaque invalide de la Marine touche en 1783 et en moyenne 99 l 3 s dans le département de Brest (35 % de l'effectif des Classes au 1<sup>er</sup> juillet 1791) ; 109 l 1 s à Rochefort (8 %) ; 94 l 2 s à Bordeaux (18 %) ; 111 l 8 s à Toulon (16 %) ; 99 l 10 s au Havre (19 %) ; 97 l 14 s à Dunkerque (4 %). La moyenne varie de 54 l à plus de 130 l selon les quartiers, ce qui prouve, selon les auteurs, que la fixation et la distribution des pensions se font sans ordre ni règle. On trouve d'autre part à Brest 77 invalides pour 1 000 hommes des Classes, 177 au Havre, 85 à Rochefort, 45 à Bordeaux, 133 à Toulon et 130 à Dunkerque !

Le travail général des pensions sur la caisse des Invalides, y compris celles des maîtres entretenus, est confié à l'inspecteur général aidé des quatre inspecteurs particuliers<sup>188</sup>. Les intéressés expriment leurs demandes pendant leurs tournées et les entretenus, au conseil de marine<sup>189</sup>. L'inspecteur particulier les fait examiner par des chirurgiens commis à cet effet et recueille l'avis du chef et du commissaire des

---

Seulement le marin fautif qui revient dans son quartier dans les six mois peut à présent obtenir une réduction de peine (six mois de campagne extraordinaire à deux tiers de solde), art. 22.

<sup>185</sup> *Réponse aux observations*, p. 36 à 38 et ordonnance du 31 octobre 1784, t. XVIII, art. 14 à 20 et 24.

<sup>186</sup> *Réponse aux observations*, p. 36 et ordonnance, t. XVIII, art. 6, pour ce développement.

<sup>187</sup> *Notes... sur le titre XV*, pour ce développement. Kersaint estime que l'âge de cinquante ans devrait marquer le terme du service militaire sur mer [réf. 19]. C'est en effet plus raisonnable car le marin use sa santé à la mer. En 1791, l'âge de la retraite est fixé à 56 ans.

<sup>188</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XV, art. 8.

<sup>189</sup> *Ibid.*, art. 9 et 10.

Classes<sup>190</sup>. Il range ceux qu'il juge susceptibles d'une pension dans l'une des quatre classes de l'état qu'il remet en décembre à l'inspecteur général<sup>191</sup>. L'ordre d'inscription dans chacune des colonnes n'est pas indifférent : il doit d'abord porter ceux qui sont les plus incommodés et dont les besoins sont les plus pressants, par les circonstances particulières et l'état des familles ; les besoins étant égaux, il a égard à la durée des services pour le Roi et à l'âge<sup>192</sup>. Il s'agit bel et bien de répartir la pénurie, là comme partout, et les auteurs avouent que l'on a préféré le besoin à l'ancienneté et au mérite<sup>193</sup>. Ils écrivent d'ailleurs que les pensions du tiers ou la demi-solde « peuvent n'être pas suffisantes pour faire subsister un homme, mais les fonds de la caisse des Invalides ne suffiraient pas pour tout ce qu'il serait convenable d'accorder, d'ailleurs on a suivi l'usage actuel. On donne même souvent moins que le tiers. »<sup>194</sup> Pourtant La Luzerne a trouvé en 1788 un établissement bien géré et qui dégagéait des excédents<sup>195</sup>. Lui aussi hésite : répartir la pénurie, ce qui évite aux pensionnaires et à leurs familles de mourir de faim, ou accorder moins de pensions, mais qui suffisent à l'entretien d'un invalide, il ne prend pas parti.

Puisqu'il s'agit de continuer la politique du saupoudrage, les auteurs de l'ordonnance recherchent la justice : la pension doit être proportionnée à la solde, puisque celle-ci dépend des services, mais des services sur les bâtiments du Roi ou dans les arsenaux seulement<sup>196</sup>. « Celui qui a le plus servi [le Roi] aura une pension plus forte, mais il n'est pas juste qu'il l'ait avant ceux de ses camarades qui en ont un plus grand besoin et qui, peut-être, ont payé plus que lui à la caisse [par leurs navigations au commerce], quoiqu'ils aient moins servi sur les vaisseaux du Roi. »<sup>197</sup> Mais, à égalité de besoin, les services pour le Roi comptent davantage, on admet seulement que les matelots qui n'auraient jamais servi le Roi « ont un droit incontestable sur ces pensions, droit qu'ils ont acheté et payé par les retenues »<sup>198</sup>.

Dans la première classe, celle des marins blessés au combat, la pension augmente d'un quart, et ils passent les premiers<sup>199</sup>. La deuxième classe de bénéficiaires est formée de ceux qui se sont blessés au service ; ils ont droit aux deux tiers de la solde s'ils sont absolument hors d'état de travailler, à la demi-solde s'ils le peuvent encore, mais sans naviguer ni se livrer à des travaux pénibles<sup>200</sup>. Ensuite viennent ceux qui ont été blessés sur les bâtiments de course, de commerce ou de pêche (la moitié ou le tiers),

<sup>190</sup> *Ibid.*

<sup>191</sup> *Ibid.*, art. 13 et 15.

<sup>192</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>193</sup> *Observations et Réponses aux observations*, à propos du titre XV.

<sup>194</sup> *Réponse aux observations*, p. 32.

<sup>195</sup> Il a fait placer les fonds libres de la Caisse afin d'en augmenter les revenus ; il critique néanmoins l'imputation de certaines dépenses (le nouvel hôpital de Rochefort, le voyage de La Pérouse, entre autres) et signale que les 6 d.p.l. du commerce ne sont pas rigoureusement perçus. *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 460 à 464.

Un compte de résultats prévisionnel de la caisse des Invalides pour 1787 est donné dans 306AP23, pièce n° 40. Le rédacteur du compte fait observer que le revenant-bon permettra de supporter les augmentations des pensions et soldes décidées par suite de l'ordonnance. La Luzerne a compté environ 15 000 pensionnaires et 128 l de pension ou demi-solde en moyenne.

<sup>196</sup> *Notes... sur le titre XV.*

<sup>197</sup> *Observations et Réponses aux observations*, à propos du titre XV.

<sup>198</sup> *Ibid.*

<sup>199</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XV, art. 5 à 7.

<sup>200</sup> *Ibid.*, art. 4.

et enfin les vieillards<sup>201</sup>. Comme ces derniers sont les plus nombreux, les rédacteurs admettent qu'il faut les payer le moins, afin de ne pas obérer la caisse des Invalides<sup>196202</sup>. Il est vrai que, si l'édit de 1720 déterminait le paiement de la demi-solde indistinctement aux marins (pension réglée sur la solde de la dernière campagne pour le Roi), le manque d'argent avait réduit les pensions, mais « sans règle ni forme »<sup>203</sup> ; or, les législateurs de 1784 cherchent précisément à donner les règles et les formes qui rendent acceptable la sujétion particulière des marins<sup>204</sup>.

L'inspecteur général révisé les listes qui lui sont proposées, prend les ordres du ministre pour la somme à allouer aux pensions et prépare ainsi la liste définitive en respectant l'ordre des classes et éventuellement le numéro d'ordre dans une classe, si toute une classe ne peut être admise à bénéficier de la pension cette année-là<sup>205</sup>. En faveur des veuves, les rédacteurs invoquent la loi anglaise, à la fois parce qu'elle leur paraît juste et aussi parce qu'elle accorde une gratification une fois payée et non une pension de réversion que la caisse ne pourrait pas servir<sup>206</sup>. L'essentiel est de payer rapidement les gratifications, pour qu'elles soient utiles et prouvent « les intentions bienveillantes du gouvernement ».

Occupés à réformer par ailleurs les mauvais usages et les mauvaises lois, les auteurs se gardent bien de proposer l'augmentation des cotisations : les marins l'accepteraient peut-être, mais le Trésor royal ne peut supporter l'augmentation des 4 d.p.l. qui frappent toutes les dépenses du département. Ce n'est pas au moment où Louis XVI réduit sa maison civile et sa maison militaire, supprime les places inutiles dans la maison de la Reine, ordonne la vente ou la démolition de cinq châteaux royaux et la vente de toutes ses maisons à Paris<sup>207</sup> dans le but de renflouer le Trésor public, dont la situation menace l'État de banqueroute, ce n'est donc pas à ce moment que l'on va consentir de nouvelles dépenses sans fruit pour la Marine, qui a contribué à cette situation désespérée dont Louis XVI semble avoir pris conscience trop tard.

<sup>201</sup> *Ibid.*, art. 5 à 7.

<sup>202</sup> La solde prise en compte pour le calcul de la retraite est celle de la dernière campagne pour le Roi ; les services des ouvriers sont comptés comme suit : des services de moins de trois ans valent 12 l de paie par mois, pour le calcul de la pension, de trois à six ans, 15 l, après six ans, 18 l, et les maîtres non entretenus sont assimilés aux officiers-marinières du grade correspondant (*Ordonnance...*, t. XV, art. 3). On voit que les ouvriers sont traités plutôt défavorablement, mais ils ne cotisent pas lorsqu'ils ne travaillent pas pour le Roi. Le tiers de la solde est acquis à soixante ans à ceux des gens de mer qui ont au moins dix ans de navigation au commerce et trois ans au service du Roi ; au-delà de ces trois ans, les services comptent double. Aux pêcheurs, bateliers et autres, il faut vingt ans d'exercice, aux ouvriers vingt-cinq ans d'exercice depuis leur inscription sur le rôle des ouvriers, dont cinq au service du Roi, pour obtenir ce tiers de solde. Ceux qui n'ont pas d'autre moyen d'existence, y compris de la part de leur famille, peuvent prétendre à la demi-solde (*ibid.*, art. 7).

<sup>203</sup> *Notes... sur le titre XV.*

<sup>204</sup> « [...] il est nécessaire de rendre aux gens de mer, par une juste répartition, des fonds qui ont été formés par des retenues sur leurs salaires, soit au service du Roi, soit même sur les bâtiments marchands, et c'est un moyen très puissant de les encourager que de déterminer avec précision et de leur annoncer ce que leurs services les mettent en droit d'attendre » (*Notes... sur le titre XV.*)

<sup>205</sup> Ordonnance du 31 octobre 1784, t. XV, art. 16 à 18.

<sup>206</sup> *Notes... sur le titre XVIII*, pour la fin du paragraphe. Les rédacteurs font observer que, si les besoins correspondants sont fortement augmentés pendant la guerre, les ressources de la Caisse le sont également, par l'augmentation des dépenses de la Marine et le produit des prises, dont une partie doit lui être versée conformément à l'édit de juillet 1720.

<sup>207</sup> Roland Mousnier, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue, 1589-1789*, t. II, 2<sup>e</sup> éd., 1992, p. 131.

Ces embarras le déterminent à ne plus distribuer sur le Trésor que la moitié en valeur des pensions qui étaient précédemment assignées, soit quinze millions au lieu de trente<sup>208</sup>. En effet, si les appointements des officiers et entretenus sont frappés de la retenue des 4 d.p.l. payée par la Marine, leur pension est assignée sur le Trésor depuis 1779. Le règlement du 24 juin 1788 a été rédigé dans des vues d'économie et d'équité : il fixe les conditions et la quotité de la pension des officiers, proscriit l'abus fréquent des réversions et même des doubles réversions perpétué par l'effet de la faveur, et établit des pensions modiques pour les veuves ou les enfants, à titre exceptionnel<sup>209</sup>. Des bornes sont ainsi posées à la libéralité du Roi, et, pour la première fois, les officiers connaissent le montant de la pension à laquelle ils peuvent prétendre à raison des services rendus ou à rendre, comme le souligne La Luzerne<sup>209</sup>. Les principes posés par ce règlement ont été repris dans l'arrêté des Consuls du 30 août 1803, puis dans la loi du 18 avril 1831 qui lui succède : droit à pension à partir de 20 ans de services (25 ou 30 ans en 1803), pension proportionnelle de 20 à 50 ans de services réglée sur et ne pouvant dépasser les appointements du dernier grade perçus pendant deux ans au moins, bonifications pour campagnes. Seules les pensions de grâce accordées pendant la durée des services sont supprimées par le décret du 22 août 1790<sup>210</sup>.

Telle est l'organisation des Classes et du service à bord que le maréchal de Castries a laissée. L'ordonnance des Classes a été mise en application progressivement : les premiers officiers militaires des Classes ont été nommés en 1785<sup>211</sup>, et l'*État de la Marine* pour 1786 ne les mentionne pas. On peut penser que le régime de croisière est atteint en 1787<sup>212</sup>. Les Constituants, qui vont la mettre à bas, lui rendent hommage ainsi : « La justice et la sagesse de cette ordonnance furent suivies des plus heureux effets : les pertes de la guerre furent bientôt réparées, et déjà le nombre des gens de mer, dans l'étendue des classes du Royaume, est beaucoup plus considérable qu'il ne l'a été depuis longtemps. »<sup>213</sup>

La forme de l'ordonnance de 1784 est impeccable : elle énonce clairement, logiquement et précisément, sinon en peu de mots, les dispositions importantes sans en oublier et sans se perdre dans les détails ; elle renvoie à des textes d'application. L'esprit des bonnes Lumières inspire le législateur de bout en bout. Mais au fond, qu'est-ce que cette loi, sinon une nouvelle refonte du système de Colbert, dans sa version de 1728, augmentée de dispositions des instructions de 1692-1693 restées lettres mortes et modifiée par l'introduction du dualisme et par la modération des peines ? Certains y ont vu un renforcement de la servitude des gens de mer : en supprimant l'arbitraire, en rendant le service praticable et uniforme, le législateur n'a-t-il pas révélé la vraie nature du système des Classes ? N'était-il donc pas temps de le changer pour

<sup>208</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 458 et *Règlement du 24 juin 1788 sur les pensions de retraite du département de la Marine*, préambule. Sur les quinze millions, la Marine émerge pour deux millions environ.

<sup>209</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 458-459.

<sup>210</sup> Il est à noter cependant que la *limite d'âge* des officiers est inconnue jusqu'en 1831.

<sup>211</sup> Lettres de Castries au marquis de Vaudreuil des 3 et 19 avril 1785 et du 5 décembre 1785, C<sup>7</sup>-340. Dans cette dernière il écrit : « L'établissement de l'ordonnance des Classes se formera progressivement. Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous en prévenir, lorsqu'il sera question de la Méditerranée, je verrai s'il convient mieux ou que vous terminiez dans cette partie ou que vous repreniez les autres. »

<sup>212</sup> La Luzerne écrit 1788, mais nous supposons qu'il cherche à tirer la couverture à lui.

<sup>213</sup> « Rapport du décret sur les gens de mer des 31 décembre 1790-7 janvier 1791 », dans le *Recueil des lois de la Marine et des Colonies*, t. I, p. 216.

adopter le service de trois ans ? Le maréchal s'en tient à une demi-mesure que nous exposerons au chapitre suivant et qui consiste à rétablir les brigades de Boynes en les formant d'artilleurs comme celles de Choiseul. Était-il donc impossible de les peupler de marins ? Et le moyen adopté pour détruire l'arbitraire, la division de l'autorité, est-il le bon, même s'il ne présente pas ici les inconvénients rédhibitoires que nous avons résumés d'un mot, l'irresponsabilité ?

La loi du 7 janvier 1791 est le premier acte de la revanche de la Plume permise par la Révolution. Elle comprend deux mesures qui ont contribué à la désagrégation de l'édifice : la suppression de la hiérarchie militaire et l'élection des syndics<sup>214</sup>. Cette élection provient d'un contresens commis par les partisans de l'ordre nouveau. Mais il est juste de dire que Pouget et La Luzerne se sont laissés prendre par l'illusion selon laquelle des syndics élus pourraient jouer le rôle de contrepoids que jouaient les officiers militaires<sup>215</sup>. Quant à l'ingénieur Forfait (1752-1807), il pouvait, sans flagorner le maréchal, dire qu'il ne laissait échapper aucune occasion de concourir au bien des hommes attachés à son département<sup>216</sup>. Il convient d'ajouter que ce moyen était ordonné à une fin : l'efficacité de la Marine pour la gloire du Roi et de l'État. En octobre 1795, par l'une des lois du 3 brumaire an IV, la Révolution tente de restaurer son œuvre, en aggravant même les peines qu'il prévoyait : c'est trop tard<sup>217</sup>.

---

<sup>214</sup> Loi du 7 janvier 1791 sur les gens de mer, art. 22 et 23.

<sup>215</sup> Le premier, non sans réticence, dans son *Mémoire sur les classes de la Marine*, p. 48 ; le second, qui suit les idées du premier, dans son *Mémoire adressé au Roi*, f° 342-343.

<sup>216</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Ventilateur, t. III, p. 826.

<sup>217</sup> Cette loi change le nom de classes de la Marine en Inscription maritime.

## Une arme pour l'artillerie de la Marine

Le service de l'artillerie dans les ports et sur les vaisseaux se caractérise depuis 1761 par une instabilité que traduit la multiplication des ordonnances rendues en la matière. L'organisation de décembre 1774 consomme, rappelons-le, 339 officiers de marine au complet pour le corps royal d'infanterie de la Marine et 58 officiers de marine dans les compagnies de l'artillerie (210 bombardiers classés et 494 apprentis-canonnières) et les directions de l'artillerie. Sartine a exclu l'armée de Terre du service de la Marine : si cette mesure est de nature à plaire à des officiers de marine qui y gagnent des suppléments d'appointements, le service n'y gagne pas, et la guerre d'Amérique ramène par force l'infanterie de terre sur les bords.

Le marquis de Castries commence par retoucher l'ordonnance de 1774 et mettre en ordre les décisions relatives à ce corps au moyen de l'ordonnance du 4 février 1782<sup>1</sup>. Les cent compagnies de grenadiers et de fusiliers restent formées en trois divisions, sous la dénomination de corps royal de la Marine, qui prend rang avec les régiments créés en 1690. Neuf compagnies de fusiliers et une compagnie de grenadiers forment une section ; cinq de ces sections sont cantonnées à Brest, trois à Toulon et deux à Rochefort. Chaque section est dotée d'un état-major dont le major de la Marine et des armées navales est le chef, et qui comprend un major de division, capitaine de vaisseau, un aide-major, lieutenant de vaisseau, un sous-aide-major, enseigne de vaisseau, un *garçon-major* par section, un *quartier-mâitre trésorier*, un aumônier et un chirurgien par port (deux chirurgiens à Brest). Ces états-majors occupent donc 33 officiers de vaisseau et 13 officiers de fortune. Chaque compagnie est commandée par un lieutenant de vaisseau, en second par un enseigne et en troisième par un *sous-lieutenant* tiré des fourriers. En tout donc le corps royal doit comprendre 233 officiers de marine et 113 officiers de fortune, pour un complet de paix de 12 000 hommes, tous engagés<sup>2</sup>.

Ce qu'il importe de noter ici, c'est la constitution d'un nouveau corps d'officiers à trois grades, imité des régiments de la ligne et qui est visiblement destiné à

---

<sup>1</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps royal de la Marine*, du 4 février 1782, t. I, art. 1 à 3, 7, 15 et 23, pour ce développement.

<sup>2</sup> D'après la *Note sur les troupes de la Marine* du 29 mai 1783, 306AP20, pièce n° 15(2), on n'a d'abord porté l'effectif qu'à 50 hommes par compagnie en 1774, puis, « aux apparences de guerre », à 60 hommes et progressivement au complet de guerre de 13 980 hommes, les compagnies de fusiliers étant portées à 144 hommes. Les ordres du 13 mai 1783 ont ramené l'effectif à 12 000 hommes.

réduire le nombre des officiers de vaisseau du service de l'infanterie<sup>3</sup>. L'examen de l'*État de la Marine pour 1786* montre à quel point la situation reste abusive : l'infanterie de la Marine accapare 179 officiers particuliers du grand corps, soit le quart de l'effectif et les majorités 35 officiers. À ces chiffres s'ajoutent 73 officiers de fortune et 2 officiers des grades intermédiaires de la Marine, qui sont aussi des officiers de fortune. Si l'on ajoute les deux sous-aides-majors de l'artillerie, *la Marine compte 298 officiers de fortune au début de 1786 pour 744 officiers particuliers des trois grades du grand corps*<sup>4</sup>.

Le législateur encourage les grenadiers et les fusiliers à s'attacher au matelotage et au canonage, afin qu'ils puissent devenir gabiers, timoniers, quartiers-mâtres, contremâtres, bossemans, patrons de chaloupe et de canot, seconds et premiers maîtres d'équipage, aides-canonnières, seconds et premiers maîtres-canonnières, suivant leur capacité<sup>5</sup>. À la mer, les grenadiers et les fusiliers n'ont que leur solde à terre, tandis que ceux d'entre eux qui ont obtenu des mérites de mer y jouissent d'un supplément de fonction ; à terre, leur paie est augmentée jusqu'au niveau des bas-officiers ou caporaux de grenadiers dont ils ont le grade ou le mérite de mer, si bien que des chefs peuvent gagner à terre moins que leurs subordonnés. L'ordonnance insiste sur la formation et l'entraînement aux manœuvres basses et au canon, et l'on voit déjà où le ministre veut en venir : il est prévu d'embarquer par vaisseau, pour le service de l'artillerie, un second maître-canonnier, autant d'aides-canonnières que la division peut en fournir et un soldat-matelot par canon d'un bord (un soldat-matelot est un fusilier qui a fait une campagne comme servant de pièce).

Quoique la Marine n'ait pas eu à se plaindre de ses canonnières en général — les marins français sont meilleurs à la manœuvre du canon qu'à celle du vaisseau —, le maréchal de Castries a dû concevoir de la jalousie lorsqu'il a comparé son artillerie à celle de l'armée de Terre, qu'il doit bien connaître et qui fait alors l'objet de l'admiration générale en Europe. L'idée de former un corps de spécialistes au moyen des ressources de l'armée de Terre a germé dans l'esprit du ministre, comme dans celui de Choiseul vingt ans plus tôt et, soit opportunité, soit urgence, elle reçoit d'abord son application aux colonies.

Si le département des Colonies, qui a pris une grande importance au ministère, peut consommer le quart de ses crédits en temps de paix, il occupe parfois bien davantage le ministre car celui-ci doit pourvoir à tout dans les colonies. L'administration coloniale, naturellement divisée en une administration civile et une administration militaire, occupe 824 officiers militaires (y compris les officiers des

<sup>3</sup> Les garçons-majors sont pris parmi les sous-lieutenants, les quartiers-mâtres trésoriers sont des garçons-majors ou des sous-lieutenants. Les sous-lieutenances des compagnies sont données à des fourriers (titre II, art. 2). Ils embarquent rarement à ce qu'il semble (cf. titre II, art. 5).

Ces officiers font leur apparition dans l'*État de la Marine* de 1778, qui mentionne onze « quartiers-mâtres » et douze porte-drapeaux « des anciennes brigades à la suite des divisions [du corps royal d'infanterie de marine] ». Les porte-drapeaux ont été créés en 1772, ils deviennent sous-lieutenants par l'ordonnance du 4 février 1782. Les garçons-majors remplacent les quartiers-mâtres dans l'*État de la Marine* de 1779. Les trois places de sous-aide-major des directions d'artillerie tendent aussi à être données à des officiers de fortune, deux en 1781 et les trois à partir de 1783 ; nous ne les avons pas compris dans le **tableau annexe n° 28**.

<sup>4</sup> Deux cent vingt-trois officiers des grades intermédiaires et soixante-quinze officiers de fortune.

<sup>5</sup> Ordonnance du 4 décembre 1782, t. I, art. 14, t. V, art. 4 et 6, t. VI, art. 1 et 4 et t. IX, art. 2, pour ce paragraphe.



troupes) et 138 officiers d'administration au début de 1787, selon l'*État des colonies*. Les officiers du Génie sont détachés par la Guerre aux colonies, ainsi qu'un certain nombre d'officiers que l'on trouve dans les états-majors ou à des places de gouverneur. L'artillerie et l'infanterie forment des corps *sui generis* dont l'organisation, maintes fois modifiée dans le temps, est bien disparate. Par deux ordonnances, l'une du 24 octobre 1784 relative à l'artillerie et l'autre, du 10 décembre 1784, relative à l'infanterie, le maréchal tente d'établir l'uniformité dans cette partie du service également.

Par la première de ces lois, qui porte création du *corps royal de l'artillerie des Colonies*, le ministre entend assimiler le service de l'artillerie dans les colonies à celui du corps royal de l'Artillerie et remplacer les compagnies de canonniers-bombardiers qui y sont chargées du service, ainsi qu'à Lorient, par un régiment et deux compagnies d'ouvriers<sup>6</sup>. On en revient donc au plan de Choiseul relatif à l'artillerie dans les ports. Le régiment doit comprendre un état-major et vingt compagnies, groupées en cinq brigades<sup>7</sup>. L'état-major se compose d'un colonel, de quatre lieutenants-colonels (dont l'un est directeur de l'arsenal des colonies de Lorient), cinq chefs de brigade, un major, trois aides-majors, un quartier-maître trésorier et un tambour-major<sup>8</sup>. Chaque compagnie du régiment est commandée par deux capitaines et trois lieutenants ; il n'y a que deux lieutenants dans les compagnies d'ouvriers<sup>9</sup>. Si l'on ajoute l'inspecteur général du corps<sup>10</sup>, celui-ci doit donc comprendre 123 officiers. Les compagnies d'artilleurs se composent de 88 bas-officiers et soldats, les compagnies d'ouvriers de 73 hommes dont 65 ouvriers<sup>11</sup>. En tout donc, 1 907 hommes, dont une partie doit être tirée, comme les officiers, du corps royal de l'Artillerie<sup>11</sup>.

Les chefs de brigade et le major sont chargés, en plus de leurs fonctions militaires, de veiller à l'instruction des officiers de leur brigade, de les diriger dans leurs études « ainsi que dans l'application de la théorie à la pratique », de leur donner les connaissances relatives aux opérations militaires et aux détails du service<sup>12</sup>. Les lieutenants en troisième sont pris parmi les sergents-majors, et la moitié des places de lieutenant en second sont réservées aux *élèves d'artillerie des Colonies*, les modalités de l'élection et de l'avancement par le corps étant fixées<sup>13</sup>. Ces élèves sont d'abord admis en qualité d'aspirants puis, à l'âge de quatorze ans, d'élèves, sur la proposition de l'inspecteur général ; ils doivent prouver quatre degrés de noblesse en ligne paternelle, sauf les fils des chevaliers de Saint-Louis et les enfants des officiers du corps, lesquels peuvent être admis dès l'âge de treize ans, s'ils ont les connaissances requises<sup>14</sup>. Ils sont formés à l'école des troupes d'infanterie des Colonies installée à Lorient (Port-Louis)<sup>15</sup>.

Afin d'augmenter les chances d'avancement aux grades élevés, il est prévu que le colonel et les lieutenants-colonels du nouveau corps détenteurs du brevet de

<sup>6</sup> Ordonnance du Roi portant création du corps royal de l'artillerie des Colonies, du 24 octobre 1784, préambule.

<sup>7</sup> *Ibid.*, art. 2 et 4.

<sup>8</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>9</sup> *Ibid.*, art. 6 et 36.

<sup>10</sup> *Ibid.*, art. 50.

<sup>11</sup> *Ibid.*, art. 7 et 36.

<sup>12</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>13</sup> *Ibid.*, art. 18 et 41.

<sup>14</sup> *Ibid.*, art. 47.

<sup>15</sup> Une école d'artillerie doit être créée spécialement pour l'instruction du régiment et celle de son dépôt de recrues (art. 32 et 54).

colonel puissent être promus brigadiers, puis maréchaux de camp et lieutenants généraux dans l'armée de Terre<sup>16</sup>. L'inspecteur général, qui dans la suite doit être choisi parmi les officiers généraux qui auront été colonels du corps, inspecte le régiment (uniformité du service, de l'instruction, des constructions), l'arsenal et les compagnies d'ouvriers<sup>17</sup>. Il est suppléé, dans l'inspection des détachements aux colonies, par leurs commandants, qui correspondent avec lui par lettres<sup>18</sup>. En effet l'affectation se fait par détachement de compagnies, selon les besoins et le résultat d'un tirage au sort<sup>19</sup>. Le colonel et le lieutenant-colonel directeur de l'arsenal des Colonies, le major, un ou deux chefs de brigade et le quartier-maître trésorier restent à Lorient<sup>20</sup>. L'ordonnance du 24 octobre 1784 annonce seulement la formation du nouveau corps, et seul l'état-major a été nommé lors de la promulgation, l'ancienne organisation subsistant sur le même pied jusqu'en 1786<sup>21</sup>.

Le maréchal de Castries a pu constater que l'uniformité, l'un de ses maîtres mots, faisait particulièrement défaut dans l'artillerie de la Marine : « Le système d'égalité, de non-correspondance, de non-conformité avait son application dans l'artillerie de la Marine comme dans les autres parties, et il en résultait le plus grand désordre. Nul accord entre les bouches à feu et les projectiles des différents ports et nul accord entre les bouches à feu et les projectiles des ports et des colonies, ce qui occasionnait double emploi et surtout déficit de matières et d'armes dans le moment où l'on s'y attend le moins et où il était le plus important de ne pas l'éprouver. Comme les officiers de vaisseau n'avaient pas d'ailleurs été élevés pour l'artillerie, cette arme qui est cependant par excellence celle de la Marine, bien loin de s'élever, restait fort au-dessous et par le nombre superflu des calibres divers et par les dimensions attribuées à chaque calibre et par la non-exécution précise des dimensions attribuées et par la qualité des matières et par la perfection des affûts et par la complication des méthodes de tirage, en sorte que dans les combats de mer, le bon effet de l'artillerie française était bien plutôt dû au courage des matelots français qu'à l'intelligence avec laquelle cette arme était dirigée. »<sup>22</sup> En conséquence les officiers de marine sont définitivement éloignés des directions d'artillerie en 1786. L'artillerie est un art, pose le maréchal, et un art assez compliqué : on le confie à des artistes, qui le porteront, « soit par leur méditation, soit par l'imitation de ce qui se fait dans les autres artilleries, au degré de perfection dont il est susceptible ». Ces artistes seront choisis parmi les officiers d'artillerie des Colonies, et ils auront aussi la direction ou la surveillance des forges, fonderies et manufactures d'armes de la Marine. De là viennent deux ordonnances datées du 1<sup>er</sup> janvier 1786 : la première modifie l'ordonnance du 24 octobre 1784 pour tenir compte du nouveau service dévolu au corps de l'artillerie des Colonies, la seconde attribue au personnel de ce corps les directions d'artillerie dans les ports et les forges et fonderies.

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, art. 19.

<sup>17</sup> *Ibid.*, art. 50 et 51.

<sup>18</sup> *Ibid.*, art. 53.

<sup>19</sup> *Ibid.*, art. 30.

<sup>20</sup> *Ibid.*, art. 32.

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 70 et *État des Colonies* pour 1786, p. 11. Douze officiers provenant du corps royal de l'Artillerie sont nommés (*ibid.*, p. 11 et 12), dont l'inspecteur général de Manson et le colonel du Puget.

<sup>22</sup> *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières*, 306AP20, pièce n° 21(1) (à propos de l'ordonnance relative aux directions d'artillerie), pour ce paragraphe.

Afin de tenir compte du service dans les ports et des places de major et d'aide-major des divisions du corps de canoniers-matelots créé par une autre ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 pour remplacer le corps royal de la Marine, ainsi que nous le verrons plus loin, une 3<sup>e</sup> compagnie d'ouvriers est ajoutée et l'effectif des officiers est porté à 151, selon la répartition suivante : un inspecteur général, 114 officiers pour le régiment, 12 officiers pour les compagnies d'ouvriers, 6 officiers pour les directions d'artillerie (l'arsenal des Colonies de Lorient est supprimé) et 18 officiers détachés dans le corps des canoniers-matelots<sup>23</sup>. On distingue deux états parmi les officiers, suivant qu'ils proviennent des élèves (111 places en régime établi) ou des sergents (40 places).

Les dix premiers lieutenants en 2<sup>e</sup> sont pris parmi les élèves d'artillerie des Colonies, dont c'est le premier grade d'officier, les dix derniers et les lieutenants en 3<sup>e</sup> sont choisis parmi les sergents du corps<sup>24</sup>. Les trois places d'aide-major et la place de quartier-maître du régiment sont données à des lieutenants en 2<sup>e</sup> issus des lieutenants en 3<sup>e</sup> ou à ces derniers ; les titulaires ont rang de lieutenant en 1<sup>er</sup> et sont susceptibles de recevoir la commission de capitaine comme une récompense de leurs services<sup>25</sup>. Mais c'est la limite des espérances des sergents, sauf action d'éclat en temps de guerre<sup>26</sup>. L'avancement des sergents dans les petits grades d'officier est réglé par une *liste d'aptitude* établie chaque année par les officiers supérieurs du régiment et les capitaines en 1<sup>er</sup> assemblés ou communiquant par lettres à cet effet ; les places restent attribuées par le Roi, et au fur et à mesure des vacances<sup>27</sup>. Les lieutenants en 3<sup>e</sup> parviennent à l'ancienneté aux dix places de lieutenant en 2<sup>e</sup> qui leur sont réservées dans le régiment et aux trois places de lieutenant en 1<sup>er</sup> des compagnies d'ouvriers<sup>28</sup>. Les sergents ou les lieutenants en 2<sup>e</sup> tirés des sergents ont accès aux places de confiance de garde d'artillerie, pour les magasins du service situés aux colonies ; ces places sont à la nomination du gouverneur, selon la procédure de la liste d'aptitude<sup>29</sup>.

Les lieutenants en 2<sup>e</sup> issus des élèves avancent à l'ancienneté aux places de lieutenant en 1<sup>er</sup> des compagnies du régiment, aux places de capitaine en 2<sup>e</sup> puis en 1<sup>er</sup> des compagnies du régiment et d'ouvriers<sup>30</sup>. Cependant les neuf places d'aide-major du corps des canoniers-matelots sont données au choix à des lieutenants en 1<sup>er</sup> des compagnies du régiment<sup>31</sup>. Les vingt-cinq places d'officier supérieur se répartissent ainsi : cinq chefs de brigade et le major du régiment, neuf majors de division des canoniers-matelots ; trois lieutenants-colonels et trois sous-directeurs d'artillerie ; un colonel et trois directeurs. Les six premières places sont pourvues grâce au tableau d'aptitude des capitaines en 1<sup>er</sup> établi par les officiers supérieurs du régiment ; les autres font l'objet de propositions de la part de l'inspecteur général<sup>32</sup>.

<sup>23</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps royal de l'artillerie des Colonies*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. I, art. 1, § 1 et 8.

<sup>24</sup> *Ibid.*, t. I, art. 1, § 9 et 10.

<sup>25</sup> *Ibid.*, t. I, art. 1, § 5 et 6.

<sup>26</sup> *Ibid.*, t. I, art. 3, § 2 et 6.

<sup>27</sup> *Ibid.*, t. I, art. 3, § 3 et 4 et art. 6, § 6.

<sup>28</sup> *Ibid.*, t. I, art. 3, § 4 et art. 6, § 5.

<sup>29</sup> *Ibid.*, t. V, art. 2 et 3.

<sup>30</sup> *Ibid.*, t. I, art. 2, § 7 et 8 ; art. 6, § 4. Les aides-majors des divisions de canoniers-matelots parviennent à l'ancienneté aux places de capitaine en 1<sup>er</sup>.

<sup>31</sup> *Ibid.*, t. I, art. 3, § 3 et 4.

<sup>32</sup> *Ibid.*, t. I, art. 3, § 3.

Le nouveau corps d'artillerie suit le modèle adopté en 1776 dans l'Armée, avec conseil d'administration (et non un conseil consultatif comme ceux de la Marine dans les ports), masse générale, drapeaux, etc.<sup>33</sup> La subordination est naturellement exigée, et spécialement des officiers. « S.M. ordonne que le supérieur trouve toujours, dans l'inférieur, une obéissance passive, et que tous les ordres donnés concernant son service soient exécutés littéralement, sans retard et sans réclamation »<sup>34</sup>. L'inférieur a recours contre ses chefs, s'il a des raisons spéciales de se plaindre d'eux, et aucun chef ne peut jamais se permettre, vis-à-vis de ses subordonnés, « aucun propos qui pourrait les humilier, injurier et insulter, sous peine d'être destitué et déclaré incapable de servir »<sup>35</sup>. Le chef doit au contraire « maintenir dans son corps la discipline et l'union et avoir l'œil à ce que le soldat soit traité *avec humanité* et douceur et qu'il ne lui soit fait aucun tort »<sup>36</sup>. Les officiers joueurs, querelleurs, crapuleux ou faisant des dettes sans les payer sont passibles de la prison et, la troisième fois, du conseil de guerre, qui peut décider le renvoi du service du Roi pour cause de désobéissance à ses ordres<sup>37</sup>. Les officiers et les hommes qui ne peuvent plus servir sont admis à la retraite avec pension<sup>38</sup>.

Dans les directions d'artillerie, un directeur ayant rang de capitaine de vaisseau et un sous-directeur ayant celui de major de vaisseau, y dirigent le service sous les ordres du directeur général de l'arsenal<sup>39</sup>. La compagnie d'ouvriers militaires du corps royal y est placée sous leurs ordres et chargée dans le port de la construction des affûts et attirails pour les vaisseaux et les colonies ; les détachements envoyés aux colonies exécutent les travaux et ordres prescrits par le commandant de l'artillerie de la colonie de détachement<sup>40</sup>. Les ouvriers militaires employés aux travaux d'un port reçoivent une paie extraordinaire et, s'ils ne suffisent pas à ceux de l'artillerie, des ouvriers civils sont distribués par métiers à la suite des escouades de la compagnie et placés sous la surveillance des sergents<sup>41</sup>. Un garde d'artillerie est nommé par port, ainsi

<sup>33</sup> L'effectif du corps est de 1 986 hommes. Chaque compagnie du régiment comprend 88 hommes, dont un sergent-major, un fourrier-écrivain, cinq sergents, cinq caporaux, cinq appointés, cinq artificiers, cinq canonniers-bombardiers de 1<sup>re</sup> classe, vingt de 2<sup>e</sup> classe, quarante apprentis et un tambour (*ibid.*, t. I, art. 1, § 5). Chaque compagnie d'ouvriers compte 75 hommes, dont un sergent-major, un fourrier, quatre sergents, quatre caporaux, seize ouvriers de 1<sup>re</sup> classe, seize de 2<sup>e</sup> classe, trente-deux apprentis et un tambour (*ibid.*, t. I, art. 6, § 1). Ce qui fait 1760 + 225 hommes, soit 1 985, plus le tambour-major.

<sup>34</sup> *Ibid.*, t. II, art. 10, § 1.

<sup>35</sup> *Ibid.*, t. II, art. 10, § 6 et 8.

<sup>36</sup> *Ibid.*, t. II, art. 10, § 9.

<sup>37</sup> *Ibid.*, t. II, art. 11, § 6.

<sup>38</sup> Les officiers conservent la totalité de leurs appointements à 45 ans de services, les trois quarts à 40 ans, les deux tiers à 35 ans, la moitié à 30 ans et le tiers à 25 ans. C'est le premier règlement dans lequel nous ayons trouvé un barème de retraite pour des officiers du Roi. Les bas-officiers et les hommes de troupe obtiennent une retraite en fonction du dernier grade occupé pendant huit ans au moins, ou du grade inférieur, assignée sur la caisse des invalides de la Marine (*ibid.*, t. II, art. 12). Il est à noter que la paie des officiers et des hommes ne supporte ni capitation ni retenue pour la caisse des Invalides, parce que la masse générale y pourvoit (*ibid.*, t. I, art. 10, §4).

<sup>39</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'artillerie de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 et 2.

<sup>40</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps de l'artillerie des Colonies*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. I, art. 6, § 11.

<sup>41</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'artillerie de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 5.

Deux règlements, dont l'un est resté à l'état de projet, décrivent le fonctionnement des ateliers de l'artillerie : le *Projet d'ordonnance portant règlement sur le service de l'artillerie dans les arsenaux de marine*, 5 titres, 123 articles (A<sup>1</sup>-144) et l'*Ordonnance du Roi portant règlement sur la fonte, l'épreuve et la réception des bouches à feu de bronze destinées au service de l'artillerie des Colonies et sur*

qu'un capitaine dans chaque forge ou fonderie ou manufacture d'armes dépendant du département de la Marine ; ils sont placés sous les ordres de celui des trois directeurs qui est de plus chargé de l'inspection de ces établissements<sup>42</sup>. Des sous-lieutenants de vaisseau sont attachés aux trois directions pour s'y instruire du service de l'artillerie, et les places de sous-directeur et de directeur leur sont ouvertes concurremment avec les officiers du corps royal de l'artillerie des Colonies<sup>43</sup>.

La réalisation du programme de 63 vaisseaux, 63 frégates et 63 corvettes, dit pied de paix, est compromis par l'insuffisance de l'artillerie, comme tend à le montrer l'état suivant dressé pour le mois d'août 1787 (colonnes de gauche)<sup>44</sup>.

Canons du calibre de (livres pesantes)	nécessaires		existants au 1.8.1787	manquants	
	sur le pied de paix	sur le pied de guerre		paix	guerre
36	1 800	2 304	1 267	533	1 037
24	576	576	565	11	11
18	1 818	2 358	1 468	350	890
12	1 620	2 088	1 569	51	519
8	972	1 404	1 184	-	220
6	1 080	1 440	691	389	749
Total	7 866	10 170	6 744	1 334	3 426

Il manque donc environ 15 % des pièces pour l'armement en temps de paix de la flotte existante ou en construction à cette époque *et même 30 % des pièces du plus gros calibre*. Heureusement la Marine a traité avec un entrepreneur sérieux, François-Ignace de Wendel (1741-1795), qui exploite l'usine d'Indret créée aux frais de l'État en 1777 et celle du Creusot. Le maréchal fait acheter en 1781 les forges de Guérgny, Cosne et autres lieux à Pierre Babaud de La Chaussade (1706-1792), que la disparition de la Compagnie des Indes a mis en difficulté, et cependant un groupe de capitalistes lui

---

*l'administration des fonderies*, du 23 mai 1787. Ils montrent notamment que les ouvriers civils et militaires travaillent à la journée ou à la tâche en équipes, comme dans les ateliers des autres directions de l'arsenal (chapitre 23). Dans le premier cas, les militaires touchent un supplément de solde. Ils sont encasernés. Les deux fonderies de bronze gardent leur homme technique, le commissaire des fontes, ex-maître-fondeur, responsable sur ses biens des métaux, outils et ustensiles de l'atelier et de la consommation des métaux.

<sup>42</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'artillerie de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 6 et 9. L'ordonnance prévoit aussi la création d'une place de directeur général de l'artillerie à Versailles, mais celle-ci n'a jamais été pourvue.

<sup>43</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>44</sup> *État des canons nécessaires pour l'armement des vaisseaux existants ou en construction et de ce qui manque au 1<sup>er</sup> août 1787*, 306AP24, pièce n° 15(5). L'artillerie dite sur le pied de guerre doit correspondre au programme des 81 vaisseaux, 81 frégates et 81 corvettes (chapitre 22), sachant qu'on n'embarque jamais sur les bâtiments de pièces en plus de l'artillerie réglementaire.

avait proposé de les reprendre ; l'année suivante, les forges de Ruelle et Forge-Neuve, qui produisent des pièces d'artillerie comme Indret, sont achetées au comte d'Artois<sup>45</sup>.

Le programme de rattrapage est l'un des soucis majeurs du comte de La Luzerne<sup>46</sup>. Du 1<sup>er</sup> janvier 1788 au 1<sup>er</sup> novembre 1790, le parc d'artillerie de la Marine s'accroît de 629 pièces de 36, de 328 pièces de 18, 170 pièces de 12, 81 pièces de 8 et 125 pièces de 6 (toutes en fonte), ainsi que de 258 obusiers de 36 (en bronze), si bien qu'au 1<sup>er</sup> septembre 1790, la France peut mettre en mer toute sa flotte, soit 66 vaisseaux, 62 frégates, 25 corvettes, 24 avisos, 32 flûtes ou gabarres, rien ne manque si ce n'est qu'il faudrait placer du 12 au lieu du 18 sur trois frégates jusqu'à la fin de l'année<sup>46</sup>. D'après les qualités des divers bâtiments qu'énumère l'ancien ministre, on peut déduire qu'au 1<sup>er</sup> septembre 1790, la Marine dispose d'au moins 1 850 canons de 36, 576 canons de 24, 1 920 canons de 18, 84 obusiers de 36 et 324 obusiers de 24 ; les pièces plus petites et les obusiers étant montés aussi sur les petits bâtiments dont il ne donne pas les caractéristiques, on ne peut les dénombrer de cette façon. La Luzerne peut conclure que *désormais l'artillerie suit les constructions*<sup>47</sup>. Il a augmenté les moyens d'Indret et de Ruelle, mais la France ne produit aucun de ces obusiers ou *caronades en fonte* qui ont causé tant de dégâts à sa flotte à la fin de la guerre d'Amérique : Kersaint en a pourtant rapporté les plans d'Angleterre en 1785<sup>48</sup>.

<sup>45</sup> Bernard Lutun, « Propriété, exploitation et surveillance de la gestion des établissements industriels travaillant pour l'État : les forges de La Chaussade (Guérisny) à l'époque de leur rachat (1769-1793) », *Le marteau-pilon*, tome XXI, Guérisny, 2009, p.21 à 45.

<sup>46</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 518-519.

<sup>47</sup> *Ibid.*, f° 520. La Luzerne indique que son prédécesseur avait conçu et arrêté le projet d'installer une machine à vapeur à la forerie d'Indret et d'agrandir Ruelle. Il l'a réalisé, avec quelques amplifications (en particulier la construction de logements ouvriers à Indret, île déserte et éloignée des villages voisins). Indret, Ruelle et ses dépendances peuvent produire 700 pièces par an, pesant de 4 à 5 millions de livres, avec les moyens industriels en place. La Marine a de plus, en boulets et en fers coulés, plus qu'il n'en faut pour armer la flotte entière, et elle ne manque pas de fournisseurs ; cependant La Luzerne regrette qu'il n'y ait pas de réserve (il faudrait un demi-armement) (*ibid.*, f° 518).

<sup>48</sup> Dans son mémoire signé du 25 août 1785, *Vues générales sur l'état de la marine d'Angleterre* (306AP22, pièce n° 12(4)), Kersaint expose que les Anglais ont fait porter leurs efforts, 1° sur la recherche de la supériorité de la vitesse, qui permet de choisir le moment et la distance de combat, en doublant leurs navires en cuivre, et un perfectionnement de 1783 a permis de remplacer les clous en fer par des clous en cuivre (l'officier se plaint d'ailleurs qu'on se soit moqué de lui pour l'envoi de clous qu'il a fait et qu'on ait cherché à l'empêcher de réussir sa mission pour ternir sa réputation aux yeux du ministre, cf. 306AP22, pièce n° 12(5)) ; 2° sur l'augmentation de la puissance des petits bâtiments par l'usage d'obusiers. Il a visité l'arsenal de l'Artillerie à Woolwich et a rapporté à son ministre les plans gravés d'une caronade ainsi qu'une collection d'ordonnances sur le service de la Marine.

Dans un autre mémoire, non daté ni signé, *Quelques observations de détail sur la marine d'Angleterre*, 306AP22, pièce n° 1(8), un visiteur donne les détails suivants sur ces fameuses *caronades*. Gascoyne, le directeur de la fonderie de Loch Carron en Écosse, a imaginé, en suivant le traité de Robins (1707-1751) [*New Principles of Gunnery*, paru en 1742], des canons courts et légers pour protéger les transports de canons vers la Tamise des attaques des corsaires ou des petits bâtiments de guerre. Ils ont fait leur office, et le département de l'Artillerie a proposé à l'Amirauté d'en équiper les dunettes des vaisseaux et les gaillards des frégates. L'Amirauté a acquiescé et en a acheté sans demander l'avis des marins, lesquels ont résisté, surtout les vieux : « tous les hommes se ressemblent », soupire l'auteur. On tire avec cet engin à mitraille de près et à boulets ronds de loin. La portée de l'obusier de 24 est celle du canon de 6, mais, arrivant moins vite, « il n'en est peut-être que plus dangereux » car les boulets rapides percent la muraille, les autres l'ébranlent et multiplient les éclats, surtout si elle est pourrie. Or, ce sont les éclats qui tuent ou mettent hors de combat les marins.

L'auteur signale qu'on donne parfois encore en France des canons de fonte de première fusion qui crèvent, alors qu'en Angleterre, canons et boulets sont fondus deux fois. D'autre part les progrès de la

Le successeur du maréchal de Castries se félicite qu'il ait adopté l'usage anglais, c'est-à-dire confié les travaux de l'artillerie à l'artillerie coloniale<sup>49</sup>. Les officiers de marine doivent savoir se servir de leurs armes, mais « il serait très superflu qu'ils sussent les fabriquer ». Cette proposition paraît faire écho au sarcasme de Bory qui, parlant au nom des artilleurs de terre passés dans la Marine en 1762, leur prête le mot suivant : « l'artillerie de terre n'a rien de commun avec celle de la Marine, si ce n'est que *les canons sont creux et les boulets ronds* [souligné] »<sup>50</sup>. Cela pour reprocher au ministre d'avoir pris en 1784 l'inspecteur général parmi les officiers du corps royal de l'Artillerie<sup>50</sup>... La Luzerne ne dit pas qu'en Angleterre il n'y a à cette époque qu'une artillerie mais, d'un autre côté, Bory ne défend pas l'état antérieur : il voudrait seulement des artilleurs tirés de la Marine ! L'assistance des utilisateurs à la visite et à l'épreuve des pièces a permis de constater l'utilité de l'innovation, poursuit La Luzerne, « en faisant reconnaître par des témoignages non suspects que tout ce qui avait été fait sous la surveillance nouvelle était bon et exempt de reproches ». Les compagnies d'« artisans enrégimentés » ont également donné satisfaction : peut-être ont-ils davantage de talent que les artisans ordinaires, et ils sont sûrement plus disciplinés. En revanche le ministre juge abusif le maintien des directeurs, alors qu'il n'y a — il ne devrait y avoir, écrit-il plus justement — qu'à emmagasiner, conserver et transporter les pièces, ce qui n'est pas difficile.

L'organisation du corps de l'artillerie de la Marine et des Colonies est durable : en dépit d'un nombre d'ordonnances inversement proportionnel à sa taille, il reste essentiellement le même jusqu'en 1900. Son complément naturel est le *corps royal des canonnières-matelots*, chargé de diriger l'utilisation des pièces à bord des bâtiments de la flotte. Comme nous l'avons vu au début du chapitre précédent, Castries juge qu'il est inutile d'entretenir des troupes d'infanterie dans la Marine et qu'il y a place en revanche pour un corps comprenant 2 500 maîtres-canonnières et 5 000 chefs de pièce, l'artillerie considérée comptant 10 000 pièces. Dans ce plan, des canonnières engagés remplacent les canonnières des Classes, auxquels le ministre concède de la bravoure, mais non la compétence nécessaire. Ce reproche est reproduit dans l'exposé des motifs créant le nouveau corps d'artilleurs : les canonnières bourgeois n'avaient selon lui ni instruction ni ordre « ni les autres qualités que ces mêmes hommes auraient prises dans une troupe réglée »<sup>51</sup>. L'idée de régler la troupe sur celle du corps royal de l'Artillerie n'est pas davantage admissible. Il faut en effet pour le service du canon deux classes

---

fonte au coke y sont tels que l'on peut fondre des objets aussi solides que s'ils étaient forgés : Gascoyne dit qu'on pourrait couler les ancres, mais les marins ne veulent pas le croire... Enfin l'auteur a entendu parler d'une autre belle invention, mais n'a pu obtenir aucune précision : « En dernier lieu, un Anglais a inventé une sorte de fourneau à réverbère sans désulfurer le charbon, à l'aide duquel il parvient à faire du tout aussi bon fer en barres que celui de Suède. Il a eu du Roi une patente, *c'est-à-dire* un privilège exclusif [il s'agit d'un brevet] ; il a établi à quelques lieues de Portsmouth un moulin [entendons *rolling mill*] que lord Howe a été voir accompagné de beaucoup d'officiers. Il va lui donner la fourniture des ports. » L'inventeur est Henry Cort (1740-1800), mais le secret dont il s'agit n'est peut-être pas seulement celui auquel on pense. En effet, aucun des visiteurs français que nous avons cités dans ce travail ne semble soupçonner l'ampleur de la corruption qui règne dans l'administration de la marine britannique à cette époque et dont Cort devait être la victime en 1790. Le métallurgiste John Percy (1817-1889) évoque cette triste affaire dans son cours de métallurgie, vol. 2, *Iron, Steel*, 1864, p. 627 à 639.

<sup>49</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne*..., f° 412 et suiv., pour ce développement.

<sup>50</sup> [Gabriel de Bory], *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, 1789, p. 228-229.

<sup>51</sup> *Rapprochement*..., à propos de l'ordonnance créant neuf divisions de canonnières-matelots, pour ce développement. 306AP20, pièce n° 21(1).

d'hommes : l'une, peu nombreuse, bien instruite et exercée, est nécessaire pour diriger ou même pratiquer ce qui est difficile ; l'autre, très nombreuse, doit fournir des bras et de la subordination, avec un peu d'instruction. Sur les 56 000 hommes du service du canonage que le ministre envisage, l'élite représente 6 à 7 000 hommes, qu'il faut former en un corps militaire permanent.

Castries n'oublie pas tout à fait les gens de mer des Classes, en établissant dix d'entre eux à la suite de chaque compagnie, qui seront renvoyés après la période d'instruction préliminaire d'un an. Les compagnies d'apprentis-canonnières sont en quelque sorte intégrées dans le corps, avec une augmentation sensible de l'effectif, ce que les critiques du temps n'ont pas voulu voir : le préjugé maritime n'est toujours pas favorable à cet aspect de la révolution que l'on impose de Versailles. Les canonnières engagés doivent être également exercés à la manœuvre maritime, notamment au gréement et dégréement des mâts, vergues et voiles, aux transpositions de canons, aux changements dans l'arrimage. Il est sous-entendu que les véritables spécialités maritimes restent confiées à des matelots des Classes.

Quant aux officiers du corps de la Marine, censés conduire les compagnies d'infanterie en temps de paix mais non en temps de guerre, ils les conduisaient assez mal, poursuit le maréchal, et, occupés ailleurs en temps de guerre, ils ne rendront jamais un service satisfaisant. Il propose de confier le commandement des nouvelles compagnies d'artillerie à des officiers de fortune : une partie des officiers du nouveau grade de sous-lieutenant de vaisseau qu'il crée pour remplacer les grades intermédiaires, ceux qui sont susceptibles de recevoir une instruction dans cette spécialité, et quelques officiers de fortune de l'ancien corps royal qui pourraient en apprendre davantage. Dans les faits, ces derniers forment la majeure partie des sous-lieutenants de division du nouveau corps, et presque aucun sous-lieutenant de vaisseau n'a été nommé à la tête des 81 compagnies d'artilleurs qui remplacent les 100 compagnies de fusiliers et de grenadiers<sup>52</sup>. Ces compagnies sont intégrées par groupes de neuf dans les neuf escadres qui constituent désormais la marine matérielle et son corps d'officiers de vaisseau, selon un rattachement hiérarchique que nous expliquons ci-après. Le ministre se propose de laisser au nouveau corps une grande latitude dans le choix des sujets à promouvoir, parce qu'il s'agit d'un corps à talents dans son genre.

Ce nouveau corps militaire prend rang, comme celui qu'il remplace, à la suite des régiments créés en 1690<sup>53</sup>. Chacune de ses quatre-vingt une compagnies doit être commandée par *un sous-lieutenant de vaisseau, chef de compagnie*, « lorsqu'il aura été suffisamment instruit dans l'école d'artillerie des Colonies » — cette exigence explique peut-être qu'il en ait été nommé un si petit nombre — et *un sous-lieutenant de division*, pris parmi ceux du corps royal de la Marine ou parmi ses fourriers et, par la suite, parmi les sergents-majors et fourriers du nouveau corps<sup>54</sup>. Les officiers de marine attachés aux compagnies du corps dissous sont affectés au service des vaisseaux et gardent, habile précaution, la moitié du supplément qu'ils percevaient jusqu'à ce que, par le jeu de l'avancement, ils en viennent à mériter des appointements supérieurs<sup>55</sup>.

<sup>52</sup> Cf. *États de la Marine*, années 1787 à 1790.

<sup>53</sup> *Ordonnance du Roi portant création de neuf divisions de canonnières-matelots, sous le titre de corps royal de canonnières-matelots*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, titre I, art. 1. Cette ordonnance comprend 4 titres, 207 articles et 18 tableaux annexes.

<sup>54</sup> *Ibid.*, t. 1, art. 4.

<sup>55</sup> *Ibid.*, t. I, art. 6.



Chaque compagnie comprend en temps de paix un sergent-major, un fourrier, quatre maîtres-canonnières (avec rang de sergent), huit seconds maîtres-canonnières (rang de caporal), vingt-quatre canonnières-matelots de 1<sup>re</sup> classe, autant de 2<sup>e</sup> classe, trente-deux de 3<sup>e</sup> classe, un maître et un ouvrier armurier, un tambour, soit 97 hommes en tout<sup>56</sup>. En temps de guerre, le nombre des canonnières-matelots de 3<sup>e</sup> classe est augmenté, et il peut être créé, pour les récompenser, cinq places de canonnier-matelot de 2<sup>e</sup> classe et autant dans la 1<sup>re</sup> classe<sup>56</sup>.

Chacune des neuf divisions du corps est placée sous le commandement du chef de l'escadre à laquelle elle est affectée, et son état-major comprend le *major de l'escadre* (un capitaine de vaisseau), un *major de division* choisi parmi les capitaines en 1<sup>er</sup> du corps royal de l'artillerie des Colonies, un *aide-major* choisi parmi les lieutenants en 1<sup>er</sup> de ce corps et un *garçon-major* tiré des sous-lieutenants de division<sup>57</sup>. Chaque port dispose enfin d'un *quartier-maître trésorier* choisi parmi les garçons-majors ou les sous-lieutenants de division et d'un tambour-major<sup>58</sup>. Si bien que le corps royal des canonnières-matelots se compose, majors d'escadre non compris, de 192 officiers dont 18 détachés du corps royal de l'artillerie des Colonies et de 7 860 hommes en temps de paix.

Le choix des garçons-majors est laissé en premier ressort au major d'escadre et aux deux artilleurs de chaque division, qui proposent deux sujets au ministre par la voie hiérarchique, dont on vient de sentir la longueur<sup>59</sup>. Le choix des chefs de compagnie appartient de même au commandant et au major de l'escadre, ainsi qu'au major de la division<sup>60</sup>. Pour les places de sous-lieutenant de division, les officiers d'artillerie ayant le titre de major et d'aide-major de la division et les neuf sous-lieutenants de vaisseau chefs de compagnie proposent trois noms ; le major de l'escadre en choisit deux et les communique au ministre pour décision<sup>61</sup>. L'on voit que l'accès au rang d'officier nécessite toujours une décision du Roi, de même que les promotions (ici de sous-lieutenant de division à garçon-major).

Les sergents-majors et fourriers d'une division sont à la nomination du commandant de l'escadre dont elle fait partie, sur la proposition d'un collègue électoral comprenant les dix-huit officiers des compagnies et le garçon-major (deux sujets ayant au moins seize ans de services sont proposés)<sup>62</sup>. Les maîtres-canonnières sont sélectionnés par les sergent-major, fourrier et maîtres-canonnières de la compagnie dans laquelle la place est à pourvoir (6 électeurs, 3 élus), par le chef de compagnie au deuxième degré et par le major de l'escadre en dernier lieu : ils sont pris parmi les seconds maîtres ou les canonnières de 1<sup>re</sup> classe « sachant lire, écrire et instruits dans le tir des bombes »<sup>63</sup>. Pour l'élection des seconds maîtres, le plus ancien d'entre eux est

---

<sup>56</sup> *Ibid.*, t. I, art. 7.

<sup>57</sup> *Ibid.*, t. I, art. 10.

<sup>58</sup> *Ibid.*, t. I, art. 11.

<sup>59</sup> *Ibid.*, t. I, art. 13. Elle comprend le commandant du port.

<sup>60</sup> *Ibid.*, t. I, art. 14. À mérite égal, les « élections » se font à l'ancienneté.

<sup>61</sup> *Ibid.*, t. I, art. 15.

<sup>62</sup> *Ibid.*, t. I, art. 16.

<sup>63</sup> *Ibid.*, t. I, art. 17. Le major d'escadre choisit donc l'élu parmi les deux noms fournis par le chef de compagnie, lequel les a pris sur la liste de trois noms fournie par les maîtres.

invité à exprimer son suffrage avec le collègue précédent<sup>64</sup>. Le chef de compagnie accorde les avancements de classe aux simples canonnières à l'ancienneté, s'il juge leur instruction suffisante<sup>64</sup>. Les conditions du recrutement des canonnières-matelots sont quasiment identiques à celles des soldats du corps royal de l'artillerie des Colonies, de même que les retraites<sup>65</sup>. Le nouveau corps a son inspecteur général : c'est le marquis de Nieuil (1730-1806) qui occupe cette place, il était inspecteur général du corps royal de la Marine depuis 1781<sup>66</sup>.

Dans les ports, les hommes sont employés à la garde et à la sûreté des magasins et des bâtiments civils de la Marine, et ils suppléent parfois les troupes de terre pour les gardes, selon le principe de la réciprocité<sup>67</sup>. Ils travaillent par détachements aux gréement, armement, désarmement et mouvements des vaisseaux dans le port, ainsi qu'aux autres manœuvres et travaux<sup>68</sup>. Ils effectuent sans supplément de solde les mouvements de l'artillerie, mais en reçoivent un quand ils travaillent à ceux du port<sup>69</sup>. Ils s'instruisent sur la corvette des élèves, ex-gardes de la Marine<sup>70</sup>. Les autres jours, ils s'exercent sur trois batteries en bois reconstituées à terre et une batterie en terre, par compagnies, sous la direction immédiate des officiers de compagnie<sup>71</sup>. Les moyens d'instruction constituent une école confiée au directeur de l'artillerie, et un maître-canonnier de chaque division fait fonction, successivement et pendant un mois, de garde de l'école d'artillerie<sup>72</sup>. Chaque division est dotée par ailleurs d'une école d'écriture et d'arithmétique au profit des canonnières-matelots qui sont capables de suivre les cours, l'objectif étant d'apprendre à écrire « passablement » et les trois premières règles de l'arithmétique<sup>73</sup>.

Lorsque des bâtiments sont mis en armement, le major d'escadre forme des détachements, si possible d'une même compagnie : les vaisseaux de ligne reçoivent, en guerre, de 46 à 79 hommes, et, en paix, de 57 à 123 hommes<sup>74</sup>. Des détachements sont également destinés à l'armement des frégates<sup>74</sup>. En temps de paix, les canonnières-matelots font aussi le service de garnison car il n'est pas embarqué de troupes de l'armée de Terre<sup>75</sup>. L'un des deux officiers est susceptible d'embarquer, mais seuls les sous-lieutenants de vaisseau sont incorporés dans l'état-major, les sous-lieutenants de division étant employés extraordinairement<sup>76</sup>. Le détachement d'une compagnie est placé, pour la tenue et la discipline, sous l'autorité immédiate de l'officier ou bas-officier le plus gradé du détachement et sous l'autorité supérieure de l'officier de marine

<sup>64</sup> *Ibid.*, t. I, art. 18 et 19. Trois places de second maître sur huit reviennent aux canonnières-matelots de 1<sup>re</sup> classe les plus anciens, les cinq autres sont attribuées au choix.

<sup>65</sup> *Ibid.*, t. II, art. 30 à 47 et 57 à 71.

<sup>66</sup> *Ibid.*, t. I, art. 33.

<sup>67</sup> *Ibid.*, t. III, art. 1 à 3.

<sup>68</sup> *Ibid.*, t. III, art. 4.

<sup>69</sup> *Ibid.*, t. III, art. 22 et 23.

<sup>70</sup> *Ibid.*, t. III, art. 5 et 6.

<sup>71</sup> *Ibid.*, t. III, art. 7 à 11 et 15 ; 16 (pour les prix).

<sup>72</sup> *Ibid.*, t. III, art. 12 et 17 à 21.

<sup>73</sup> *Ibid.*, t. III, art. 24.

<sup>74</sup> *Ibid.*, t. IV, art. 1 à 3 et 16 et *Règlement sur les états-majors et les équipages...*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786 (qui précise l'équipage des bâtiments qui ne répondent pas aux nouveaux types ou dont l'artillerie s'en écarte).

<sup>75</sup> *Règlement sur les états-majors et les équipages...*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786.

<sup>76</sup> *Ordonnance portant création de neuf divisions de canonnières-matelots...*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. IV, art. 4 et 5.

chargé en chef de l'artillerie à bord<sup>77</sup>. Il occupe toutes les places de maître et de second maître-canonnière, capitaine d'armes, armurier, chef de pièce et canonnière chargé de la distribution des poudres le jour du combat ; les gens de mer n'y ont plus accès qu'à défaut d'un nombre suffisant d'hommes du corps royal<sup>78</sup>. Pour les manœuvres nautiques, les canonnières-matelots sont subordonnés aux officiers-mariniers de manœuvre<sup>78</sup>.

Cette partie du programme du ministre devait forcément moins plaire. Castries connaît les arguments pour et contre les maîtres-canonnières des Classes et les bas-officiers du nouveau corps : il pense qu'en faisant embarquer les seconds sous les ordres des premiers en temps de paix, « ils réuniront alors la théorie à la pratique, ce qui répond à toutes les objections qui [lui] ont été faites »<sup>79</sup>. Plusieurs officiers regrettent les canonnières bourgeois, et, derrière ces regrets se cache le rejet des troupes réglées comme dans l'armée de Terre. Kersaint est du nombre : ils fourniraient selon lui de meilleurs chefs de compagnie que les sous-lieutenants de vaisseau et pourraient former les nouveaux canonnières-matelots<sup>80</sup>. Il les comprend dans l'armement de l'escadre de garde dont nous parlerons au chapitre 22. Il estime par ailleurs que les apprentis sont trop peu nombreux dans le corps : au nombre de dix pour quatre-vingts canonnières-matelots et changés tous les ans, ils ne reçoivent donc que le 1/64<sup>e</sup> de l'instruction ! Kersaint voit ces canonnières comme « dévoués pour la vie » au service du Roi, alors que l'engagement des canonnières-matelots ne dure que huit ans et qu'ils reçoivent, dit-il, une trop grande dose d'instruction d'infanterie. Un autre officier juge que le matelot fait un meilleur canonnière que le soldat, parce qu'il est « citoyen avant d'être soldat, subordonné par sa nature, patient et dégagé de ces préjugés nécessaires dans les armées, mais nuisibles dans les vaisseaux où toute fonction est honorable lorsqu'elle est utile »<sup>81</sup>. Il propose de partager les places avec les matelots des Classes, afin d'encourager l'émulation<sup>81</sup>.

À trop écouter les marins, on finirait par douter que la France ait remporté autant de batailles terrestres et perdu autant de batailles navales ! En 1784, Kersaint a pourtant convenu que le soldat faisait un médiocre matelot mais pourrait être un bon canonnière, ainsi que l'officier d'infanterie<sup>82</sup>. Au lieu d'être inutiles à bord, ils pourraient s'occuper de l'artillerie et accessoirement de la police et seraient notés par les capitaines. Et, si l'on payait à la fin de chaque mois l'écu promis à ceux qui montent aux manœuvres hautes, on disposerait d'un « incitatif bien plus puissant ». À terre on les exercerait à manier le canon de campagne et de siège, pour qu'ils soient utiles lors des

<sup>77</sup> *Ibid.*, t. IV, art. 8. Cette règle contredit celles que nous avons rapportées au chapitre 20 à propos du règlement sur la discipline des équipages à bord des vaisseaux. Les hommes sont répartis à bord dans des divisions confiées aux officiers de marine qui exercent sur eux le pouvoir hiérarchique. Le détachement de canonnières-matelots est divisé lui aussi, et, si l'officier d'artillerie en chef exerce une autorité sur eux tous, c'est au titre de l'inspection.

<sup>78</sup> *Ibid.*, t. IV, art. 9 et 19. Les canonnières de 3<sup>e</sup> classe qui ne sont pas encore jugés aptes à remplir les fonctions de chef de petite pièce sont employés comme canonnières servants et comptés parmi l'équipage (art. 14).

<sup>79</sup> C<sup>7</sup>-101(3), dossier au nom de d'Estaing, document n° 147. Paraît être une lettre du ministre à Hector du mois de juin 1787.

<sup>80</sup> *Mémoire sur les vaisseaux de garde...*, 10 octobre 1786 (signé Kersaint), 306AP24, pièce n° 1, pour ce développement.

<sup>81</sup> *Observations sur l'ordonnance de la Marine*, [1786], 306AP20, pièce n° 21(2).

<sup>82</sup> *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, [fin 1784], 306AP24, pièce n° 7, pour ce développement.

débarquements. On ferait naviguer ces troupes en temps de paix en composant la moitié des équipages avec elles ; en temps de guerre, l'on doublerait le corps avec des recrues « bien choisies ». L'auteur sait que le soldat coûte moins au Roi que le matelot ; on laisserait davantage de ces derniers au commerce.

S'intéressant maintenant aux officiers d'un corps royal de la Marine chargé de l'artillerie à bord, Kersaint concède que leurs perspectives d'avancement seraient faibles ; mais, dans les régiments d'infanterie de terre, il y a soixante officiers subalternes pour deux officiers supérieurs. *Ceux de la Marine pourraient servir aux colonies*. « D'ailleurs, il y a en France tant de noblesse qui ne peut trouver d'emploi, les régiments des colonies sont toujours plus que complets, les troupes de la Marine seraient bien préférables. » Il trace donc le plan d'une autre association, qui a des partisans dans la Marine : artillerie et infanterie seraient confiées à un même corps d'officiers, qui ferait le service en France et dans les colonies et resterait distinct du corps des officiers de marine. Le ministre a privilégié la spécialité et donc créé deux corps d'artilleurs, en donnant à l'un d'eux, celui des Colonies, une mission supplémentaire en France.

La réduction du corps des canoniers-matelots au début de 1789 semble donner une nouvelle fois raison aux partisans des canoniers des Classes. Le préambule de l'ordonnance du 25 janvier pose que l'effectif du corps est trop grand pour les armements ordinaires du temps de paix et qu'il est avantageux d'employer les canoniers des Classes concurremment avec ceux du corps royal<sup>83</sup>. L'effectif des compagnies est réduit de 97 à 65 hommes, et les grades sont modifiés : un sergent-major (qui réunit à ses fonctions celles de fourrier), 3 sergents (ex-maîtres-canoniers), 6 caporaux (ex-seconds maîtres-canoniers), 18 canoniers-matelots de chacune des trois classes et un tambour les composent désormais en temps de paix<sup>84</sup>. Le corps est donc réduit du tiers (il passe de 7 860 à 5 268 hommes) ; en temps de guerre, des recrues permettent de le recomposer selon l'ordonnance de 1786<sup>85</sup>. Les changements d'appellation des grades des bas-officiers, qui deviennent ceux de la troupe, trouvent leur origine dans la volonté de ne plus régler l'emploi des hommes à la mer sur leur grade dans le corps royal, mais sur le grade ou mérite de mer de premier maître, second maître ou chef de pièce qu'ils peuvent avoir acquis par leurs services à la mer, *au jugement des capitaines*, puis des conseils de marine qui se tiennent à cet effet lors des désarmements<sup>86</sup>. Le choix des sous-officiers et l'avancement *dans la troupe* continuent d'être réglés comme en 1786<sup>87</sup>. À l'avenir, les premiers maîtres, seconds maîtres et chefs de pièce doivent être choisis

<sup>83</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps royal des canoniers-matelots et son service à bord des vaisseaux de S.M.*, du 25 janvier 1789, préambule.

<sup>84</sup> *Ibid.*, art. 2 et 4.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>86</sup> *Ibid.*, art. 13 à 22. Pour obtenir le mérite de chef de pièce, il convient d'avoir dans la troupe le grade de canonier de 2<sup>e</sup> classe au moins et douze mois de services effectifs sur les bâtiments du Roi (art. 18). Pour obtenir le grade de mer de 1<sup>er</sup> ou de 2<sup>e</sup> maître-canonier, il faut être bas-officier dans la troupe (art. 19). Les seconds maîtres sont pris parmi les chefs de pièce comptant au moins vingt mois de services effectifs sur les bâtiments du Roi depuis l'obtention du mérite (art. 20). Les premiers maîtres sont choisis parmi les seconds maîtres employés en cette qualité depuis vingt mois au moins (art. 21). Ces conditions d'ancienneté ne suffisent pas : les capitaines font, lors du désarmement, leurs propositions d'avancement pour le corps des canoniers-matelots comme pour les gens de mer des Classes, qu'ils remettent au président du conseil de marine (art. 14). La décision finale appartient à ce conseil (art. 17). Les articles 27 et 28 prévoient des mesures transitoires.

<sup>87</sup> *Ibid.*, art. 30.

pour moitié parmi les sous-officiers du corps royal et pour moitié parmi les gens de mer classés qui auront acquis pareillement le grade ou le mérite de mer correspondant<sup>87</sup>.

Le corps royal continue de fournir les capitaines d'armes, maîtres et aides-armuriers, ainsi que les garnisons, dont l'effectif est augmenté<sup>88</sup>. Si quelques bâtiments sont armés en guerre pendant la paix, il pourvoit à la garnison sur le pied fixé en 1786<sup>89</sup>. Le major général de la Marine dans le port doit bien établir deux détachements par bâtiment et non plus un seul, en suivant le règlement sur les casernes de 1786<sup>90</sup>. Le corps royal des canonniers-matelots, de plus en plus chargé des fonctions d'un corps d'infanterie, aurait-il démérité ?

La maistrance de canonnage est rétablie, mais les canonniers que les Classes fournissent de nouveau viennent réduire le nombre des matelots qu'elles donnent en temps de paix, nombre pour nombre<sup>91</sup>. Deux grades sont conservés, premier et second maître, le grade d'aide-canonnière étant remplacé par le mérite de chef de pièce<sup>92</sup>. Pour devenir chef de pièce, un matelot doit aller à l'école des apprentis-canonnières, en obtenir le certificat de mérite, être à la haute paie des matelots et prouver six mois de services sur les bâtiments du Roi à cette haute paie, soit 18 mois de services pour le Roi au moins, non compris le temps passé à l'école ni les services antérieurs en qualité de mousse, novice ou matelot à la basse paie<sup>93</sup>. On voit ainsi que cette branche du service du Roi réclame davantage de temps de service que la manœuvre<sup>94</sup>. Le canonnage offre à nouveau de bonnes perspectives aux marins des Classes, au prix d'un déclassement relatif des canonnières-matelots<sup>95</sup>. D'autre part les places de canonnière amiral, vice-amiral et maître-canonnière ordinaire entretenus à Brest, Toulon, Rochefort, Lorient et Le Havre, qui ont été implicitement supprimées en 1786, sont rétablies<sup>96</sup>. Ces canonnières sont attachés aux directions d'artillerie et employés à leurs travaux ; ils sont susceptibles d'embarquer<sup>97</sup>.

<sup>88</sup> *Ibid.*, art. 31, 33, 36 et 37.

<sup>89</sup> *Ibid.*, art. 38.

<sup>90</sup> *Ibid.*, art. 39.

<sup>91</sup> *Règlement concernant les maistrances de canonnage*, du 25 janvier 1789, art. 1 et 19. Le rôle du temps de guerre n'est pas modifié.

<sup>92</sup> *Ibid.*, art. 1 et 2.

<sup>93</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>94</sup> On admet cependant qu'en temps de guerre, les matelots à la haute paie qui ont fait pendant douze mois le service de chargeur soient nommés chefs de pièce, même s'ils n'ont pas été à l'école ou qu'ils n'en ont pas obtenu le certificat de mérite (*ibid.*, art. 8). À titre transitoire, les gens de mer pourvus du grade de 1<sup>er</sup> ou 2<sup>e</sup> maître le conservent, et leur paie est augmentée si elle ne correspond à aucune de celles qui sont mentionnées dans le *Règlement* ; les aides-canonnières font le service de chef de pièce, mais conservent la qualité d'officier-marinier, avec notamment l'avantage de la demi-ration en sus (art. 16 et 17).

<sup>95</sup> Il faut d'abord remarquer que les canonnières-matelots ne conservent leurs revenus à la mer qu'autant qu'ils ont obtenu un grade ou mérite de mer et qu'ils sont employés en cette qualité et non dans la garnison ; les canonnières-matelots de 3<sup>e</sup> classe gagnaient 15 l 16 s 8 d et 21 l respectivement à la mer d'après l'ordonnance de 1786 (t. I, art. 37), alors qu'en 1789 ils n'ont plus droit qu'à leur très faible solde à terre de 9 l 10 s, sauf s'ils obtiennent le mérite de chef de pièce et donc la 2<sup>e</sup> classe. D'autre part, le *Règlement sur les états-majors et équipages* du 1<sup>er</sup> janvier 1786 accordait un supplément mensuel de 4, 6 ou 10 l au bas-officier du corps royal faisant fonction de premier maître-canonnière sur les vaisseaux de ligne : il n'en est plus question en 1789 (art. 41 et 42 de l'ordonnance du 25 janvier 1789).

<sup>96</sup> *Ibid.*, art. 25 : en tout trois canonnières amiraux à 80 l, quatre canonnières vice-amiraux à 70 l, vingt et un maîtres ordinaires à 60 l et vingt-deux à 50 l.

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 26. Vu l'âge de ces officiers-mariniers, l'embarquement doit être assez rare.

Enfin, seize maîtres-canonnières entretenus sont attachés aux quatre compagnies d'apprentis-canonnières, ressuscitées une nouvelle fois<sup>98</sup>. Pour ce faire les apprentis sont détachés du corps royal<sup>99</sup>. Les gens de mer qui les composent sont renouvelés partiellement chaque année<sup>100</sup>. Dans les levées, on ne choisit que des jeunes de 18 à 24 ans, fort et bien constitués, classés comme matelots à la basse paie et ayant par conséquent six mois de navigation<sup>101</sup>. Sont préférés ceux qui savent lire et écrire et qui montrent des dispositions pour le canonage ; ceux qui, ayant les qualités requises, se présentent volontairement sont inscrits en tête des rôles de levée et désignés particulièrement<sup>102</sup>. Les apprentis sont retenus pendant un an à l'école ; un examen sanctionne la formation, et ceux qui le réussissent obtiennent le certificat de mérite qui leur permet, à la levée suivante, de passer à la moyenne paie, puis d'obtenir le mérite de chef de pièce<sup>103</sup>.

Le major de vaisseau chargé du commandement de la caserne des matelots dans le port reçoit aussi le commandement et la police de la ou des compagnies d'apprentis, et il est nommé un sous-lieutenant de vaisseau par compagnie, à prendre parmi les maîtres-canonnières qui auront mérité ce grade<sup>104</sup>. L'encadrement de chaque compagnie se compose de 4 maîtres-canonnières entretenus, 4 maîtres, 8 seconds maîtres et 16 chefs de pièce tirés des Classes et *engagés* pour deux ans (c'est le mot)<sup>105</sup>. Il est donc fortement renforcé par rapport à l'organisation de 1766. L'engagement des 28 gradés n'est pas une obligation, mais il procure des avantages sur les autres gradés des Classes<sup>106</sup>. Les apprentis-canonnières ne portent pas d'uniforme, si ce n'est un bonnet qui les distingue, mais ils sont casernés comme la moitié au moins des engagés ; les uns et les autres n'embarquent pas pendant leur temps de service en leur qualité<sup>107</sup>.

L'année 1789 est donc marquée par le retour en force des canonnières bourgeois, la réduction et le déclassement du corps des canonnières-matelots, chargé désormais de l'infanterie autant que de l'artillerie. Pourtant le comte de La Luzerne présente ce changement comme une mesure d'économie, Louis XVI ayant décidé de

<sup>98</sup> *Ibid.*, art. 27. Le règlement ne dit pas qu'il y a des maîtres-canonnières entretenus pour le service de mer, cependant que les places de maître entretenu des ports et celles des compagnies d'apprentis sont attribuées aux maîtres-canonnières existant encore dans les ports et à ceux qui y ont été précédemment entretenus (art. 28). Par la suite les places de maître entretenu sont accordées au mérite aux maîtres-canonnières des Classes qui se seront distingués par leurs services à la mer, le conseil de marine proposant au ministre deux sujets par place vacante ; les élus sont admis aux places de maître entretenu à 50 l (art. 29 et 30).

<sup>99</sup> *Règlement concernant les apprentis-canonnières*, du 25 janvier 1789, art. 1.

<sup>100</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>101</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>102</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>103</sup> *Ibid.*, art. 6, 7 et 25.

<sup>104</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>105</sup> *Ibid.*, art. 9 et 10.

<sup>106</sup> Les engagés reçoivent un mois de solde comme prime d'engagement et une gratification de même montant à l'issue de l'engagement ; ils sont susceptibles d'avancer comme ceux de leur grade qui naviguent, à raison de deux mois de services dans les compagnies pour un à la mer. On ne doit pas prendre plus de la moitié des engagés parmi les gens de mer du quartier comprenant le port de guerre d'affectation (*ibid.*, art. 11, 13, 15 et 28). La paie est la suivante : deux maîtres entretenus à 60 l, deux à 50 l ; quatre maîtres engagés à 45 l, huit à 36 l et seize chefs de pièce à 30 l ; les cent vingt apprentis de la compagnie gagnent chacun 24 l par mois (art. 16).

<sup>107</sup> *Ibid.*, art. 17, 18 et 20. L'art. 22 annonce un règlement particulier pour l'instruction des apprentis-canonnières.

réduire le budget de la Marine et des Colonies de 10 % en 1788, par rapport à ce qu'il était l'année précédente (soit 45 millions)<sup>108</sup>. Le rétablissement de la maistrance de canonage et des écoles d'apprentis était donc nécessaire pour ne pas manquer de chefs de pièce ni de maîtres en cas de déclaration de guerre inopinée. Le ministre juge pourtant que cette mesure est contraire à l'intérêt du service et au principe selon lequel « il faut sur mer confier à d'autres qu'à des gens de mer toutes les fonctions que d'autres qu'eux peuvent aussi bien remplir ». Il rappelle que l'on a pris des fantassins à bord, puis créé un dépôt à l'île de Ré pour les recrues de toute la France ; cette solution a été trouvée trop tard pour réparer la faute commise au début de la guerre d'Amérique, mais celle-ci s'est heureusement arrêtée à temps.

Les troupes des deux départements militaires ne suffisant pas à remplacer tous les gens de mer dont la France serait privée en cas de guerre, La Luzerne propose de former à nouveau un dépôt de recrues maritimes pour le temps de guerre<sup>109</sup>. Il serait établi dans un petit port, afin de ne pas encombrer davantage les grands et de permettre en même temps les communications par mer. Le recrutement de ces engagés, en temps de paix comme en temps de guerre, serait limité à l'intérieur du Royaume (à plus de vingt lieues des côtes), pour qu'aucun d'entre eux ne vienne diminuer le nombre de ceux qui aspirent à devenir marins, mais qu'ils puissent même l'augmenter par la fréquentation des marins et la médiocrité de la paie qui leur serait allouée à dessein. Au dépôt ils recevraient des principes de subordination et apprendraient à tirer au fusil et à le charger, ainsi qu'à servir une pièce d'artillerie.

La Luzerne ne dit rien d'une source auxiliaire de recrutement de canoniers pour la Marine, théorique depuis 1779 et à laquelle le maréchal entendait donner une application pratique par la constitution d'un troisième corps d'artillerie, le *corps des canoniers auxiliaires de la Marine* selon l'ordonnance du 19 juillet 1787. Par l'ordonnance du 3 janvier 1779, une partie des hommes levés au titre du corps des canoniers garde-côtes du département de la Guerre sont attachés à la Marine sous le nom de milices<sup>110</sup>. Le ministre nous a appris que le mauvais vouloir de la Guerre avait empêché la Marine d'en tirer un bon parti (chapitre 20). La nouvelle ordonnance érige ces canoniers en un corps séparé, ressemblant par son organisation à celui des canoniers garde-côtes institués en 1778, et attaché à la suite des neuf divisions du corps des canoniers-matelots<sup>110</sup>. L'organisation territoriale est celle des trente arrondissements des Classes, l'inspection et le commandement de la brigade revenant au chef des Classes de l'arrondissement<sup>111</sup>. Un inspecteur général des canoniers auxiliaires est créé, et les chefs des Classes lui sont subordonnés pour cette partie de leur service<sup>112</sup>. Le comte de Latouche-Tréville (1745-1804), alors capitaine de vaisseau, reçoit la commission et la garde après son départ des bureaux de Versailles au début de 1788 (chapitre 24). Le service est de cinq ans après tirage au sort<sup>113</sup>. Il est prévu de créer des écoles et d'y envoyer des détachements ; d'autres canoniers auxiliaires doivent être formés dans

<sup>108</sup> *Mémoire adressé au Roi de M. de La Luzerne...*, f° 351 à 354 et 359, pour la fin du paragraphe.

<sup>109</sup> *Ibid.*, f° 356-357, pour ce développement.

<sup>110</sup> *Ordonnance du Roi concernant les canoniers auxiliaires de la Marine*, du 19 juillet 1787, préambule.

<sup>111</sup> *Ibid.*, art. 6 et 7. Les officiers d'arrondissement encadrent les brigades.

<sup>112</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9.

<sup>113</sup> *Ibid.*, art. 1, 2, 10, 15 à 17. Le recrutement des deux corps est confié aux commissaires des guerres et du corps royal de l'Artillerie. Les hommes licenciés successivement sont remplacés par d'autres, en nombre égal, provenant de la même paroisse.

les écoles d'artillerie des ports<sup>114</sup>. Lorsqu'ils sont appelés dans les ports, les canonniers auxiliaires sont formés en compagnies de cent hommes en quatre escouades, et commandés par des officiers nommés par le Roi (les bas-officiers sont tirés du corps et choisis par les chefs des Classes) ; les compagnies sont incorporées en entier ou par détachements dans le corps des canonniers-matelots<sup>115</sup>. À terre comme à la mer, ils font le service de canonnier et non celui de matelot, et à la mer seulement en temps de guerre, du moins en principe<sup>116</sup>.

Le corps des canonniers-matelots, réduit au début de 1789, est supprimé en juin 1792 : le maréchal de Castries, qui croit que « pour tout État, sur un objet quelconque, il y a une forme qui est la plus complète relativement aux vues pour lesquelles on les tient et en même temps la plus claire, et il n'y en a qu'une [sauf exception] », et qui la cherche systématiquement<sup>117</sup>, ne l'aurait-il pas vue cette fois ? Le principe d'un corps de canonniers-matelots est bon car il est nécessaire de créer des noyaux d'équipages permanents dans toutes les spécialités du service à la mer. La plupart des esprits du temps ne peuvent toujours pas admettre l'existence de tels noyaux pour un bâtiment, ni pour les matelots. La suppression d'un corps d'infanterie coûteux et son remplacement par d'autres hommes, plus utiles et bien formés, qui s'ajoutent aux officiers de marine et aux officiers-mariniers entretenus pour le service à la mer, soit un corps d'artilleurs « professionnel » de quelque deux mille hommes en tout pour la Marine et les Colonies, ces deux mesures donc marquent un progrès considérable et le retour au plan de Choiseul pour l'artillerie. L'organisation du deuxième corps d'artilleurs, les canonniers-matelots, était aussi le corollaire de la réforme du corps de la Marine, et il vaut mieux que les imperfections touchent celle-là que celle-ci. Le temps a donné raison au maréchal dans cette partie accessoire de son programme et a en partie masqué la partie essentielle, que nous allons étudier maintenant.

---

<sup>114</sup> *Ibid.*, art. 29 et 30.

<sup>115</sup> *Ibid.*, art. 31 à 34.

<sup>116</sup> *Ibid.*, préambule, et art. 30, 35 et 36.

<sup>117</sup> *Rapprochement... Coup d'œil général sur les objets et les principes des ordonnances nouvelles pour servir de résumé à ces notes*, 306AP20, pièce n° 21(1).



## La régénération du corps de la Marine

### 22.1. L'épreuve de la guerre d'Amérique

Les conditions d'accès à l'état d'aspirant-garde de la Marine créé en 1775 ne sont guère différentes de ce qu'elles étaient en 1764 : il faut être né noble, c'est-à-dire gentilhomme, la préférence est accordée aux enfants du corps, c'est-à-dire aux enfants et neveux du côté paternel des officiers généraux, capitaines et lieutenants de vaisseau ; il faut être âgé de 14 à 18 ans<sup>1</sup>. Ces conditions excluent les fils d'enseignes (Hector en est un, peut-être a-t-il été admis parce que son père est mort au service ; il y en a d'autres dans le corps) et les fils d'officiers roturiers, et il en existe aussi, par exemple certains des officiers issus du « petit corps ». Ou du moins n'ont-ils pas la préférence. L'étude nominative permettra de s'assurer si l'on a continué à suivre les règles définies en 1750 et confirmées en 1764<sup>2</sup>. Une chose paraît certaine : l'admission est plus étroitement surveillée par la Cour.

En 1781, par la décision dite improprement « édit de Ségur », Louis XVI décide d'aligner les conditions d'accès à la plupart des corps de l'armée de Terre sur celles de l'École royale militaire dont l'édit de création, datant de janvier 1751, porte l'exigence de quatre degrés de noblesse en ligne paternelle<sup>3</sup>. Il s'agit plutôt d'observer exactement une règle ancienne. Dans l'armée de Terre, la mesure s'applique aux sous-lieutenances dans les régiments de l'Infanterie française, de la Cavalerie, des Chevaux-Légers, des Dragons et des Chasseurs à cheval<sup>3</sup>, mais non à l'Artillerie ni au Génie, du moins au début. Elle est étendue au corps de la Marine avec les dérogations suivantes : les fils des officiers du corps de la Marine non gentilshommes d'une part, ceux des officiers du petit corps et des autres corps d'officiers militaires titulaires de la croix de Saint-Louis ou bien morts à la guerre ou des suites de leurs blessures à la guerre sans avoir été décorés, d'autre part, sont admissibles à l'état d'aspirant<sup>4</sup>. Ces dérogations

<sup>1</sup> *Mémoire instructif sur les demandes de places d'aspirants-gardes de la Marine*, imprimé de 1775, A<sup>1</sup>-115, pièce n° 37.

<sup>2</sup> Rappelons que la décision du 25 mai 1750 tend à former une classe privilégiée des « fils d'officiers de la Marine, petits-fils et neveux du côté paternel seulement », sous la condition de noblesse. L'ordonnance du 14 septembre 1764 confirme la mesure par ses articles 7, 9 et 10.

<sup>3</sup> Imprimé destiné aux familles, I.R., A<sup>1</sup>-129. Voir l'annexe de ce travail relative au statut des officiers de l'armée de Terre.

<sup>4</sup> *Conditions à remplir pour l'admission aux places d'aspirants-gardes de la Marine*, 1781, A<sup>1</sup>-130, pièce n° 54 (imprimé).

établissent une sorte de correspondance entre les services militaires et la noblesse et sont conformes à l'édit de novembre 1750 créant une noblesse militaire et aux réformes du comte de Saint-Germain. Elles excluent de la correspondance les services des officiers civils<sup>5</sup>. La décision du 22 mai 1781 est une faute politique en ce que, le préjugé nobiliaire ayant infecté la bourgeoisie, le service de l'État en général et le service militaire en particulier sont appréciés au-delà de toute mesure et contre l'intérêt du pays. Nous reviendrons sur cette décision fameuse à la fin du chapitre.

Une ordonnance du 1<sup>er</sup> mai 1781 rétablit la division des gardes de la Marine en deux classes, selon qu'ils sont ou non enfants du corps et fixe le rang de chacun dans une classe, non pas suivant un tirage au sort, mais selon le degré d'instruction constaté par l'examen public des aspirants sur les deux premiers volumes du Bézout-Marine et sur la conduite jugée par le commandant de la compagnie<sup>6</sup>. Lorsque le garde est jugé susceptible d'avancement, le Roi lui accorde le grade d'enseigne, mais le brevet n'est expédié qu'un an plus tard en temps de paix et après une campagne en temps de guerre, de façon que le rang dans sa classe dépende des notes de la compagnie et de celles données par les capitaines qui l'auront accueilli sur leur bord<sup>7</sup>. L'on insiste une fois de plus sur les soins que les supérieurs hiérarchiques doivent apporter à l'épreuve et au jugement des gardes qui font fonction d'enseignes<sup>8</sup>.

Mettons-nous pour un moment à la place des enseignes qui ont participé à la guerre d'Amérique : plusieurs témoignages nous permettent de mieux comprendre leur attitude devant les mesures qui vont les frapper.

Henry de Viella (1764-1840) quitte le château familial de Béarn à l'âge de six ans pour le collège de Sorèze, dont il va suivre l'enseignement pendant sept ans, en même temps que son frère aîné<sup>9</sup>. Il en garde un grand souvenir et vante les mérites des Bénédictins, qui enseignaient fort bien les matières principales, et aussi les maîtres laïcs. Au moment de quitter le collège, en 1776, Viella raconte : « J'étais alors en rhétorique et j'avais bien fait mes autres classes de latin. J'écrivais bien l'allemand, je le parlais assez couramment, j'apprenais la géométrie, je dessinais, je savais un peu de musique et j'apprenais à jouer du cor. Mon frère avait fait sa rhétorique, savait assez de grec, bien le latin, la musique, jouait de la basse. Nous avons de plus appris à nager, à monter à

<sup>5</sup> Le commissaire général Possel (1726-ap.1794), dont le grand-père paternel avait acheté l'une des cent charges de commissaire de la Marine créées en 1702 et supprimées en 1716, demande sa réhabilitation afin d'obtenir l'admission de son fils cadet car il se croyait noble au 3<sup>e</sup> degré. Il obtient satisfaction en 1784 (C<sup>7</sup>-256). D'après l'*État de la Marine* de 1789, son fils aîné, Jean-Baptiste Possel-Deydier, est lieutenant de vaisseau du 1<sup>er</sup> mai 1786, il a donc dû passer aspirant sous l'empire de la décision de 1750 ; son frère est alors élève de 2<sup>e</sup> classe du 26 septembre 1788. C'est à cause de sa noblesse que le cadet a été admis à l'état d'aspirant, alors que précédemment, il aurait été assimilé à un enfant du corps. Notons encore que l'aïeul de Possel n'a pas été vingt ans en charge : c'est probablement l'édit de suppression des charges qui a effacé cette imperfection.

<sup>6</sup> *Ordonnance du Roi concernant le rang que les gardes du pavillon et de la Marine auront entre eux pendant le temps qu'ils seront gardes et celui qu'ils prendront lorsqu'ils auront été promus au grade d'enseigne de vaisseau*, du 1<sup>er</sup> mai 1781, art. 1 à 3.

<sup>7</sup> *Ibid.*, art. 4.

<sup>8</sup> *Ibid.*, art. 5 à 7. Un examen pratique dans la rade, portant sur le gréement et les manœuvres d'un vaisseau, a été ensuite ajouté ; le conseil de marine en est chargé, mais les moyens d'instruction dans ces deux parties sont très faibles. *Questions sur quelques articles concernant l'administration de la Marine*, 306AP20, pièce n° 14(2).

<sup>9</sup> Copie dactylographiée du premier volume des souvenirs du comte Henry de Viella, contre-amiral, écrit de 1797 à 1807, Ms 147 ; f° 15, 16, 19, 24 à 26 et 28, pour ce développement.

cheval et à danser. » Cette instruction est encore bien supérieure à la moyenne, mais il est probable que les aspirants, quoi qu'en dise Chateaubriand, ont fait des progrès avant d'entrer au service, depuis l'époque de Choiseul.

En 1778, Charles de Viella (1762-18..) devient aspirant à Rochefort, Henry l'y accompagne, et l'un et l'autre profitent des leçons d'un parent, lieutenant de la compagnie des gardes et d'un oncle, ancien capitaine de vaisseau. Leur logeuse accueille de huit à dix aspirants, et chacun d'eux doit lui payer 45 l de pension par mois, soit 540 l par an, une somme assez élevée. Henry reconnaît qu'il n'était pas facile de discipliner cette petite société. Des chefs tels que d'Orvilliers, du Pavillon, La Clocheterie, Bombelles, Levassor de Latouche et son frère Latouche-Tréville ne contribuaient « pas peu à tenir les jeunes gens en bride. Il fallait, pour en venir à bout, une grande surveillance ; les aspirants et les gardes de la Marine étaient dans les départements ce que les mousquetaires avaient été dans Paris [...] les arrêts et la prison en étaient toujours la suite, mais cependant ces sortes d'étourderies devenaient plus rares, et, comme tout annonçait une guerre prochaine, chacun s'appliquait à l'étude pour se mettre en état d'être promu. Il y avait, de plus, une discipline intérieure du corps qui était souvent exercée d'une manière assez sévère [...] par les gardes les plus anciens. » Le chevalier de Cotignon (1761-ap.1831) se souvient, non sans quelque honte, des batailles à coups de bâton avec les « bourgeois » du port (commis, secrétaires, fils de marchands), ou même des virées contre des officiers d'infanterie, avec la complicité d'autres troupes de la garnison<sup>10</sup>. Il affirme que les duels étaient fréquents et que la pacotille n'avait pas disparu. D'un autre côté, il souligne que le comte de Flotte (1734-1792) s'y entendait pour former les gardes au matelotage, ce qui donne à imaginer qu'il n'était pas le seul, quoique la matière ne fût toujours pas au programme.

Henry de Viella est admis lui aussi à l'état de garde, et la lecture de ses mémoires montre qu'il devait aimer l'étude<sup>11</sup>. C'est ainsi qu'il a fréquenté la bibliothèque de l'Académie de marine à Brest et a pu y consulter tous les livres relatifs à son *métier*. Il apprécie hautement la formation des gardes et juge que celle-ci, de même que la constitution du corps, donnait aux officiers français une supériorité en théorie sur ceux des autres marines militaires et qu'une plus grande activité les perfectionnait dans la pratique. « Aussi la confiance était telle que l'on recherchait avec ardeur l'occasion de se mesurer avec les Anglais ; la longue supériorité dont ils avaient joui depuis si longtemps avait disparu, et tous les combats, soit généraux, soit particuliers livrés depuis le commencement de la guerre, justifiaient la confiance des officiers et étaient autant de motifs d'encouragement ; nos équipages, à cette époque, étaient très bons. »

Cet optimisme n'a été que partiellement confirmé par les faits, et notre sujet nous oblige à dire quelques mots des suites de la bataille des Saintes (aux Antilles, 9 et 12 avril 1782). Le comte de Grasse (1722-1788), commandant l'armée navale, a été fait prisonnier et s'est plaint en public de la désobéissance de plusieurs des capitaines de l'escadre, notamment ses matelots d'avant et d'arrière ; il n'a pas craint d'imiter tel ou tel de ses prédécesseurs du Grand Siècle en les diffamant par la voie de l'imprimé.

Henry de Viella était enseigne sur le *Triomphant*, dont le capitaine de pavillon, le chevalier du Pavillon, a été tué dans la bataille ; il a fait fonction d'aide-

<sup>10</sup> *Mémoires du chevalier de Cotignon*, éd. A. Carré, Grenoble, 1974, p. 34, 47, 85-86 et 102, pour ce développement.

<sup>11</sup> Souvenirs du comte de Viella, Ms 147, f° 44, pour ce paragraphe.

major de l'avant-garde commandée par le marquis de Vaudreuil<sup>12</sup>. D'après lui, ce commandant estimait beaucoup les talents de son chef et a réussi à le convaincre, au nom du bien public, de conserver son poste jusqu'à la fin de la campagne, alors qu'il voulait le quitter pour raison de santé. De Grasse était, dit-il, un excellent manœuvrier, mais un piètre général et un homme vaniteux. Il avait, poursuit Viella, un parti pour lui dans la Marine et il « en prenait avantage pour être toujours en opposition contre le chef et donner souvent des preuves publiques de sa répugnance à obéir ». Le ministre sanctionne le choix du corps de la Marine « où un très petit nombre d'individus seulement, connaissant le mérite réel du comte de Grasse, annoncèrent dès lors ce que l'événement justifia depuis ».

L'armée était nombreuse, quoique inférieure à l'armée anglaise, mais elle était disparate quant aux vaisseaux et quant aux capitaines, et de plus découragée et mécontente. Seule l'avant-garde attaque l'avant-garde anglaise le 9 avril, alors qu'il y avait moyen, toujours selon Viella, de la détruire, si de Grasse n'avait pas fait qu'observer le combat. Le 12, lorsqu'il donne l'ordre de virer lof pour lof, il n'est plus possible de l'exécuter, le combat rapproché étant devenu général. L'apathie du général était telle qu'il s'est refusé à donner les ordres suggérés par le major de l'armée navale ; à quoi bon, disait-il ? Ils ne seraient pas exécutés. Lorsque Castries lui demande pour quelle raison il n'a pas démonté les deux capitaines qui lui ont précédemment désobéi, exemple qui aurait empêché le renouvellement de la même faute, de Grasse répond seulement : « ces mêmes capitaines à la Chesapeake avaient bien fait, je n'ai pas cru devoir les punir après »<sup>13</sup>.

Viella attribue à de Grasse la responsabilité immédiate de la défaite, 1° par ses fausses dispositions, son obstination à courir bâbord amures, sous la terre où l'attendaient le calme et la défaite, au lieu de se tenir à l'ouvert du canal, où il aurait eu du vent et la possibilité de manœuvrer ; 2° par son inaction<sup>14</sup>. Il ajoute que « tout commandant qui abandonne le soin de diriger ceux qui lui sont subordonnés doit craindre d'en être abandonné à son tour et [...], dans ce cas-là, il est le plus coupable ». Cette défaite a laissé un vif souvenir à l'auteur ainsi qu'à ses contemporains, parce que les jeunes officiers avaient commencé la guerre pleins de confiance et très désireux de se mesurer à leurs rivaux, qu'ils pouvaient espérer vaincre désormais et qu'ils avaient effectivement vaincus à plusieurs reprises. « Si on se met donc à ma place, on verra combien de sentiments furent heurtés à la fois, combien la vanité de corps et celle de l'âge (la première, louable selon moi), eurent à souffrir, combien d'illusions flatteuses disparurent en un jour. »

Au lieu d'une promotion générale, c'est un procès qui attend le corps, comme l'écrit un officier de l'armée de Cadix : « C'est ainsi, mon cher ami, que les sacrifices les plus grands sont actuellement récompensés ; fou et archifou celui qui commandera en temps de guerre pour répondre sur sa tête et son honneur des sottises de son chef »<sup>15</sup>. Au vrai la tenue d'un conseil de guerre a été longuement discutée. Le ministre décide d'abord de faire emprisonner les deux matelots, estimant qu'il faut

<sup>12</sup> *Ibid.*, f° 66, 67, 74, 80 à 82, 97-98 et 101, pour ce développement.

<sup>13</sup> *Journal des sept années du ministère du marquis devenu maréchal de Castries, commencé le 13 octobre 1780*, Ms 182, f° 124 (18 août 1782).

<sup>14</sup> Souvenirs du comte de Viella, Ms 147, f° 104 à 106, 108 et 109, pour ce paragraphe.

<sup>15</sup> Copie d'une lettre d'un officier de marine, non signée, à un officier de l'escadre de Suffren, datée de Cadix et du 13 mars 1783, Ms 178.

donner de suite *un exemple* à la Marine « qui contienne pendant le reste de la guerre »<sup>16</sup>. L'opinion publique, rapporte la comtesse de Blot, attribue les malheurs de la campagne au chef, et pourtant elle « désire ardemment un conseil de guerre, où ses deux vaisseaux matelots qui l'ont abandonné puissent être jugés. On veut un coupable sur lequel porte un grand exemple qui rétablisse la subordination aujourd'hui inconnue dans la Marine. » L'opinion suppose que le ministre veut lui aussi un conseil de guerre, puisqu'il a choisi le général, tout en craignant que le procès ne mette en lumière les moyens insuffisants qu'il lui a donnés.

Les batailles navales de cette guerre ont eu plus de témoins étrangers à la Marine que les précédentes, et Castries ne manque pas d'informateurs. Le comte de Dillon (1750-1794) lui écrit par exemple : « votre justice et votre fermeté rassurent tous les bons patriotes, nous attendons avec impatience un exemple nécessaire. C'est à vous, M. le Marquis, qu'il appartient seul de mettre en vigueur tous les moyens qui pourront inspirer à un corps respectable le vrai amour du bien public, c'est je crois d'unir à la valeur une obéissance passive, d'oublier à jamais l'esprit affreux de parti et de croire surtout qu'on peut vaincre l'ennemi commun même sous un général que l'on n'aime pas. Vous trouverez peut-être que je suis indiscret mais, élevé par vous de tout temps, comblé de vos bontés, je crois devoir vous dire ce que disent tous les gens bien pensants : M. de Grasse a été sacrifié à des haines personnelles, ses matelots l'ont abandonné, cela est su de tout le monde, des Anglais surtout, qui conviennent unanimement qu'il a fait des merveilles. »<sup>17</sup>

D'autres officiers tentent au contraire de dissuader le ministre d'organiser un procès, et ce pour diverses raisons. Hector, quoiqu'il soit le beau-frère et l'ami de De Grasse, cherche à conserver et son ministre et l'honneur du corps<sup>18</sup>. Il représente donc à ce dernier que, dans les conseils de guerre, la forme compte autant que le fond, que dans celui dont les officiers de l'armée de Grasse sont menacés, des faits « qui doivent restés cachés » risquent d'être révélés et de diviser la Marine en deux « factions ». Au mois d'octobre 1783, il écrit encore que le procès de De Grasse (qui n'est entendu qu'en qualité de témoin) et de Vaudreuil n'est pas bon pour les esprits. Le marquis de Vaudreuil est le cousin du comte de Vaudreuil (1730-1817), membre influent de la coterie des Polignac, et il a failli devenir directeur général des Ports et Arsenaux à la Cour (chapitre 24) grâce aux pressions exercées sur le ministre par cet encombrant personnage<sup>19</sup>. Comme l'écrit Pauline de Blot, Castries « sait que M. de Vaudreuil a dit qu'il avait *pardonné* [souligné] une fois au ministre de la Marine de n'avoir pas fait le marquis de Vaudreuil directeur, mais qu'il ne lui *pardonnera* [idem] pas deux fois, qu'il est outré du conseil de guerre et de ce qu'il y fait paraître son cousin en criminel. C'est lorsque cet insolent favori dit tout cela que le ministre de la Marine réprime un acte d'insubordination de son cousin, qui envoie un mémoire au conseil de guerre sans en prévenir son ministre auquel il ne le donne qu'après ; le ministre fait approuver au Roi une lettre de réprimande qu'il lui écrit en son nom, avec défense d'envoyer aucune

<sup>16</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 132 (4 octobre 1782) et f° 121 (30 juillet 1782), pour la fin du paragraphe.

<sup>17</sup> Lettre de Dillon à Castries du 19 mai 1782 (au Cap-Français), G166, pièce cotée 138.

<sup>18</sup> Lettres d'Hector à Castries du 15 juin et du 9 octobre 1783, 296AP4 et *Mémoires de la vie et de la carrière du comte d'Hector*, 296AP1, pour ce développement. Hector et Vaudreuil sont promus lieutenants généraux le 14 août 1782.

<sup>19</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 63-64 (1781) et 210 (9 novembre 1783), pour la fin du paragraphe.

copie de ce mémoire, comme c'était son projet [...]. » La comtesse pense donc que le courtisan va chercher à culbuter le ministre.

Le Roi paraît craindre le conseil de guerre pour de Grasse<sup>20</sup> : il voit juste. Son ministre lui représente qu'il est trop jeune pour juger seul dans une affaire de cette importance, « qu'il faut un tribunal qui réponde à l'Europe et à l'Angleterre qui ont les yeux ouverts sur la fatale journée du 12 avril et ses suites »<sup>20</sup>. Louis XVI signe l'ordre de mise en accusation de 67 officiers, Vaudreuil compris : il s'agit de savoir « si les ordres transmis par les signaux du général ont été fidèlement exécutés, si les ordonnances qui font une loi aux matelots du général d'être plus occupés de la défense de son pavillon que de la conservation de leurs propres vaisseaux n'ont point été violées ; enfin, si chaque commandant d'escadre, de division, de vaisseau, de frégate ou autres bâtiments a tenu dans cette action la conduite que lui prescrivaient les ordonnances, attendu qu'il est important pour le maintien de la discipline que les coupables, s'il en existe, soient punis suivant la rigueur des lois, et pour l'honneur des officiers inculpés, qu'ils soient loués sur leur conduite si elle a été irréprochable »<sup>21</sup>.

La forme du conseil de Lorient est certainement vicieuse : il ressemble trop à un tribunal chargé de se juger lui-même. Deux maréchaux de France pressentis pour présider le jury s'étant récusés, le Roi n'y comprend en effet que des officiers de marine<sup>22</sup>. Les prévenus, dont Viella fait partie, sont cantonnés dans plusieurs localités des environs, mais ne peuvent en principe se rendre à Lorient<sup>23</sup>. Cette ville, écrit l'ancien enseigne, est le séjour de l'intrigue, et les juges qui ont partie liée avec de Grasse l'instruisent de la procédure et lui rendent même visite. Le marquis de Vaudreuil, qui a pris à tâche de défendre une partie de l'armée contre les inculpations du général, a son parti lui aussi. La comtesse de Blot note sur son journal : « l'idée de la faveur du comte de Vaudreuil intimide les juges. Il entretient des correspondances avec plusieurs personnes de Lorient et fomenté des tromperies. Le maréchal travaille à conjurer tous les orages. »<sup>24</sup> Mais il ne peut donner d'ordre sur rien ni « paraître d'aucune manière dans une affaire où la liberté doit être entière ». Lorsque Castries obtient une place viagère de vice-amiral pour Suffren (1729-1788), le plus jeune lieutenant général des armées navales, Paris applaudit, mais le comte de Vaudreuil fulmine contre cet avancement. Il a signé un mémoire de son cousin sur les opérations du conseil de guerre qu'il a rendu public, alors que la chose a été défendue à tous les officiers de marine. Castries « croit devoir sacrifier son ressentiment à la paix intérieure trop souvent troublée par les orages de l'intrigue ».

Après sept mois d'instruction, le conseil de guerre annonce qu'il va juger à l'ordinaire, ce qui annonce qu'il n'y a pas de délit grave et donc pas de punition à attendre<sup>25</sup>. Si c'est là le travail des Vaudreuil, si le comte de Vaudreuil « a détourné les juges de l'intégrité qu'ils doivent avoir, on ne trouve plus la trace des anciens principes de cet homme que la Cour et sa vanité naturelle avaient corrompus ». Le jugement est

<sup>20</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 195 (30 juillet 1783).

<sup>21</sup> *Jugement rendu par le conseil de guerre extraordinaire de marine tenu à Lorient par ordre du Roi, [21 mai] 1784*, imprimé, Lorient, 1784, S.H.D. Marine (Vincennes) 62G18, p. 8-9.

<sup>22</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 199 (14 août 1783).

<sup>23</sup> Souvenirs du comte de Viella, Ms 147, f° 136 et 138, pour ce passage.

<sup>24</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 221 (13 février 1784), 226 (7, 8 et 10 mars), 229 (2 avril) et 230 (8 avril 1784), pour la fin du paragraphe.

<sup>25</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 231 (12 mai 1784).

en effet une absolution générale : sur les 67 prévenus, un seul est interdit pendant trois mois, trois sont admonestés (dont Bougainville, commandant l'arrière-garde), un autre officier est loué et admonesté à la fois ; les matelots sont blanchis<sup>26</sup>. Le public exprime le jugement ainsi : « l'armée innocentée, M. de Grasse innocent, le ministre hors de cour et le Roi condamné aux dépens »<sup>27</sup>. Viella juge d'après le résultat qu'on n'avait eu pour objet que de condescendre à l'opinion publique par cet appareil<sup>28</sup>. C'est très probable, étant donné que le ministre tend à se régler sur elle ; cependant il visait surtout le corps de la Marine, et le coup est manqué<sup>29</sup>. Il va devoir user d'autres moyens.

Le jugement de Lorient est embarrassant pour de Grasse, qui devient doublement coupable<sup>30</sup>. Récusant la justice du conseil de guerre, il demande à nouveau celle du Roi. Le ministre lui écrit sur ordre du Roi que celui-ci « a examiné et fait examiner avec la plus grande attention tous les chefs d'accusation qui se trouvent compris dans les mémoires et lettres que vous avez répandus en Europe et que vous aviez portés contre l'armée navale dont vous aviez le commandement ». Le prononcé du jugement les anéantit : « Il résulte de ce jugement que vous vous êtes permis de compromettre, par des insinuations mal fondées, la réputation de plusieurs officiers pour vous justifier dans l'opinion d'un événement malheureux dont vous eussiez pu trouver l'excuse dans l'infériorité de vos forces, dans l'incertitude du sort des armes ou dans des circonstances qu'il vous était impossible de maîtriser. [...] S.M., mécontente de votre conduite [à l'égard de vos subordonnés] vous défend de vous présenter devant Elle »<sup>31</sup>.

L'affaire des Saintes n'est pas la seule qui tourmente un ministre qui cherche à établir définitivement la discipline et la subordination dans le corps des officiers de marine : il y a encore celle de Cadix. Louis XVI et son ministre de la Marine ont voulu tenter une expérience : ils autorisent d'Estaing, nommé au commandement de l'escadre combinée de 48 vaisseaux devant porter un corps de 25 000 hommes en vue de la reconquête de la Jamaïque, à y mettre en application le plan d'*officiers d'équipage* qu'il a présenté à Louis XV vingt ans plus tôt (chapitre 9). D'Estaing ne doit recruter pour commencer que des capitaines marchands désignés par les chambres de commerce de Bordeaux et de Bayonne ; ils sont répartis en deux grades, font table à part et portent un uniforme différent de celui de la Marine<sup>32</sup>. À la suite de sa visite, il choisit seize capitaines d'équipage et dix-sept lieutenants. Le Roi promet « un état permanent,

<sup>26</sup> *Jugement rendu par le conseil de guerre extraordinaire de marine tenu à Lorient par ordre du Roi, [21 mai] 1784*, imprimé, Lorient, 1784.

<sup>27</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 232 (17 mai 1784).

<sup>28</sup> Souvenirs du comte de Viella, Ms 147, f° 139.

<sup>29</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 232-233 (25 mai 1784). « Après six jours d'attente, pendant lesquels il n'y a dans Paris que les nouvelles répandues par le comte de Vaudreuil, le maréchal reçoit le jugement [... Si le ministre] n'eût pas assemblé le conseil de guerre, comme la Marine le voulait, elle eût été autrement punie, les charges que le public et le général portaient sur elle et la sévérité du ministre auraient conduit à un autre terme. »

<sup>30</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 231 (30 avril 1784), 233 (27 mai) et 234-235 (2 juin 1784), pour ce paragraphe.

<sup>31</sup> La duchesse de Polignac intrigue toujours pour obtenir le cordon bleu pour le marquis de Vaudreuil et menace de se brouiller avec un ministre qui s'y oppose vigoureusement. « [Le marquis de Vaudreuil] s'est érigé en protecteur de l'armée, il a été en opposition au conseil de guerre, par conséquent aux ordres du Roi, il a fait un rôle insubordonné, indécent et même punissable [...]. » La duchesse, furieuse, l'accuse de monter une cabale contre elle, et la comtesse de Blot craint qu'elle ne cherche à perdre le ministre, si elle en a le crédit. *Journal...*, Ms 182, f° 235-236 et 239 (2 et 17 juin 1784).

<sup>32</sup> Jacques Michel, *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing*, 1976, p. 279 et 285, pour ce passage.

honorable et tous les avantages de distinction que doivent attendre de leur patrie ceux qui se sacrifient pour elle »<sup>33</sup>.

D'Estaing arrive à Cadix le 17 décembre 1782, La Fayette le 23<sup>34</sup>. Dans les derniers jours de l'année, la nouvelle de la signature des préliminaires de paix parvient à Cadix. Les officiers de la marine française ont pris connaissance du règlement du 20 octobre modifiant le service pendant cette campagne : les enseignes, surtout, apprennent qu'ils vont devoir faire parfois le quart en second, alors que certains l'ont déjà fait en chef, et sous les ordres de capitaines d'équipage dont le grade, assimilé à celui de capitaine de brûlot, est supérieur au leur<sup>35</sup>. Ils adressent à La Motte-Piquet (1720-1791), lieutenant général, une lettre de protestation et lui demandent d'intervenir auprès de d'Estaing pour qu'il fasse changer le règlement !<sup>36</sup> Les auteurs de la pétition prennent habilement à témoin le destinataire apparent, ils le « mouillent », si nous osons dire. On lit d'abord que le grade d'enseigne est « composé de trois cents et quelques gentilshommes », puis qu'un grand nombre d'entre eux servent à la mer depuis le début de la guerre, y ont commandé des quarts en chef et ont été plusieurs fois au combat. Aucune plainte n'a été portée contre eux par leurs chefs, disent-ils — ce qui ne veut pas dire qu'il n'y ait rien à leur reprocher, s'agissant par exemple de l'enseigne d'hier qui était chef de quart sur le *Zélé*, lors de l'abordage avec le *Jason* dans la nuit du 10 au 11 avril 1782, cet abordage étant l'une des causes médiate de l'affaire du 12<sup>37</sup> —. Malgré tous ces faits, le Roi paraît mécontent des enseignes, puisqu'« il ordonne qu'à notre place on substitue ceux qui servaient directement sous nos ordres, bien plus, ceux qui n'ont jamais servi et qui, en leur supposant même des talents naturels, ne peuvent nécessairement pas avoir ceux de l'expérience intuitive. »

La Motte-Piquet trouve le moyen de demander au ministre de le relever de son commandement, et d'une façon encore moins admissible que celle adoptée par les pétitionnaires dans leur lettre : « Je me vois à la veille d'être déshonoré. Daignez m'ôter le commandement du vaisseau que vous m'avez confié ou m'en abandonner la conduite. Je vous écris la larme à l'œil. Je vois dans cette ordonnance la destruction d'une marine que vos soins achevaient de rendre florissante et respectable. »<sup>38</sup> D'Estaing transmet la lettre des enseignes après avoir exigé que les signatures soient rayées. Il défend et les enseignes et La Motte-Piquet et minimise l'incident. Les officiers d'équipage restent à terre, et d'Estaing garantit qu'en cas d'appareillage, tout le monde obéirait. Lorsque l'expédition est annulée, il renvoie les officiers d'équipage par voie de terre et avec des appréciations élogieuses destinées aux chambres de commerce. Il quitte lui-même Cadix le 17 mars, le lendemain du départ des derniers bâtiments et rejoint la Cour le 24 avril.

Castries a des raisons d'être fâché contre les deux généraux : « Si M. de La Motte-Piquet avait quelque idée des règles de la subordination », écrit-il à d'Estaing, « il

<sup>33</sup> Lettre de Louis XVI à d'Estaing du 21 octobre 1782, C<sup>7</sup>-101(2), pièce cotée 83.

<sup>34</sup> Jacques Michel, *op. cit.*, p. 281.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 285.

<sup>36</sup> La lettre des enseignes est reproduite par Armand Corre, *L'ancien corps de la Marine. Son origine et son évolution, son esprit*, [1900], p. 192 à 194.

<sup>37</sup> Viella reconnaît que l'inexpérience et « l'amour-propre à se tenir près » de trop jeunes chefs de quart ont coûté cher le 12, spécialement lors du deuxième abordage du *Zélé*, avec la *Ville-de-Paris*, le navire amiral. Ms 147, f<sup>o</sup> 107.

<sup>38</sup> Jacques Michel, *op. cit.*, p. 282 et 285 à 289 (la lettre de La Motte-Piquet d'après B<sup>4</sup>-204, f<sup>o</sup> 221), pour la fin du paragraphe.



eût senti que dans votre armée vous étiez le seul chef de la Marine, et qu'il n'avait aucun titre pour recevoir les réclamations, ou, en les recevant, il aurait dû les faire taire [...]. C'est avec regret pour l'autorité du Roi que je vois qu'un établissement utile, que vous aviez été autorisé à faire, a été abandonné après avoir été entamé. Il eût été heureux pour la subordination que vous eussiez sévi contre les chefs des enseignes qui ont pu provoquer la *réclamation en corps* que vous avez reçue. »<sup>39</sup> Les deux généraux ne sont plus employés, dans la Marine du moins, car d'Estaing est nommé quelque temps plus tard gouverneur de Touraine<sup>38</sup>. La Motte-Piquet manque aussi d'obtenir la décoration du Saint-Esprit. Les enseignes qui ont signé la pétition passent lieutenants les derniers, lors de la promotion du 1<sup>er</sup> janvier 1784.

Nous ne savons pas au juste quel était le but de l'expérience : s'il s'est vraiment agi de réaliser « une liaison intime entre la marine de guerre et la marine de commerce et d'avoir à bord des bâtiments du Roi des avocats et défenseurs qui veilleraient aux intérêts du négoce »<sup>40</sup>, l'essai montre que la Cour commet le même contresens que l'opinion dans les ports de commerce. Les deux métiers sont différents, et l'on ne peut donner aux officiers du commerce débutant dans la Marine les emplois supérieurs ou même intermédiaires des officiers de marine, comme la fonction de chef de quart avec des enseignes sous leurs ordres. Ainsi que l'écrit un officier de l'armée de Cadix, « c'est enfin à cette espèce de gens que tout était confié dans un vaisseau, et c'était celui qui n'a jamais rien vu, ni rien appris, qui devait tout savoir. *Voilà l'idée dominante, quoique absurde et ridicule, de la plus grande partie de notre chère nation.* »<sup>15</sup> La Cour, c'est-à-dire le ministre, a commis une maladresse, vingt ans après les déclamations du poète Thomas.

À cela s'ajoute le fait que l'expérience est faite en temps de guerre, sur une grande escadre et confiée à d'Estaing, peut-être l'officier le plus détesté de la Marine. Il n'a pas souffert, comme d'autres généraux, d'une désobéissance grave pendant un combat : peut-être le doit-il à son crédit à la Cour, peut-être est-ce simplement parce qu'il est un étranger. Cotignon pense que d'Estaing ne s'attendait pas à une démission générale des enseignes, qui aurait été suivie de celle de tout le corps<sup>41</sup>. Il voit, après coup, que cette affaire annonce la Révolution, « où ce M. d'Estaing a brillé contre la Cour et tout ce qu'il y avait d'honnête. »<sup>41</sup> D'Estaing a obtenu quelques succès sur mer, et le comte de Fersen (1755-1810) souligne que la sévérité qu'il montre vis-à-vis des officiers de marine, et la jalousie pour les succès d'un homme qui n'a pas été garde de la Marine, peuvent expliquer la haine qu'ils lui portent<sup>42</sup>. « Ils l'accusent de ne pas connaître la Marine et d'avoir souvent perdu les vaisseaux du Roi en leur ordonnant des choses impossibles, s'ils avaient obéi, mais M. d'Estaing les connaissait et savait que la seule manière de leur faire faire tout ce qui est possible de faire, est de leur ordonner l'impossible. C'est de cette manière qu'il est parvenu de s'en servir utilement, et c'est la seule, tant que le Roi ne prendra pas le parti de casser toute la Marine et d'en créer une autre. »<sup>42</sup> C'est une faute d'avoir admis d'Estaing dans la Marine ; cependant, si l'on se

<sup>39</sup> Lettre de Castries à d'Estaing du 2 mars 1783, citée par G. Lacour-Gayet, *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, 1905, p. 597.

<sup>40</sup> B<sup>3</sup>-803, f<sup>o</sup> 6, cité par Jacques Michel, *op. cit.*, p. 279.

<sup>41</sup> *Mémoires du chevalier de Cotignon*, *op. cit.*, p. 126-127.

<sup>42</sup> Lettre d'Axel de Fersen à son père du 3 février 1780, citée par Alain Berbouche, *La marine royale de la France à la fin de l'Ancien Régime. Du traité de Versailles à la Révolution de 1789*, thèse de droit, 1980, p. 438.

souvent des causes de son admission, à l'occasion du projet de raid sur Rio à la fin de la guerre précédente, on y trouvera le même sujet d'inquiétude, l'insubordination invétérée des marins.

Après cette expérience malheureuse, Castries peut être également inquiet pour ses propres projets de réforme, parce qu'ils vont eux-mêmes exiger des expériences préalables dont celle de Cadix faisait sûrement partie, à en juger par la constitution de 1786 que nous allons étudier. Il commence donc comme Choiseul, par des mesures individuelles et collectives et des ordonnances portant sur des points particuliers. Sa promotion à la dignité de maréchal de France, le 14 juin 1783, ne peut que l'aider : Bory reconnaît lui-même que les ordres d'un maréchal de France sont irrésistibles<sup>43</sup>.

Hector rapporte par exemple que la promotion de janvier 1782 a produit les meilleurs effets à Brest : « les promus sont non seulement contents, mais tout le monde est satisfait. Vos lettres particulières à M. de Bausset, de Retz et de Soulanges [1736-1795, beau-frère d'Hector] n'ont pas eu moins de mérite. J'en ai beaucoup entendu parler, vous ne sauriez croire à quel point elles les ont flattés. Le prix qu'on y met vous est sûr garant qu'on apprécie bien l'endroit d'où elles viennent et que vous pouvez tout attendre de ceux qui les reçoivent. »<sup>44</sup> À ce moment, un enseigne est mis à la porte sous couvert de mauvaise volonté, en fait pour son inconduite : Hector écrit qu'il faut à la fois faire un exemple et ménager une famille estimée à Toulon<sup>45</sup>. L'exactitude dans le paiement des appointements est un puissant adjuvant de la discipline militaire : le Roi devait parfois deux ou trois *ans* d'appointements ; Hector ne pouvait sévir contre ceux qui faisaient des dettes, mais le ministre y a remédié<sup>46</sup>. Les capitaines marchands, de leur côté, ne se précipitent pas pour servir, et Hector doit recourir à la réquisition, comme sous Colbert<sup>47</sup>. Un peu plus tard, il joint sa voix au concert de plaintes relatives au trop petit nombre d'officiers de marine sur les vaisseaux et aux quarts confiés à de trop jeunes gens, si bien que les capitaines ont dû beaucoup se dépenser : « la base, [au commencement de la guerre], était beaucoup trop faible pour l'édifice qu'on a successivement élevé »<sup>48</sup>. Enfin, le 27 janvier 1783, Hector, qui vient de recevoir le texte du traité préliminaire de paix, trace à son ministre le programme suivant : « le militaire, les Classes, l'administration des ports, celle des colonies, une constante navigation dans laquelle on remettra tout le monde à sa place et dans la subordination qu'une guerre dure a trop fait négliger, surtout dans la jeunesse, demandent encore de

---

<sup>43</sup> *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, op. cit., p. 97 et 98. Bory pourfend le despotisme ministériel, expression du vocabulaire des parlements, et cette distinction n'est pas pour lui plaire. Il n'attaque pas toujours directement ce ministre, mais il estime que ceux qui ne sont pas issus du corps de la Marine sont impropres à la place qu'il occupe et à aucune des places élevées du ministère de la Marine. Pourtant la division de la Marine est un « de ces arrangements [...] qu'un militaire de terre imagine pour assimiler le service de la mer au sien, sans faire attention qu'ils ne peuvent jamais se ressembler » (*ibid.*, p. 228). L'histoire a fini par donner définitivement tort à Bory sur ce point, et il ne faut pas oublier qu'il règle ses comptes par personnes interposées avec Choiseul, un officier général de cavalerie qui lui a retiré sa place de gouverneur de Saint-Domingue, jugeant que des officiers généraux de l'armée de Terre étaient plus capables d'occuper ce genre de places que des marins...

<sup>44</sup> Lettre d'Hector à Castries du 23 janvier 1782, 296AP3.

<sup>45</sup> Lettre d'Hector à Castries du 5 février 1782, 296AP3.

<sup>46</sup> Lettre d'Hector à Castries du 15 juin 1782, 296AP4.

<sup>47</sup> Lettre d'Hector à Castries du 28 août 1782, 296AP4.

<sup>48</sup> Lettre d'Hector à Castries du 7 novembre 1782, 296AP4.

grands soins de votre part, mais il est en même temps vrai qu'ils conduiront votre ministère à l'immortalité »<sup>49</sup>.

Le ministre a autorisé les officiers à prendre des vacances pour rétablir leur santé et s'occuper de leurs affaires après plusieurs années de guerre : « on y a vu le sentiment du père de famille prendre la place d'un ministre »<sup>50</sup>. Certains souhaitent quitter le service, et Hector assure qu'il n'y perdrait rien dans plus d'un cas ; il cherche la conduite à tenir pour que les officiers qui demanderaient officiellement à partir connaissent le sort qui leur sera réservé. Il ajoute que ces départs seront autant d'entraves de moins au rajeunissement du cadre des capitaines et des officiers généraux. L'examen du **tableau annexe n° 19** montre à quel point la guerre d'Amérique a augmenté le nombre des capitaines de vaisseau : de 144 au début de 1779, il monte à 184 en 1780, 210 en 1781, 216 en 1782 et 240 en 1783, record absolu de cette période et, semble-t-il, de l'Ancien Régime. On le voit ensuite fléchir brutalement : il passe de 225 en 1784 à 181 en 1785 et à 123 seulement en 1786 (au début de l'année dans chaque cas). Compte tenu des promotions de lieutenants, *c'est plus de la moitié du cadre des capitaines qui a disparu en deux ans*.

Les mesures qui frappent les capitaines de vaisseau sont motivées ainsi par le ministre, outre leur nombre excessif qu'il n'a pas besoin de souligner dans un rapport au Roi : 1° promouvoir des capitaines devenus inaptes au commandement à la mer, tout en récompensant par un grade supérieur leurs services antérieurs et en escomptant que l'on pourra les employer utilement ; 2° admettre à une retraite honorable et utile des capitaines qui ont bien servi à la mer mais qu'on ne peut plus y employer sans danger ; 3° écarter temporairement ou définitivement du service actif les capitaines qui ont commis des fautes<sup>51</sup>.

Par la promotion du 20 août 1784, vingt-deux capitaines ont été promus au grade de chef d'escadre, dont peu sont propres au commandement, de l'aveu même du ministre. Le nombre des chefs d'escadre devient à son tour excessif, mais il se peut que Castries ait jugé plus politique de ne pas augmenter, comme l'avait fait Choiseul, la classe des chefs d'escadre retirés. L'ordonnance des Classes permet de placer 33 autres capitaines. Conclusion : les deux mesures « ont donné les moyens d'assurer une existence agréable à 55 capitaines dans l'ordre de ceux qui ont le plus mérité par de longs services et auxquels on ne pourrait confier sans danger le commandement des vaisseaux. » Seul le dernier motif a donné lieu à de sérieuses inquiétudes, et *le ministre a manœuvré, contre l'avis des commandants des ports, en laissant planer l'incertitude sur le sort des capitaines pendant plus d'un an* : l'ordonnance sur la non-activité date en effet du 28 août 1784, mais la liste des capitaines placés en non-activité n'a pas été connue avant le mois de mai 1786, en même temps que les ordonnances.

Cette temporisation a suffi à inciter un grand nombre d'entre eux à demander leur retraite avant cette forme de *jugement*, de sorte qu'il a été prononcé sans bruit et que l'opinion publique ne l'a pas su. Une étude précise portant sur tous les capitaines présents au début de 1784 montrerait peut-être que les caciques et autres fauteurs de mauvais esprit ont été enveloppés dans la proscription ou ont cherché à

<sup>49</sup> Lettre d'Hector à Castries du 27 janvier 1783, 296AP4.

<sup>50</sup> Lettre d'Hector à Castries du 14 mars 1783, 296AP4, pour ce développement.

<sup>51</sup> *Mémoire sur la constitution de la Marine et le service des vaisseaux*, s.d. [fin 1785], 306AP22, pièce n° 4, pour ce développement.

l'éviter en se retirant volontairement. Sur les 180 capitaines restants, 60 ont ainsi demandé leur retraite, 40 sont restés dans l'espoir d'être compris dans la liste d'activité, mais 80 capitaines seulement doivent être inscrits sur cette liste<sup>51</sup>. Aucun des quarante capitaines ne s'est distingué à la guerre, plusieurs ont peu de services de mer ou n'ont pu obtenir de commandement de vaisseau après la promotion d'août 1784, assure le ministre à la fin de 1785.

L'ordonnance du 28 août 1784 supprime l'obligation de résidence des capitaines placés en non-activité et prévoit aussi leur remise en activité, la liste d'activité étant revue chaque année<sup>52</sup>. Les capitaines en non-activité touchent les deux tiers de leurs appointements à terre<sup>52</sup>. Les mesures qui frappent les capitaines n'ont rien de temporaire car les places de chef d'escadre à titre plus ou moins honorifique, celles d'officier des Classes et la liste d'activité sont clairement considérées par le ministre comme autant de pièces de la nouvelle constitution maritime.

Plusieurs officiers se sont plaints au comte de La Luzerne du traitement qu'ils ont subi, et, d'après son témoignage, d'autres entretenus ont été contraints de quitter le service<sup>53</sup>. Il tient du reste à montrer que « le pli et le bon pli » ont été pris par le corps ainsi régénéré. La Luzerne a vérifié toutes les imputations et a trouvé que l'incapacité de servir ou des fautes professionnelles avaient justement provoqué l'exclusion ; certains avaient abandonné d'eux-mêmes leur emploi ou refusé de servir, « soit que leur corps leur ait fait sentir qu'ils étaient indésirables, soit qu'il leur ait répugné d'y servir encore ». La plupart de ces réprouvés cherchent à profiter des circonstances pour être réintégrés et s'efforcent de nuire à un ministre qui ne veut pas y consentir. Celui-ci ajoute (en février 1791) qu'il ne faut pas décourager des officiers méritants par une mesure inique. Il s'appuie sur le décret du 26 juin 1790 qui stipule qu'aucun officier militaire ne peut être destitué autrement que par un conseil de guerre et aucun officier civil, sans l'avis du conseil d'administration du port : cette mesure ne peut donc avoir d'effet rétroactif.

Le ministre s'attaque aussi à l'article de la table, comme l'avait fait sans succès son prédécesseur Choiseul. Plusieurs affaires ont dû l'émouvoir, et notamment celle du *Pégase*. Ce vaisseau manqué par Groignard a reçu un soufflage dont on se propose de tester la valeur. Le capitaine pressenti, le chevalier de Botderue (1732-1801), s'y refuse absolument pour raison financière car la précédente campagne l'a mis en difficulté (il commandait pour la première fois) et, « s'il venait à mourir, il laisserait sa femme et ses enfants à la mendicité »<sup>54</sup>. Hector n'a qu'un capitaine à proposer en remplacement, Sillans, le beau-frère du chevalier, qu'il juge capable en dépit des préventions dont il est l'objet<sup>54</sup>. En avril 1782, le ministre lui fait accorder le commandement<sup>55</sup>. Sillans perd son vaisseau à la sortie du goulet : interdit le 18 août, il est rayé en novembre, à la suite du jugement d'un conseil de guerre<sup>56</sup>.

Le règlement du 4 décembre 1782, retouché par celui du 1<sup>er</sup> janvier 1786, supprime la table du capitaine, parce qu'un des principaux inconvénients « tendait à

<sup>52</sup> *Ordonnance du Roi concernant les capitaines de ses vaisseaux, lorsqu'ils ne seront pas en activité de service*, du 28 août 1784.

<sup>53</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f<sup>o</sup> 464 à 466, pour ce développement.

<sup>54</sup> Lettre d'Hector à Castries du 3 avril 1782, 296AP3.

<sup>55</sup> Lettre d'Hector à Castries du 12 avril 1782, 296AP3.

<sup>56</sup> Lettres d'Hector à Castries des 3 mai, 25 mai, 18 septembre et 15 novembre 1782, 296AP4.

rendre les commandements trop onéreux pour la plupart des officiers et en mettait plusieurs dans l'impossibilité de s'en charger »<sup>57</sup>. Ce motif permet de taire les autres. Le règlement assigne des tables séparées au commandant, à l'état-major et aux gardes, tables dont ils ne peuvent s'éloigner habituellement ; en 1786 la séparation devient plus stricte. Les commandants particuliers ne nourrissent à leur table que leur major, lorsqu'ils en ont un et n'y reçoivent pas habituellement d'officier et jamais d'élève ni de volontaire<sup>58</sup>. Le supplément et traitement personnel sont nettement plus élevés qu'en 1765<sup>59</sup>. Sur les vaisseaux à trois ponts, la première grande chambre sert de salle à manger aux officiers généraux et au capitaine de pavillon, la seconde aux officiers de l'état-major. Sur les deux-ponts, le commandant mange dans la chambre du conseil, les officiers, dans la grande chambre ; à bord des frégates, le commandant dispose d'un logement sur le gaillard d'arrière ou de la grande chambre ; à défaut, les officiers mangent dans la grande chambre ou dans sa partie antérieure<sup>60</sup>. Élèves et volontaires mangent ensemble sous le gaillard d'arrière, dans un poste entouré de toile, et dans la sainte-barbe si la frégate ne dispose pas d'un poste équipé pour le commandant ; ils ne peuvent manger habituellement à la table des officiers<sup>61</sup>. Le premier lieutenant est chargé de la police de la table de l'état-major, dont il rend compte au major du bâtiment, et touche l'avance de trois mois de traitement de table pour les campagnes ordinaires, de six mois pour les campagnes lointaines, due à chaque officier<sup>62</sup>. L'état-major choisit celui des officiers qui sera chargé de la dépense de la table<sup>63</sup>.

Le 11 décembre 1782, Hector rend compte qu'il a reçu le projet de règlement et qu'il en a donné la teneur à quatre officiers assemblés chez lui en leur disant qu'il n'y avait rien à délibérer sinon les moyens de le mettre le plus rapidement possible en application<sup>64</sup>. Il écrit à Castries : « *la partie saine du corps* en sent tout le bien, et vos bontés me donnent assez de force pour que la jeunesse ne se livre pas à un premier mouvement déplacé »<sup>65</sup>. C'est en effet un tel mouvement qui avait fait échouer le projet de règlement de 1764. Le 23, alors qu'il a reçu le règlement amendé, il assure : « L'affaire est bien engagée et secondera vos vues, mais je vous supplie d'ordonner qu'il ait le même succès dans tous les ports, ou le but serait manqué ou du moins éloigné. Je sais qu'on a les yeux ouverts sur ce qui se passera ailleurs, où il serait dangereux qu'il se rencontrât la plus petite modification. »<sup>66</sup> Les observateurs comprennent que le ministre, auteur du règlement, vient de porter un coup terrible aux

<sup>57</sup> *Règlement pour la table à bord des vaisseaux à la mer*, du 4 décembre 1782, et *Règlement sur le traitement des officiers à la mer*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, préambules.

<sup>58</sup> *Règlement sur le traitement des officiers à la mer*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 2 et 3.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 8 et tarif annexé. Une gratification spéciale est prévue pour les passagers de marque qu'ils doivent nourrir, le cas échéant (art. 20 et tarif). Le tarif est reproduit dans le chapitre 11.

<sup>60</sup> *Ibid.*, art. 15 et 16.

<sup>61</sup> *Ibid.*, art. 15 à 18.

<sup>62</sup> *Ibid.*, art. 25 et 28 à 31.

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 34 à 36. Il se constitue donc une masse, dont cet officier est le gestionnaire.

<sup>64</sup> Lettre d'Hector à Castries du 11 décembre 1782, 296AP4.

<sup>65</sup> Lettre d'Hector à Castries du 13 décembre 1782, 296AP4.

<sup>66</sup> Lettre d'Hector à Castries du 23 décembre 1782, 296AP4, pour ce développement. Hector suggère qu'on inscrive dans le règlement l'article qu'il a proposé, et qui dispose que l'officier le plus ancien doit en imposer aux autres à table et rendre compte au commandant de façon à éviter l'isolement de ce dernier car il est des choses qu'il doit savoir... Le ministre retient cette suggestion, ce qui confirme que le Roi ne signe pas toujours les actes à la date mentionnée *in fine*.

mœurs du corps de la Marine, en détruisant la familiarité régnant sur les bords<sup>67</sup> et qui est essentiellement contraire à l'esprit de subordination<sup>68</sup>. La division des tables n'a jamais été remise en question.

## 22.2. Le recrutement des officiers de marine ou la poursuite de la querelle des anciens et des modernes

Choiseul est de ceux qui ont cru que la régénération du corps de la Marine passait par l'ouverture de son recrutement aux roturiers. Cette opinion a ses partisans à l'époque que nous étudions, et l'on peut penser qu'elle est moins exceptionnelle par suite des événements de la guerre d'Amérique, et non pas seulement par les échanges de vues sur place entre quelques officiers de marine français et des Anglais rebelles et républicains. D'autre part, le discours d'un certain nombre d'officiers confirme la manière dont on envisage en France et à tort les relations entre les deux marines.

L'auteur de l'*Aperçu sur la réunion des deux marines en France* souhaite que le débat contradictoire se développe<sup>69</sup>. Il sait cependant qu'il faut s'armer de précautions avant de réformer, pour ne pas heurter de front les usages et les *intérêts particuliers*. Il note d'abord que la nation regrette la mésintelligence persistante entre la marine militaire et la marine marchande. Son contradicteur y voit une exagération des talents des officiers marchands dont ceux-ci savent profiter, en montrant par exemple de l'indiscipline dans les convois et une tendance à calomnier les officiers du Roi. L'opinion, réplique le premier officier, ne s'alarme pas par l'effet d'un faux préjugé, mais par l'expérience quotidienne ; elle a pu se méprendre sur les causes et sur les moyens de la réforme. On en voit parfois la source dans le dédain des officiers du Roi pour le marchand : c'est un reproche gratuit car les premiers n'ignorent pas que « l'homme de bien, l'homme d'honneur, quelque état qu'il ait embrassé, contraint à l'estime ».

Deux différences capitales interdisent toute comparaison entre les deux marines selon le second officier. La marine du Roi est un corps, celle du commerce n'en est pas un ; les connaissances théoriques exigées des uns sont sans commune mesure avec celles que possèdent les autres ou qui leur suffisent. Le correspondant ajoute que des motifs opposés commandent leur action. Ainsi la marine marchande n'a pour but que la fortune, et l'officier qui s'y destine espère devenir armateur ou accroître son aisance afin de jouer un rôle plus distingué dans la société. L'officier de marine, au

<sup>67</sup> C'est maintenant l'avis de Kersaint, cf. *supra* ; c'est aussi celui de l'auteur de la *Nouvelle constitution maritime*, qui regrette cependant que le règlement accable l'officier chargé de la table car rien ne le protège des pique-assiette, et aucune gratification ne vient compenser les désagréments qu'il prévoit. Cet officier critique également l'interdiction de la chambre du conseil (*op. cit.*, p. 18 à 24).

<sup>68</sup> *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières*, 306AP20, pièce n° 21(1), à propos du règlement sur le traitement des officiers à la mer, du 1<sup>er</sup> janvier 1786.

<sup>69</sup> *Aperçu d'un citoyen sur la réunion des deux marines en France*, nouvelle édition, Amsterdam, 1784, 60 p. ; *Lettre à l'auteur de l'aperçu sur la réunion des deux marines en France, ou l'impossibilité de cette réunion*, Bruxelles, 1783, 47 p. ; *Réponse à la lettre anonyme adressée à l'auteur de l'Aperçu sur la réunion des deux marines en France*, 1784, p. 61 à 90 de l'édition de 1784 de l'*Aperçu*, pour ce développement. L'édition de 1784 a obtenu l'imprimatur du lieutenant général de police Le Noir, successeur de Sartine, le 13 janvier 1784. Les trois pièces sont conservées au S.H.D. Marine (Vincennes) sous la cote 54G4.

contraire, cherche à se faire une réputation, et doit perdre de vue tout intérêt pécuniaire. D'ailleurs, tant que la fortune ne conduira pas aux honneurs et les honneurs à la fortune dans ce pays, on ne peut espérer que cesse la fermentation produite par le mélange des deux marines : il faudrait pour cela « *changer les lois et l'opinion de la nation* ». Une sorte d'égalité conduirait « à des égards quelquefois déplacés du protecteur pour le protégé ». Le premier officier observe que « dans le militaire, dans l'Église, dans la robe, on fait en même temps, plus ou moins, fortune pécuniaire et fortune de considération ».

Les deux marines se frottent particulièrement par la division des officiers militaires en un grand corps et un petit corps, poursuit le premier officier. Les officiers marchands qui se sont distingués à la guerre, soit sur des corsaires, soit sur les bâtiments du Roi, doivent être attirés dans la Marine, mais dans les grades normaux et non dans un état distinct qui donne à leur « élévation » un caractère équivoque, entraînant soit la déconsidération, soit au contraire le préjugé selon lequel leur mérite transcendant ne peut se comparer à celui des officiers du grand corps. C'est la constitution du grand corps, et non son état d'esprit, qui serait à l'origine de cette situation malsaine. Les grades intermédiaires donnent des prétentions à certains de ceux qui en sont revêtus, mais les grades militaires ne devraient être conférés qu'à ceux qui ont des titres militaires à faire valoir, parce que la marine militaire constitue une *profession*, et voici à nouveau le grand mot. Très peu de ces officiers ont été promus à des grades du grand corps, or, il est absurde de limiter la course de l'homme d'honneur dans la carrière de l'honneur. En sens inverse, plusieurs officiers marchands, sans parler de ceux de la Compagnie des Indes, ont été intégrés au grade de lieutenant de vaisseau : il s'agit là d'un abus, parce qu'ils sont véritablement *intrus* et que la récompense n'était pas proportionnée au mérite, en général. L'officier propose donc un système de promotion qui en tienne compte. *On prendrait notamment en considération les navigations au commerce pour déterminer le rang du nouveau venu*, qui resterait enseigne surnuméraire tant qu'il n'aurait pas rejoint le corps (sauf s'il continuait la course). *L'accès des officiers marchands au corps de la Marine n'aurait lieu qu'à l'occasion d'une guerre, et, pour les autres, l'état d'officier ne serait pris ou repris que pendant la guerre* ; l'auteur pense que les officiers marchands ainsi distingués auront pris goût à l'étude et qu'ils le garderont toute leur vie.

Le contradicteur juge que les grades intermédiaires ont été dévalués parce que l'on a accordé un trop grand nombre de brevets sans distinction de mérite : il ne faut pas confondre la chose et l'abus de la chose. Il avance que la Cour a cherché par ce moyen à pallier l'insuffisance de l'effectif du grand corps sans l'augmenter sensiblement, *afin d'éviter le ralentissement de l'avancement*. Si la plupart des officiers ainsi recrutés n'ont pas réussi, c'est qu'ils manquaient d'instruction et ne s'étaient pas voués entièrement à l'art de la guerre (cet officier n'emploie pas le mot de profession).

Les positions sur le petit corps sont donc commandées par celles relatives au grand corps. Le nombre d'officiers des grades intermédiaires, qui était d'environ 50 jusqu'en 1778, soit 5 % de l'effectif du grand corps, gardes compris, a été multiplié par quatre en l'espace de six ans (**tableau annexe n° 19**) et pose donc un problème particulier s'ajoutant à l'inimitié persistante entre les officiers des deux marines. Il est bon aussi de se rappeler que certains officiers du petit corps sont nobles et quelquefois gentilshommes, quoique les auteurs de l'époque aient tendance à ne voir que des roturiers.

L'officier *moderne* pose que, dans une monarchie, la noblesse est un titre effectif et un beau présent de la nature. Le jeune noble doit chercher à surpasser ses ancêtres et les autres citoyens car « le plus entier dévouement doit être la base et le mobile de toutes ses actions ». Il ne s'ensuit pas que l'on doive donner à la noblesse le monopole des places de garde de la Marine, parce qu'*elle n'a pas celui de l'honneur* et que le métier exige de vastes connaissances. Pour former de bons officiers, il convient de les prendre *au concours* dans les deux ordres. L'État les ferait concourir tous deux au bien général et n'accorderait la préférence à la noblesse qu'à mérite égal ; une telle mesure est juste en ce qu'elle est un tribut à la mémoire des pères et qu'elle n'humilie pas le roturier. De ce concours il escompte l'émulation et l'élévation générale des connaissances des candidats, qu'ils y réussissent ou qu'ils deviennent capitaines marchands.

Le contradicteur est un *ancien*. Selon lui les distinctions de naissance sont dans la nature du gouvernement monarchique : dans un État où tous les sujets sont devenus égaux, ils voudront s'égaliser au souverain et y penseront comme les républicains. Le préjugé national, qui fonde l'inégalité, fait mieux accepter la subordination de l'officier marchand, y compris dans le petit corps. Le premier officier déduit de cette proposition qu'a contrario l'ouverture de la carrière aux roturiers serait source d'insubordination, or celle-ci existe, elle vient donc d'ailleurs. Il ajoute que le joug de la subordination d'un grand noble à un petit noble — le cas est plus fréquent que l'autre, vu que la Marine n'attire guère la haute noblesse — n'est pas moins lourd. Tout destine, selon le préopinant, la noblesse aux armes car la carrière de la fortune lui attire la disgrâce de l'opinion ; l'autre est la seule qui permette de gagner la considération. Les ministres de la Guerre et de la Marine ont bien compris le danger de la ruine de toute une partie de la noblesse et ils ont exigé depuis peu les quatre degrés de noblesse, sauf dans les armes savantes ; mais les jeunes nobles sont assez nombreux et seront un jour assez instruits pour prendre également toutes les places dans ces armes, assure-t-il.

La réfutation du premier officier montre bien que le recrutement de la Marine est devenu une question politique. Les idées reçues sur l'inégalité de la naissance, dit-il, ont été répandues par ceux qui y avaient intérêt. La noblesse ne constitue pas l'État, et, comme les intérêts du monarque se confondent avec ceux de ses sujets, « il importe que la prospérité publique ne soit pas altérée, empêchée par des prétentions particulières et trop divergentes ». La noblesse jouit de très grands avantages en France, et l'officier doute qu'elle lui en procure autant en retour. L'existence et la stabilité de la monarchie ne dépendent pas des prérogatives de la noblesse, répète-t-il, et la constitution de l'État n'est pas tracée, elle n'existe que par l'opinion. Une monarchie peut même exister sans un corps de noblesse transmissible et héréditaire ; celui-ci est pourtant utile, s'il se conserve dans sa pureté d'origine et si ses prérogatives sont bornées. Enfin, sous tous les régimes, l'inégalité de naissance subsistera parce que la nature, en établissant entre les hommes une inégalité physique et une inégalité morale, crée l'inégalité sociale.

D'autre part, la forme du gouvernement monarchique ne s'oppose pas à ce que la noblesse s'adonne à des professions qui lui conviennent, et il doit tirer parti des capacités des roturiers dans l'administration. Il y a aussi trop de nobles et trop de noblesse qui s'achète avec de l'argent. De très nombreuses familles vivant noblement ont parfois rendu des services comparables à ceux de la noblesse d'armes. L'exclusivité ne peut tourner qu'à l'avantage de la noblesse, elle n'est pas une nécessité pour l'État, c'est le contraire qui l'est, « parce que l'intérêt public le sollicite ». *La nation l'avouera,*



et l'auteur croit exprimer le vœu général, ou du moins celui des « cœurs que l'amour du bien enflamme » et qui battent dans la poitrine de nombreux gentilshommes, dont la sienne. Enfin, les camaraderies de collège lui donnent à penser que l'union d'un corps tiré des deux ordres ne sera pas affectée par cette disparité d'origines.

Un autre officier noble, servant depuis trente ans selon sa déclaration, prend la plume à son tour<sup>70</sup>. Les prétentions du tiers état « se sont considérablement accrues par la lecture des ouvrages dans lesquels les auteurs ont tâché d'établir des maximes nouvelles et contraires aux principes fondamentaux de la monarchie ; on a vu souvent la première classe de la bourgeoisie affecter une sorte d'égalité qui confondrait les rangs et les conditions. » Il en est résulté des murmures, des plaintes, y compris sur les vaisseaux. C'est pourquoi cet auteur, qui réalise ainsi une autre partie du programme du chevalier d'Arcq, propose de composer un corps auxiliaire également noble. On choisirait mille gentilshommes âgés de quinze ans, parmi ceux qui savent lire et écrire, pour faire d'eux des élèves de la Marine, dont chacun serait placé pendant cinq ans sur des bâtiments de commerce armés. Dans l'intervalle des embarquements, ils suivraient les cours de théorie dans des écoles soutenues par le Roi. Les candidats ayant satisfait à l'examen portant sur le cours de Bézout concourraient pour les places de lieutenant de frégate, les autres élèves ou les candidats non reçus commanderaient au commerce.

Un officier du corps expéditionnaire en Amérique affirme, sans craindre le démenti, que des cinq cents officiers auxiliaires alors au service, trois cents sont à conserver<sup>71</sup>. Il voudrait les attacher après la guerre à la Marine, dans les grades intermédiaires, *et leur permettre de naviguer au commerce pendant la paix, avec un congé et sous réserve qu'ils soient employés au moins six mois tous les trois ans dans les ports et sur les vaisseaux du Roi. Il leur donne des appointements* (500 l par an et 80 l de plus par mois lorsqu'ils servent) « afin de les tenir mieux assujettis et plus subordonnés à la marine du Roi, avec laquelle ils seront toujours obligés de conserver quelque correspondance. » S'il veut les faire rappeler de temps en temps au service, c'est pour que les chefs ne les perdent pas de vue et qu'eux-mêmes ne perdent pas les habitudes militaires. Le chemin des Duguay-Trouin reste ouvert, « mais c'est une exception et non pas la règle ». La récompense des bons services serait la promotion au grade de capitaine de brûlot, des places dans le port, des pensions de retraite ou la croix de Saint-Louis, qui seraient attribuées au prorata des services, une équivalence étant établie entre les services dans les deux marines. Tout le monde serait ainsi suffisamment exercé, et les nouveaux auxiliaires seraient très supérieurs « à ces officiers d'emprunt qu'on prend au hasard et qui, sortant par occasion, sans titre et sans intérêt, éprouvent plus d'humiliation, dans leur état équivoque et passager, qu'ils n'y acquièrent d'honneur et de profit. »

Un autre officier de l'armée de Terre, à ce qu'il semble, a remarqué lui aussi les vices les plus évidents et les plus invétérés de la constitution de la Marine, du côté militaire<sup>72</sup> : ils sont tels « qu'il est bien difficile qu'il y ait dans ce corps, autant qu'il le faudrait, de la discipline et de la subordination, les deux grands points de tout service

---

<sup>70</sup> *Mémoire tendant à un nouvel établissement d'officiers auxiliaires pour le service de la Marine*, s.d. [après la guerre d'Amérique], C<sup>1</sup>-280, pour ce paragraphe.

<sup>71</sup> Lettre d'un officier du corps expéditionnaire en Amérique, datée de Newport, le 31 janvier 1781, C<sup>1</sup>-280 (copie des bureaux), pour ce paragraphe.

<sup>72</sup> *Note sur la marine française*, s.d., G124, f<sup>o</sup> 165-166, apostillée « papiers de d'Estaing ? », pour ce paragraphe.

militaire. [...] Qu'est-ce, en effet, qu'un corps d'officiers où, du grade d'enseigne, qui équivaut à celui de lieutenant, on passe à celui de lieutenant, qui équivaut à celui de major, comment appliquer tous ces prétendus officiers supérieurs à des menus détails qu'ils se croient en état de dédaigner ? [...] *Les matelots embarqués sur un vaisseau sont une troupe sans organisation. Ils devraient être divisés en compagnies, auxquelles les officiers de marine devraient être attachés, pour les inspecter, les discipliner ; mais ces officiers regardent tous ces soins au-dessous d'eux. Le seul lieutenant en pied a tous les détails des subsistances, des approvisionnements de toute espèce et de la police du vaisseau. [...]. Autre défaut terrible, c'est que le commandant d'un vaisseau cesse, quand il a désarmé, d'avoir aucune autorité sur ceux qu'il commandait à la mer, et toute autorité qui n'est que passagère ne peut avoir l'énergie nécessaire au bien du service. Voilà quelques-uns des défauts dont j'ai été le plus frappé. Il résulte de tous ces défauts une familiarité choquante entre les officiers de marine de tous grades qui, au premier abord, annonce l'insubordination qui règne parmi eux. On a eu besoin de beaucoup d'officiers auxiliaires, mais ils sont si humiliés par les prétentions des officiers du grand corps qu'il est tout simple que les bons sujets de la marine marchande s'éloignent d'un service qui n'a pour eux que des désagréments. »*

L'un de ces derniers a même filé à l'anglaise, et c'est d'Aragon que le sieur Laragui, Basque de Bayonne et ancien officier bleu, écrit à la Cour<sup>73</sup>. Si les auxiliaires, quelle que soit leur valeur, ne peuvent commander un vaisseau de guerre, c'est, dit-il, qu'ils ne sont pas attachés au service militaire. « Il faut y donner lieu en les employant, ce n'est pas sous les officiers de marine où ils sont molestés à tout instant, ce service les dégoûte ; mais il est des anciens qui ont fait la guerre ou commandé des corsaires, même des jeunes qui ont donné des preuves de bravoure et de capacité dans la manœuvre, on peut leur confier des frégates ou corvettes pour des expéditions particulières et leur donnant des officiers auxiliaires, ils en trouveront donc pour eux de bonne volonté. » Laragui admet qu'on prend ainsi des risques, comme avec les Fabre, mais il faut en prendre. On confierait ensuite aux officiers capables de petites divisions pour les croisières, la conduite des convois, toujours sans mélange avec les officiers du grand corps. L'auteur suggère encore de réaliser une enquête auprès des capitaines marchands, en vue de connaître leurs dispositions à l'égard du service du Roi, avec ordre de répondre directement au ministre, s'ils acceptent de répondre. Il propose en somme une « marine bleue » avec les mêmes grades et distinctions que l'autre, un uniforme et des pavillons distinctifs et un service entièrement séparé. L'émulation entre les deux corps serait, assure-t-il, un moyen comparable aux trois couleurs de la marine anglaise.

Le commis chargé de préparer la réponse avoue qu'il ne sait trop quoi répondre. « Ce qu'il y a de gens capables dans la marine marchande servirait sans doute plus utilement étant séparé qu'il ne le fera dans la marine royale, dont la tête traite assez bien les officiers auxiliaires, mais dont les jeunes gens ne se font point au mélange actuel. » Le projet de corps séparé est défendu depuis longtemps par nombre de personnes, rappelle le commis. Si cette marine est placée dans les ports existants, « la jalousie, si elle est vraie, comme on la suppose, ferait tout manquer ». Si on la conserve en temps de paix, c'est aux dépens de l'instruction des officiers du corps de la Marine.

<sup>73</sup> Lettre de Laragui, datée du 1<sup>er</sup> novembre 1782 et d'Aragon, C<sup>1</sup>-280, pour ce développement, ainsi qu'une note des bureaux.

Si on la supprime, elle s'abâtardirait au point d'être inutile lors de la guerre suivante. Seule solution par conséquent : chercher à mieux composer le corps des auxiliaires à la paix, « dont la base soit beaucoup de subordination et beaucoup d'exercice ». Ce n'est peut-être pas impossible, « quoiqu'il n'y [ait] rien de si décourageant que la contradiction qu'éprouvent dans ce pays-ci les meilleures institutions et leur peu de stabilité ».

L'auteur de ce rapport désabusé est peut-être Blouin : dans le dernier mémoire que nous ayons de lui, il se résigne finalement à l'idée des deux corps d'officiers, l'un noble et supérieur, l'autre roturier et subalterne, parce que « la naissance, avec un mérite suffisant, doit obtenir les distinctions, surtout dans les monarchies, sans cependant exclure de l'élévation aux places les grands talents sans naissance »<sup>74</sup>. Il importe surtout de soumettre les deux classes de navigateurs au même noviciat, dur et difficile, afin de sélectionner les officiers véritablement capables de commander un jour. « On aura aussi des subalternes forts dans leur état, en même temps que subordonnés, et les liaisons de corps et d'intrigue n'existeraient pas entre les deux classes, attendu la démarcation qu'il y aurait entre elles et leur espèce différente. Il importe que la seconde classe ne soit ni méprisée, ni humiliée par la première et donc regardée par elle comme les officiers des régiments le sont par les colonels et officiers généraux. » Ce but sera atteint par une éducation commune des volontaires, qui n'auront pas de rang dans la Marine, à l'image d'écoliers de conditions différentes, qui ne sont pas traités différemment dans les écoles publiques. Quatre à cinq années de formation pratique pour commencer, puis tous passeraient par le premier grade, après un examen approfondi des connaissances acquises. Les nobles qui se distingueraient seraient rapidement promus, par de petits commandements et un grade intermédiaire, à celui de capitaine ; ils suivraient les cours d'une école préparatoire de théorie avant de rejoindre les volontaires roturiers. Cette forme d'éducation, conclut le commis, « calculée sur le moral des hommes et suivie par les Anglais, [lui] paraît la seule convenable et raisonnable ». Les roturiers, doit-on en conclure, en resteraient à leur premier grade, sauf exception.

Kersaint rédige à la fin de 1784 un important mémoire sur la constitution de la Marine comparée à celle de la marine anglaise dont nous nous sommes déjà servi et dont la partie principale est consacrée au corps de la Marine, le sien par conséquent. Si la description de l'instruction des gardes manque d'originalité, puisqu'on croit lire le mémoire de Fransures de Villers écrit trente ans plus tôt (chapitre 3), les solutions sont nouvelles, et surtout l'esprit qui les inspire n'est plus celui que nous connaissons : Kersaint s'est *converti*<sup>75</sup>.

<sup>74</sup> *Conséquences du traité de paix de 1783 et considérations sur nos moyens pour la première guerre*, février et mars 1783, Ms 234, vol. 2, f° 202 à 223, pour ce paragraphe. C'est le dernier mémoire légué par Malouet.

<sup>75</sup> *Constitution de la marine française, comparée à celle d'Angleterre*, 306AP24, n° 7, pour ce développement. L'examen du texte montre qu'il est dû à un capitaine de vaisseau et qu'il a été mis au net après la publication de l'ordonnance du 28 août 1784 sur la non-activité des capitaines et avant celle du 1<sup>er</sup> novembre de la même année.

Kersaint et Castries se connaissent depuis 1778 environ. Le premier écrit au second depuis l'*Iphigénie*, le 11 juin 1778, qu'il veut de l'avancement. Castries apprend de Sartine qu'il a commis un acte d'insubordination caractérisé : « il m'a dit que vous aviez eu commission de vous porter sur Plymouth pour observer l'escadre qui y mouillait ; qu'ayant estimé que les vents étaient contraires à la sortie de l'escadre, vous vous étiez écarté de votre station pour courir après un corsaire ; que, pendant cette course étrangère à votre objet, l'escadre anglaise était sortie, ce qui nous avait empêchés d'en être instruit

Si la marine anglaise est depuis longtemps supérieure à la marine française, ce n'est pas parce que le gouvernement britannique y a consacré beaucoup plus d'argent, mais pour une raison morale que Kersaint exprime ainsi. « L'Anglais n'a pas de qualités aussi brillantes, mais, d'après la nature de son gouvernement, il est plus citoyen. *Il combat pour sa patrie, le Français pour son honneur propre*<sup>76</sup>. Cet honneur est un être inquiet et susceptible ; on le contient avec peine, il obéit difficilement. De là l'insubordination qui, dans tous les temps, a été si fatale à la nation<sup>76</sup>. *C'est dans cette insubordination qu'il faut chercher le vice radical de la marine française.* » L'auteur félicite le ministre d'avoir détruit, par le règlement des tables, une familiarité entre les officiers et les gardes très nuisible au service, mais ce n'est qu'un premier pas : il faut étouffer le germe dans sa racine, c'est-à-dire dans les ports. Outre l'insubordination du corps militaire, la marine française souffre selon Kersaint de deux autres défauts principaux : la mauvaise éducation des gardes et la guerre ouverte depuis Colbert entre la Plume et l'Épée dont les victoires ont été plus célébrées dans chaque camp que ne l'eût été la prise d'un amiral anglais. À la fin de chaque guerre, on a aperçu le mal, « mais en France on craint d'user de moyens violents ». Aussi n'a-t-on jamais employé que des palliatifs dont la guerre suivante démontrait l'insuffisance.

L'épître commence donc par la discipline militaire. L'amirauté d'Angleterre redoute les effets de l'oisiveté des officiers rassemblés dans les ports : elle ne les y appelle donc que pour les armements. En France les officiers doivent résider dans leur port matriculaire lorsqu'ils n'embarquent pas. « Deux ou trois cents marins s'y trouvent habituellement, dont beaucoup de désœuvrés. Ils ont des points d'assemblée ; il serait difficile qu'on y traitât toujours d'articles du métier, aussi n'en parle-t-on guère. » Les directions de travaux sont de tels lieux ; il y en a beaucoup d'autres. « [...] on médite, on relève toutes les aventures de la ville ; passe encore pour cela. La conversation s'étend plus loin. *Il s'agit beaucoup de l'honneur du corps et de ses privilèges.* On en raisonne, des orateurs s'épuisent à en discourir et à établir comme vérité incontestable un tas de préjugés, d'après lesquels ce corps, et chacun de ses membres par conséquent, est bien au-dessus de tout le militaire de France. Les usages sont des lois sacrées ; anathème à qui les attaquerait. Le ministre même, organe des volontés du Roi, ne doit pas y tomber. S'il le fait, ce sont des clameurs qui quelquefois l'étonnent<sup>77</sup>. Les chefs mêmes osent suspendre l'exécution des ordres qu'il envoie<sup>77</sup>. C'est l'esprit de corps qui anime les opposants ; malheur à celui qui pourrait douter que ce ne soit le meilleur esprit. Au faux frère qui imaginerait qu'il est d'abord né citoyen, une tâche indélébile doit être imprimée sur le nom de ce *mauvais camarade* [souligné], on peut et l'on doit même l'abandonner, *fût-ce aux ennemis de l'État*. Tel est l'extérieur de nos départements, la multitude cède à l'impulsion, ou par défaut de lumières, ou par faiblesse. L'homme sage périt en secret sans oser s'exposer au torrent : l'entreprise serait folle. »

« Au-dedans, la scène change. Habitude qui augmente l'inertie naturelle, mariages sans fortune qui mettent au monde des malheureux à charge à l'État, tracasse-

---

aussitôt que nous aurions dû l'être. Il m'a ajouté : si je n'avais pour M. de Kersaint l'opinion que j'en ai et si je n'y prenais pas un intérêt très grand, je l'aurais fait démonter ; l'exemple l'aurait exigé, mais j'ai pris sur moi d'ignorer son tort. » Une lettre d'excuses avec des marques de reconnaissance serait mieux venue qu'une demande d'avancement, conclut Castries. La conversion de l'officier porte aussi, si ce n'est d'abord, sur l'article de la discipline et de la subordination. Source : G166.

<sup>76</sup> On en trouve une allégorie magnifique dans *Henry V* (1599).

<sup>77</sup> Allusion transparente à Bourgeois de Boynes et à la rébellion des chefs des ports en 1772.

ries, commérage, basse intrigue auprès du commandant pour avoir des places [à supplément d'appointements] ou des commandements, si le chef est en crédit. [...] Enfin c'est dans les départements que prend naissance cette basse jalousie, qui malheureusement ne fait que trop de ravage. Dans un corps à talents, il est impossible qu'il n'y ait de la jalousie, mais ce doit être une noble émulation de contribuer plus que personne à la défense ou à la splendeur de l'État, et non une vile détraction ou des menées sourdes pour diminuer la gloire de celui dont la fortune aura couronné les talents. Les honneurs qu'on lui rend rejaillissent en partie sur le corps dont il est membre ; ce corps doit être le premier à lui rendre hommage. »

Ainsi l'être collectif qu'est le corps de la Marine souffre-t-il depuis longtemps d'une véritable maladie mentale dont le meilleur diagnostic a été posé, selon nous, par un ancien médecin de la Marine qui écrit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. « [...] le sentiment qui trouble les cœurs et les cerveaux », déclare Armand Corre, « est une sorte de jalousie contre toutes les supériorités. Elle ne s'exerce pas seulement vis-à-vis des intrus et des bleus. [...] Entre officiers de même origine, *l'égalité* doit régner absolue. On obéit avec plus ou moins de souplesse à l'autorité hiérarchique. Mais il est interdit à ceux qui partagent la vie commune, au-dessous des chefs, de se distinguer trop des autres. Une action d'éclat perd son lustre aux yeux d'un grand nombre, le zèle est mal interprété. Des intrigants de cour on n'ose trop parler. Une mission difficile bien remplie, la recherche d'une occasion de se bien montrer, l'offre d'un vaillant combat à l'ennemi attirent souvent à des officiers plus d'insinuations malveillantes ou de reproches que d'éloges. *Tous se valent, tous doivent arriver à leur tour.* Prétendre devancer celui-ci par la démonstration de qualités émérites, c'est presque attenter aux droits et à l'honneur des camarades. C'est comme un point de doctrine traditionnelle. Ceux qui l'oublient, ainsi que Kerguelen, s'exposent aux plus durs rappels. »<sup>78</sup>

Kersaint veut d'abord supprimer l'obligation de résidence. Il a contre lui ceux qui croient que l'éloignement des ports fait perdre le métier. Il y a aussi les dynasties d'officiers des ports. « Ne sauraient-ils pas imaginer qu'ils sont nés membres de l'État avant que de l'être du corps de la Marine ? Ce corps n'est pas le seul en France qui soit tombé dans cette erreur, *vice peut-être inséparable de tout corps.* Cette fausse croyance est encore plus dangereuse parmi les militaires. » L'auteur s'attaque aussi à ceux qu'il appelle les piliers de département. « N'a-t-on pas vu à bien des reprises ces gens jouissant d'une haute réputation en paix se déshonorer à la première guerre ? D'autres, plus prudents, trouvent le secret de la passer à terre sous prétexte de quelque emploi à l'arsenal, criant très haut sur ce qu'on ne les laisse pas aller à la mer, voulant persuader que c'est pour un plus grand bien que l'on les retient au rivage. Ils jugent avec toute sévérité ceux qui font le métier militaire. Exempts des risques que courent ces derniers, ils devraient au moins épargner leur personne. À la paix, on les voit demander avec autant d'effronterie les honneurs des guerriers que s'ils en avaient couru la carrière. Les lauriers perdront bien de leur prix s'ils sont donnés également aux uns et aux autres. »

Kersaint revient sur le préjugé nobiliaire. « Le métier de la mer est celui dans lequel il faudrait le moins parler naissance. Si le Roi veut composer de gentilshommes tous les états-majors de ses vaisseaux en temps de guerre, les réduisit-il de moitié au taux d'Angleterre, il lui faudrait un corps infiniment nombreux, qui se

<sup>78</sup> Armand Corre, *L'ancien corps de la Marine. Son origine et son évolution, son esprit*, [1900], p. 240.

rouillerait en temps de paix. » Il écrit ailleurs qu'il faut élever la jeunesse à la dure, comme en Angleterre, attirer les cadets ambitieux et dépourvus de fortune, écarter les gens de la Cour et les riches car « le métier de la mer demande des êtres isolés que rien ne rapproche à terre ». L'officier préconise ainsi de recruter de préférence des officiers dans la fraction de la noblesse dont il fait lui-même partie. La liste des officiers britanniques est fort longue, mais on y trouve quantité de demi-solde que l'Amirauté ne peut pas ou ne veut pas employer ; de plus la demi-solde sert de pension de retraite, qui n'existe pas en tant que telle<sup>79</sup>. En temps de paix, elle occupe certains officiers dans les stations navales et sur les vaisseaux de garde ; d'autres usent de la faculté de commander au commerce.

En France aussi la chose est permise, mais jusqu'ici, peu nombreux sont les officiers qui en ont profité. « On n'a pas blâmé ceux qui l'ont fait, mais malgré ce, la force du préjugé de la noblesse contre le commerce a empêché que cet exemple ne fût suivi. Ce préjugé barbare a depuis longtemps disparu d'Angleterre avec les lois féodales. C'est une des principales causes de sa prospérité actuelle. N'y aurait-il pas moyen d'encourager cet usage en France ? Ne serait-ce pas la manière la plus sûre de rapprocher la noblesse du commerce ? Les officiers trouveraient de l'occupation ; ayant plus d'éducation et de connaissances, les bâtiments seraient, en bien des circonstances, plus sûrs entre leurs mains. Mais, diront encore des gens imbus des maximes gothiques de nos aïeux, la mercantile est indigne d'un gentilhomme, l'esprit de lucre s'emparerait entièrement de lui et la voie de l'honneur serait étouffée. Je demanderai à ces dogmatiseurs s'ils imaginent se mieux battre que les Anglais. » D'ailleurs, si l'on craint que les capitaines ne trafiquent, qu'on les menace de 500 livres sterling d'amende. La Chambre des communes oblige l'Amirauté à les déférer au conseil de guerre, où ils sont cassés et déclarés incapables de servir le Roi.

Le recours aux officiers auxiliaires en temps de guerre est donc une nécessité. Ceux qui ont servi pendant la guerre d'Amérique ont été utiles, en dépit des fautes commises dans le recrutement. Les gros vaisseaux étaient surchargés d'officiers du grand corps, alors que les frégates, qui étaient très actives, comptaient surtout des auxiliaires. Les officiers les plus modérés distinguaient quelques marins parmi les auxiliaires, mais aucun officier. Or, ainsi que Kersaint le fait observer judicieusement, seul le commandant à la mer et un ou deux seconds ont à s'occuper des évolutions et, accessoirement, des affaires ou négociations « demandant plus d'éducation et d'usage que ne peut en avoir un auxiliaire » ; toutes les autres places sont à donner à des marins et à des soldats. Pour l'avenir, il ne faut prendre pour auxiliaires que des capitaines marchands et des maîtres qui méritent l'état d'officier par leur intelligence et leurs longs services. S'ils se distinguent, qu'on les récompense ; s'ils ne donnent pas satisfaction, qu'on les renvoie chez eux. Les grades intermédiaires sont inconnus dans l'Armée ; s'ils flattent la vanité des officiers de marine, « quel bien peut-il en résulter pour l'État ? Cette vanité elle-même n'est-elle pas un grand vice ? » Ces grades doivent donc disparaître.

On voit que Kersaint ne demande pas explicitement l'ouverture de la carrière aux roturiers, mais l'égalité de traitement avec les officiers nobles : peut-il croire encore à la société d'ordres, ou bien sait-il qu'il est inutile d'entreprendre le

---

<sup>79</sup> Ce système a été aboli par les réformes introduites par Hugh Culling Eardley Childers (1827-1896) lorsqu'il était Premier lord de l'Amirauté (décembre 1868-mars 1871).

maréchal sur cet article ? Nous verrons que la solution retenue permet encore à un petit nombre de roturiers de percer dans les grades de la Marine, mais que la carrière n'est toujours pas une ligne droite pour qui n'est pas gentilhomme.

La deuxième partie de l'épître est consacrée à l'éducation des gardes de la Marine. L'officier rappelle que les Anglais élèvent leurs futurs officiers à la dure, qu'ils éprouvent leur physique et forment leur moral en les pliant à l'obéissance la plus exacte dès les commencements. Les aspirants ne peuvent devenir *midshipmen* qu'après quatre ans de navigation militaire ou marchande. Leurs correspondants français arrivent dans les départements dès l'âge de quatorze ans. Leurs études et leur conduite ne sont pas assez surveillées par les officiers de compagnie, eux-mêmes souvent trop jeunes et médiocrement instruits ; la conduite ou les mœurs de plusieurs d'entre eux ont même été décriées. À cause de cette mauvaise police, et quel que soit le zèle des maîtres ou des élèves, les résultats sont médiocres et le programme de l'examen des gardes, qui demande selon Kersaint six mois d'études, prend deux ans et plus dans les compagnies. Hors des heures d'école, les aspirants sont maîtres d'eux-mêmes. Présents aux conversations des officiers, ils sont bien vite imbus des préjugés du corps. Ils vont au billard, au café, au tripot et ailleurs. L'oisiveté ne leur est pas reprochée, pourvu qu'ils ne fassent pas de dettes et qu'ils ne cassent pas de vitres.

Kersaint propose de désigner un ou deux collèges, pris parmi ceux de l'École militaire par exemple, dans lesquels on enseignerait en un an le programme de l'examen des gardes (les éléments de l'*Arithmétique* et de la *Géométrie* de Bézout), augmenté du volume de la *Navigation*, afin qu'ils sachent faire les observations et les calculs avant d'arriver au département. Dans les collèges, on traiterait les élèves pour ce qu'ils sont, des enfants, et ils n'auraient pas l'importance d'un uniforme ni d'une épée. L'examineur serait impitoyable, parce qu'il ne faut laisser entrer au service ni sot ni paresseux. La solution du collège coûte moins cher aux parents, 700 l par an au lieu de 1 200 l à Brest, assure encore l'officier.

Les gardes de la Marine mènent le même genre de vie que les aspirants. Plutôt que de les mener à l'école de canonage ou sur les chantiers, on leur montre les modèles de curiosité qui sont dans les salles. Lorsqu'ils embarquent, la familiarité qui s'établit avec les officiers nuit beaucoup à leur instruction. En Angleterre, le *master* (maître-pilote) est chargé des *midshipmen* ; ceux-ci font le service d'officier-marinier, montent pour faire prendre les ris ou serrer une voile, on les porte aux différentes manœuvres, aux écoutes, etc. Ils mettent la main à l'ouvrage, « apprennent à connaître les plus petits détails, chose bien nécessaire pour un officier » et répondent de l'ouvrage et des hommes qu'on leur donne. « Les *midshipmen*, d'un rang bien au-dessus du simple matelot, sont plus obéis que nos officiers-mariniers, moins *Messieurs* [souligné] (pour me servir de l'expression anglaise) que nos gardes de la Marine ; ils obéissent mieux eux-mêmes. C'est de là que vient la plus grande précision des Anglais dans leur manœuvre. »

Le métier des gardes est bien passif en comparaison, et ils en sont parfois réduits à demander à des maîtres de les instruire. Plus l'âge augmente, plus il leur semble déplacé d'apprendre de cette façon. Le certificat du capitaine est rédigé selon une formule immuable, à moins que le garde ait infiniment démérité. « D'ailleurs, à moins de bien mauvaise conduite, il sera fait enseigne à son tour, qu'il ait navigué ou non, bien ou mal répondu aux examens, instruit ou non de son métier. Longtemps après

les examens arrive la lettre de la Cour en réponse, lettre dans laquelle elle tonne contre les paresseux. Mais, comme on sait que ces foudres ne frappent jamais, on ne les redoute pas. Le temps qu'on demeure garde de la Marine n'est pas fixé. Tantôt on les laisse languir dix à douze ans, tantôt ils n'y restent qu'un an ou deux. Au commencement de la guerre dernière, on en a fait enseignes à quatre mois de garde de la Marine, quatre ou cinq de mer et quinze ans ou moins d'âge. Ces enfants embarqués à la suite de cet avancement précoce commandent des quarts quand ils se trouvent en passe ; un capitaine n'oserait pas les leur refuser. On se rappellera toujours douloureusement que l'étourderie d'un enfant a causé l'abordage du *Zélé*, source des malheurs de l'affaire du 12<sup>80</sup>. En Angleterre, on ne peut être officier avant six ans de navigation. Jadis on fraudait sur ces articles, mais aujourd'hui lord Howe [1726-1799] est inexorable. Il est pourtant arrivé que, pour action brillante, des sujets ont été faits lieutenants après quatre ans de navigation, mais ils n'ont eu rang sur la liste qu'après avoir achevé leurs six ans. »

Les aspirants sortant des collèges et qui, pour la plupart, n'auront jamais navigué, seraient embarqués pour un long noviciat à l'anglaise, ils feraient gamelle entre eux avec les deux rations que le Roi leur accorde. Le premier lieutenant serait chargé de leur conduite. Si le corps et l'esprit de certains ne se font pas à la nouvelle éducation, on pourrait les placer dans les troupes de la Marine ou dans celles des colonies<sup>81</sup>. Pendant les séjours à terre, les plus courts possible, les élèves de la Marine iraient à l'école ouverte à tous les agents du service recevoir des leçons de pilotage, de mathématiques ou de matières plus élevées. Les compagnies seraient supprimées, il ne resterait que deux ou trois officiers d'âge mûr pour la police de l'école et de ces nouveaux élèves, tant qu'ils seraient à terre.

Après quatre années de navigation et l'âge de vingt ans, les élèves pourraient être faits officiers. Ils ont à subir un examen devant des officiers nommés par la Cour ou par le chef. Cet examen porterait sur le pilotage démontré, le gréement et la manœuvre, les pièces constitutives du vaisseau, leur assemblage, le détail des ouvriers, les évolutions, le service à bord. Le rapport d'examen est envoyé à la Cour, qui le rapproche des rapports des capitaines sous lesquels chaque candidat aura servi. Les capitaines sont « comptables à la patrie » de l'éducation donnée à bord et de l'exactitude des rapports sur la conduite. Ils pourraient donner à tel ou tel élève qui en est capable des fonctions d'officier, la Cour se réservant toujours la ratification. Kersaint croit devoir se justifier, lorsqu'il demande moins de mathématiques qu'il n'en est exigé depuis 1764 (pas d'algèbre, probablement). Il convient qu'il serait avantageux que les élèves sachent calculer la stabilité d'un navire, mais il veut que chaque élève atteigne le niveau qu'il réclame. Il se méfie aussi, pour des hommes d'action, des spéculations. Un homme de cabinet, comme il le dit, passant sa vie la plume à la main, y perd l'activité, qui est l'âme du métier de la mer. L'arrivée d'un examinateur et d'un cours de mathématiques a courroucé les anciens ; il est encore des apôtres de l'ignorance, mais ils n'osent plus parler, et c'est l'essentiel.

<sup>80</sup> Il s'agit de l'abordage du *Jason* par le *Zélé*, dans la nuit du 10 au 11 avril 1782. Troude, à l'inverse de Clowes, ne mentionne pas l'enseigne, mais incrimine le capitaine du *Zélé* dans les deux abordages, pour « une fausse interprétation de la tactique ». Le *Zélé* ne participe pas à la bataille du 12 par suite du deuxième incident, l'abordage avec la *Ville-de-Paris*, et ses officiers n'ont pas été traduits en conseil de guerre. Onésime Troude, *Batailles navales de la France*, t. II, 1867, p. 138 et suiv.

<sup>81</sup> Cette orientation avait été prévue par Boynes, cf. prospectus de l'école du Havre, A<sup>1</sup>-111.



L'ordonnance de 1681 exige des futurs capitaines marchands qu'ils aient vingt-cinq ans pour commander, c'est-à-dire l'âge de la majorité. On ne doit donc pas charger de la vie des autres celui à qui la loi ne permet pas encore de disposer de sa fortune. Les officiers devraient compter trois ans de mer en qualité d'officiers subalternes. Après ces sept ans de mer, l'on pourrait essayer comme capitaines de petits bâtiments ceux dont on aurait été content. En temps de guerre, il faudrait leur confier de préférence les transports, souvent plus précieux que les vaisseaux pour la réussite d'une expédition, plutôt qu'à des auxiliaires qui sont des officiers inconnus. Il y a là un autre préjugé à vaincre, du moins chez certains officiers du grand corps car les autres se battront pour ces commandements qui peuvent être délicats. En faisant entendre le bien de la chose et en laissant espérer des dédommagements en retour, on devrait y parvenir.

Vial du Clairbois partage l'avis de Kersaint sur l'étendue excessive du cours de Bézout et pour la même raison<sup>82</sup>. Mais il demande (en 1786) que la noblesse fasse ses preuves et ses classes dans la marine marchande avant d'être admise dans le grand corps<sup>83</sup>. Aussi tombe-t-il dans l'erreur que nos précédents auteurs ont soigneusement évitée, mais qui est courante dans le public. Il tire ainsi une conséquence fautive de prémices exactes. Des futurs officiers, il vaut mieux exiger un coup d'œil et du jugement et donc les entraîner par des campagnes de mer : « Combien de signaux bien faits, mal vus et sans effet !... faute de coup d'œil ; combien d'abordages dans les évolutions, dans les manœuvres en flotte !... faute de jugement »<sup>82</sup>. Vial est également hostile à l'examen oral avec récitation par cœur, parce que le candidat peut ainsi tromper l'examineur sur ses connaissances réelles<sup>82</sup>. Il suggère d'organiser l'examen à Paris sur plusieurs journées, le candidat pouvant se retirer dans un cabinet pour se « recorder » et préparer une réponse réfléchie<sup>82</sup> : c'est un pas vers l'examen écrit.

Le discrédit relatif jeté sur l'état de capitaine marchand afflige l'ingénieur. « C'est un conte de dire que les bâtiments de commerce ne manœuvrent pas, ne savent pas manœuvrer. Qu'on aille les examiner dans les glaces qui bordent l'île de Terre-Neuve, on y verra les plus fines manœuvres, manœuvres particulières à la vérité : mais ce sont des manœuvres particulières que dépend la bonne exécution des manœuvres en escadre [...]. Au surplus on devrait attendre plus d'application de gens bien élevés que de ceux qui, en général, ont fait jusqu'à présent le métier de capitaine de vaisseau marchand »<sup>84</sup>. D'autre part ces capitaines ont à bien des égards les mêmes devoirs à remplir vis-à-vis des armateurs que les capitaines de vaisseau vis-à-vis du Roi<sup>85</sup>. Pendant la guerre, la plupart des capitaines réputés ont réussi à se soustraire à son service « par la seule répugnance de s'y voir commandés par des jeunes gens ». Pour entrer dans la Marine, il faudrait aux marins roturiers « un état permanent, moins borné, susceptible de distinction non équivoque ». La marine marchande ne jouit pas d'une considération suffisante, parce que le préjugé pollue l'esprit des parents de ceux qui deviendraient les meilleurs marins : « [le capitaine] est au service d'un marchand ! Il en touche les appointements ! Il vend et achète du sucre et du café ! » Vial imagine une marine intermédiaire, qui ne s'occuperait que de ses navires et ferait la navigation de l'Inde et des colonies ; il signale que les maisons de commerce ont des succursales pour

<sup>82</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Examen, vol. 2, p. 294.

<sup>83</sup> *Ibid.*, art. Marine, vol. 2, p. 693.

<sup>84</sup> *Ibid.*, art. Capitaine, vol. 1, p. 258-259.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. École, vol. 2, p. 138, pour ce développement.

dispenser désormais en grande partie les capitaines de se mêler des opérations commerciales qui salissent les mains...

Un autre plan d'éducation des gardes, un peu antérieur à celui de Kersaint, semble-t-il, doit encore être résumé ici<sup>86</sup>. Ses auteurs distinguent l'éducation propre à l'enfance de celle qui convient à l'adolescence ; la division des études qu'ils proposent en est la suite. Ils posent d'autre part que « chaque corps de l'État a un esprit à lui dans lequel il est essentiel que les membres qui doivent le composer soient élevés [...] un corps dont tous les principes sont fondés sur l'honneur, qui doit constamment être disposé à faire le sacrifice de sa vie, de sa santé et de ses plaisirs, toutes les fois que l'honneur l'exige, qui ne peut oublier un instant ses principes sans se corrompre, doit être veillé dans son éducation avec le plus grand soin. » Les auteurs, prudents, ne prononcent pas sur l'article de la noblesse, mais font sentir que le sens de l'honneur n'est pas inné, qu'il s'acquiert au contraire par la vertu de l'exemple, celui des officiers de l'encadrement. L'insubordination n'est pas la seule cause des désastres navals, quoi qu'en dise l'opinion. Elle règne surtout dans les grades subalternes ; l'ignorance du métier, le manque de qualités des supérieurs et les hasards de la mer les ont aussi produits. Une meilleure éducation des gardes donnera des officiers véritablement instruits et aussi plus subordonnés.

Il convient d'abord de supprimer le grade d'aspirant, qui n'est pas nécessaire. Puis d'ouvrir deux autres écoles militaires dans des collèges religieux, et hors des ports de guerre, « parce que [les élèves] seraient trop à même d'y prendre les principes, les opinions et les préjugés dont nous cherchons à les préserver et que nous voulons même détruire dans le corps, par la nouvelle éducation ». Dans un collège l'éducation serait plus soignée et mieux suivie ; les élèves ne disposeraient d'aucun moyen de déranger la fortune de leurs parents et de beaucoup moins d'occasions de corrompre leur cœur et leur esprit. Les enfants que leurs parents destinent à la Marine y seraient reçus à dix ou onze ans et élevés à leurs frais ou aux dépens du Roi, selon leurs ressources. Ils apprendraient le dessin, la géographie, le début du cours de mathématiques, les langues anglaise, espagnole, italienne. L'examineur de la Marine procéderait à l'examen public des élèves prêts à le passer, pourvu qu'ils aient quinze ans, l'âge de l'adolescence selon les auteurs. Sur son compte rendu, celui du supérieur du collège et d'un officier de marine désigné dans chaque département, le ministre accorderait des lettres de garde de la Marine.

Les gardes seraient divisés en trois classes selon la progression de leurs connaissances, mais resteraient formés en compagnies militaires. Le séjour des ports est devenu coûteux et dangereux pour les mœurs, sans compter qu'il nuit aux études. Lors de la création des casernes, on n'en a pas tenu compte. Les gardes étaient logés ensemble, sans distinction d'âge, et avec quelques officiers seulement. On a traité avec des aubergistes, marchands et artistes sans s'assurer que les gardes les régleraient exactement : c'était le meilleur moyen de les accoutumer à la dissipation. L'esprit de désordre et d'insubordination a pris de telles proportions que plusieurs gardes ont commis des fautes contre l'honneur (chapitre 16). Le rétablissement des casernes paraît délicat, mais les auteurs le jugent nécessaire. Il convient pour cela de prendre les précautions qui ont été négligées.

---

<sup>86</sup> [Plan d'éducation pour les gardes de la Marine], [1783], G123, f° 60 à 71, pour ce développement.

Les connaissances à inculquer en priorité sont celles qui font le manœuvrier. Comme elles doivent être familières aux officiers des compagnies, ils doivent les enseigner afin d'en montrer l'importance. Il leur revient aussi d'inspirer aux gardes les principes et l'esprit qui doivent conduire leur vie. Les places vont être plus difficiles à bien remplir, mais on assure qu'avec la considération et les avantages que leurs titulaires méritent de gagner, il ne manquera pas de candidats de choix.

Chacune des trois classes comporterait quatre mois de cours en salle en moyenne (la longueur du séjour dépend de la capacité) et une campagne sur un bâtiment d'escadre. Le commandant de compagnie inspecte chaque mois les gardes de 3<sup>e</sup> classe ; ceux qui connaissent suffisamment leur cours forment des détachements destinés à embarquer à la première occasion, où ils feront l'application des connaissances théoriques apprises en salle. Au retour, ils subissent un examen public qui détermine le passage à la 2<sup>e</sup> classe ou l'ajournement. Après la campagne prévue pour les gardes de 2<sup>e</sup> classe, un examen a lieu dans les mêmes formes, et le garde de 1<sup>re</sup> classe reçoit, selon le plan, un brevet qui lui donne le rang de sous-lieutenant. Il apprend la suite du cours de mathématiques et la théorie de la construction navale. Les auteurs croient en effet qu'elle gagnera « infiniment » lorsque les officiers seront capables d'en parler en connaissance de cause. À ce moment-là, les officiers de marine seront chargés des constructions, ou bien les ingénieurs-constructeurs navigueront. Les élèves de 1<sup>re</sup> classe suivent également un cours de tactique navale, générale et particulière ; l'application s'en fera dans le port, avec des embarcations à rames. Le dernier examen porte sur la totalité du cours théorique et pratique ; ceux qui le réussissent sont *immédiatement* promus au dernier grade d'officier de marine et employés dans les directions de travaux. Le garde d'une classe quelconque qui, à l'issue de la troisième campagne dans sa classe, ne répondrait pas aux questions des examinateurs de façon correcte serait renvoyé.

On remarque dans ce mémoire l'importance des examens dans le port, l'absence de l'examineur de la Marine, dont le rôle est limité à la sélection à l'entrée des gardes de 3<sup>e</sup> classe, et les développements considérables du cours d'application à la mer. De telles positions traduisent une réaction contre les excès du primat de la théorie selon la ligne adoptée en 1764 : il a alimenté les prétentions et donné aux nouveaux gardes une haute opinion d'eux-mêmes, en décourageant les anciens gardes devenus officiers, qui se sont moins appliqués à les instruire ou faire instruire à bord, comme le soulignent les auteurs de ce dernier projet. Le motif est différent de celui que Kersaint avance, mais la mesure qu'il préconise est la même, et, plus généralement, les deux mémoires se ressemblent beaucoup.

Le maréchal de Castries va s'inspirer de tous les mémoires que nous avons présentés mais, avant d'exposer le contenu de sa réforme, il nous faut encore parler de plusieurs projets qui touchent cette fois la constitution de la Marine, comprenant le personnel et le matériel, parce qu'il est évident qu'un officier général de l'armée de Terre ne pouvait laisser dans son état d'inorganisation la marine d'armateur léguée par Colbert, en dépit de l'essai manqué de 1772.

### 22.3. Les projets de Hollande

« Il n'appartient qu'à la liberté de connaître la vérité et de la dire. Quiconque est gêné, ou par ce qu'il doit à ses maîtres, ou par ce qu'il doit à son corps,

est forcé au silence ; s'il est fasciné par l'esprit de parti, il ne devient que l'organe de l'erreur. Ce n'est en effet que depuis que j'ai goûté la douceur de l'indépendance que je me suis senti la force de parler librement. Destiné de bonne heure au service de mer, j'adoptai toutes les opinions et les préjugés du corps où j'étais élevé et dont j'étais loin de soupçonner l'injustice : ce n'a été que lorsque l'âge, l'expérience et les réflexions ont mûri mon jugement que j'en ai connu la fausseté. À mesure que les circonstances aidèrent à me désabuser, je pris peu à peu de l'éloignement pour un état pénible que ma complexion délicate m'aurait forcé de quitter plus tôt, si j'avais pu le faire de manière convenable. La paix de 1763 vint m'en fournir les moyens. »<sup>87</sup> Ainsi s'exprime l'auteur de l'*Essai sur la Marine* publié en 1782, le second mémoire général de réforme que nous ayons lu sous la forme imprimée et l'antithèse complète du premier, les *Considérations sur la constitution de la marine de France* datant de 1756. Il peut bien être un lieutenant de vaisseau retiré, vivant à Brest dans une société qui comprend des officiers en activité avec lesquels il a pu discuter des plans de réforme. Il peut être aussi ce lieutenant de port nommé Petit resté au service et bien vivant en 1782, dont nous avons exposé les premières vues au chapitre 6. La base des calculs, le vaisseau de 64 canons remplacé depuis un certain temps déjà par le 74 canons, donne à penser que les vues de l'auteur sont déjà anciennes. Le texte est mis au net en 1780, et un autre officier, lit-on, se charge de le publier en Hollande à la mort, survenue peu après, de celui que nous devons appeler ici le Chevalier.

De 1763 à 1774, écrit l'auteur, le corps de la Marine ne s'est occupé que d'affirmer son indépendance ou de combattre un « ministre entreprenant qui avait voulu l'asservir ». « Son successeur, en [le] comblant de grâces, lui fit trop apercevoir le besoin qu'on croyait avoir de [le] ménager : son génie, qui s'était distingué dans une autre carrière, n'osa pas entreprendre de parcourir celle-ci sans guides ; il eut l'adresse de les choisir dans la Marine même, pour avoir l'air de ne suivre que son impulsion et pour se ménager une excuse contre les revers qu'il n'eût pas pu éviter ou prévoir. [...] Il n'est personne qui n'ait un peu fréquenté la Marine qui ne puisse se rappeler avoir entendu plus d'une fois, dans la persuasion intime où sont en général les officiers de ce corps, *plusieurs d'entre eux se vanter hautement que tant que la Marine saura se tenir unie, elle fera sauter tous les ministres les uns après les autres* ; ils ont même poussé l'impudence jusqu'à publier partout que la consistance du dernier ministre dépendit un instant de la manière dont on accueillerait dans les ports son ordonnance du 27 septembre 1776, et que son état fut équivoque en Cour jusqu'à ce qu'on eût appris, par les lettres des commandants, qu'elle avait été très bien reçue dans les départements et lui avait formé un nouvel appui. » Sartine a monté une belle marine, et l'Europe en est étonnée ; « la puissance de la marine actuelle nous rappelle les beaux jours du siècle de Louis XIV, mais celle que ce monarque avait créée renfermait dans sa constitution des vices qui l'anéantirent, celle-ci nourrit des préjugés qui lui préparent le même sort ».

Le début de la guerre d'Amérique a apporté des succès ; faut-il pour autant applaudir aux malheureux préjugés qui gouvernent la Marine ? Dans ce corps puissant, l'intérêt particulier prévaut sur l'intérêt général. « Une basse jalousie, excitée par des succès dont on devrait se réjouir, un préjugé d'orgueil le plus ridicule et le plus mal entendu étouffant l'ambition des sous-ordres à qui on ne laisse aucune perspective

<sup>87</sup> *Essai sur la Marine, où l'on propose une nouvelle constitution, par le chevalier de\*\*\*, ancien officier de la Marine*, Amsterdam, 1782, XXIV-300 p. (B.N. Lf<sup>69</sup>-17), pour ce développement.

consolante ; le mépris prodigué sans distinction à des sujets que le gouvernement force, sans choix, à venir l'essuyer ; l'avilissement offert en partage à ces mêmes hommes, parce qu'ils n'ont que des lumières sans naissance, ou parce que l'État a cru avoir besoin de ces lumières ; le nom même d'officiers auxiliaires dont il les a honorés, devenu presque une qualification déshonorante ; les Classes épuisées pour n'avoir pas su ménager les soins de la propreté et d'autres petits détails ; la santé de ces hommes précieux à l'État et qu'on ne considère pas assez ; tel est le tableau que présentent *l'esprit de corps* et la régie de cette marine qui se montre si vaine. »

Le corps est infecté par l'esprit d'orgueil et d'insubordination qui le rend étranger à tous les autres corps. On reproche à la Marine non pas seulement le préjugé d'orgueil, mais, « avec bien plus d'aigreur, cette jalousie envieuse, inquiète, si attentive à fermer la porte au mérite qui cherche à percer, ou à dégoûter sans relâche celui qui a su parvenir malgré elle ». Le gouvernement semble autoriser ce dernier préjugé, par les différences qu'il met dans la loi entre le port et le service de la mer, entre le grand et le petit corps. Pourquoi ces deux chemins pour parvenir au même but, l'un étant infiniment plus malaisé que l'autre ? « Plus on caresse la vanité, plus on la rend chatouilleuse sur ces distinctions ». Et en éloignant la rotture du chemin direct, on s'est privé, sans s'en apercevoir, de bien des ressources. « En écartant la *concurrence*, on s'interdit la faculté du choix, on ferme la barrière au mérite et on éteint toute émulation. »

Quelques officiers n'ont pas été « infectés de ces honteux préjugés qui avilissent et déshonorent un corps composé presque en entier de ce qu'il y a de mieux dans le Royaume » ; mais *ils se cachent*. Le Chevalier se propose de réformer la constitution de la Marine, d'augmenter la vigueur et la puissance de celle-ci, « en faisant germer dans son sein les vertus et l'émulation du patriotisme ; de rectifier les idées des marins en leur inspirant un esprit de corps tout différent de celui qui les anime aujourd'hui ».

Le Chevalier propose de diviser à nouveau le corps de la Marine. Boynes s'y est mal pris, et ses huit régiments d'infanterie n'ont produit qu'une « bigarrure ridicule », parce que la couleur de la robe de change pas l'esprit d'un corps. La division retenue repose sur deux principes : 1° un état-major fixe et invariable est nommé pour chaque vaisseau et chaque frégate ; 2° en temps de paix, un tiers de la flotte est armé et navigue. Les calculs qui suivent sont faits pour une flotte de 90 vaisseaux et 60 frégates.

Le premier principe va entraîner une levée de boucliers, et le Chevalier craint deux sortes de résistances : la routine et l'esprit de corps. Les officiers croient que l'unité les rend redoutables même à l'autorité qui les régit. Ils ne voudront pas être répartis sur les bâtiments autrement que par l'effet de leur volonté, « suivant le rapport des caractères ou la différence des prétentions ». De là viennent l'instabilité des états-majors, vue comme un privilège du corps, et des égards singuliers des chefs pour leurs subordonnés, « complaisances qui font la réputation des premiers dans le corps et l'objet continuel des prétentions des seconds ». Le Chevalier estime qu'il en est des sociétés comme des bonnes tables, « qui ne sont excellentes que quand elles peuvent satisfaire à tous les goûts ». Les officiers doivent donc faire un effort pour accepter la compagnie de ceux qu'ils n'auront pas choisis. Chacun des cent cinquante états-majors se regardera comme une famille *unie et isolée* par l'intérêt ; le bon ordre, la discipline et la subordination y seront faciles à obtenir, et l'on cherchera à se surpasser *comme dans les troupes de terre*.

Le Chevalier propose de remplacer les deux cadres par *une hiérarchie unique* de six grades d'officier particulier, et l'institution dans la Marine d'officiers à la suite, c'est-à-dire à la suite des officiers titulaires des états-majors fixes des bâtiments. Dans la marine projetée, représentant 8 930 canons, les 2 162 officiers particuliers et gardes sont distribués comme suit : 150 capitaines de vaisseau, 90 lieutenants-capitaines, 138 majors, 428 lieutenants, 460 adjudants, 481 enseignes et 415 gardes. Les capitaines en second sont conservés sous le nom et le grade de lieutenant-capitaine, quoiqu'ils ne servent à rien, puisque « le capitaine ordonne tout [et] que le lieutenant en pied fait tout faire »<sup>88</sup>. Leur utilité dans le plan va bientôt apparaître. Le lieutenant en pied, jusqu'alors chargé du détail du bâtiment, est rebaptisé major. L'auteur comprend des lieutenants puis des adjudants, formant un grade et un grade obligatoire pour les enseignes, c'est-à-dire pour les gardes de la Marine. Il y placerait probablement la plupart des officiers du petit corps ; des marins qui n'ont pas été gardes pourraient entrer dans le cadre unique à ce grade, mais ce serait le petit nombre. Les officiers à la suite, au nombre de 357 dans les trois derniers grades et compris dans le chiffre donné plus haut, soit environ le cinquième de l'effectif, sont destinés : 1° à prendre les places qui seraient vacantes dans l'état-major de l'unité par mort, maladie, retraite, avancement, congé de semestre, dans le grade correspondant ; 2° à armer les petits bâtiments, que l'on pourrait confier avec avantage, dit le Chevalier, à des capitaines marchands appelés au service en temps de guerre.

Dans ce système original, le capitaine a pour successeur *désigné* le lieutenant-capitaine, le lieutenant-capitaine a de même le major pour prendre sa suite. Celui-ci est *élu* par l'état-major moins les lieutenants parmi ces derniers, après un scrutin dans lequel chaque électeur dispose de 3, 2 ou 1 voix selon son grade (les gardes ont une voix à eux tous) : ainsi l'élection du nouveau major d'un 64 canons rassemble onze votants qui émettent douze suffrages. Les mouvements d'enseigne à lieutenant se font par ancienneté : le lieutenant à la suite devient lieutenant en pied, le premier des adjudants en pied, lieutenant à la suite, l'adjudant à la suite, dernier des lieutenants en pied, le premier des enseignes en pied, adjudant à la suite, l'enseigne à la suite, enseigne en pied. L'enseigne à la suite est choisi au moyen d'une élection parmi les gardes de l'état-major *et des volontaires admis à concourir*. L'on voit ainsi que le rôle du ministre et du Roi se limite à la désignation des états-majors lors de la première organisation, au choix des gardes et des volontaires et, au besoin, au remaniement des états-majors lorsque les vacances ne peuvent être comblées automatiquement ou que l'évolution de la flotte matérielle l'exige. En particulier, la nomination des commandants à la mer et l'avancement leur échappent, et cette seule raison devait faire rejeter cette partie du plan du Chevalier.

Celui-ci cherche encore à imiter intelligemment l'armée de Terre en introduisant les congés de semestre. Ces congés avec appointements seraient accordés aux officiers de marine qui en feraient la demande, de sorte qu'il y ait dans chaque département au moins deux lieutenants, adjudants, enseignes présents sur trois et qu'on n'occupe pas simultanément tous les officiers à la suite d'un même bâtiment à d'autres missions. Ainsi les officiers de ces grades passeraient douze mois au département, puis six mois chez eux ; le capitaine serait tenu d'être quatre mois par an à la tête de son état-

---

<sup>88</sup> Le Chevalier signale qu'en 1780, les trois quarts des vaisseaux armés n'avaient pas de capitaine en second (*op. cit.*, p. 42).

major, et lieutenants-capitaines et majors seraient présents alternativement. L'octroi d'un congé serait subordonné à une retenue destinée à remplir une caisse de prévoyance au profit des gens de mer.

Le corollaire du premier principe est l'affectation du bâtiment à son état-major, qui en devient en quelque sorte l'usufruitier : l'auteur escompte lui aussi qu'il sera entretenu comme un bien propre, une demeure habituelle, une machine dont les forces et les faiblesses seront connues et dont l'état-major saura tirer le meilleur parti. Non seulement l'entretien courant lui revient, mais même les manœuvres dans le port, avec le secours de la direction du port. De même le *nom* d'un bâtiment devient l'attribut de son état-major ; « en vieillissant, ils éterniseront la gloire qu'ils se seront acquise ». « L'émulation que fera naître ce désir de gloire est en faveur de mon projet un des plus puissants motifs qui doivent le faire adopter », assure le Chevalier. Au *Tonnant*, commandé par Létenduère, n'est attachée aucune espèce de gloire, en dépit du combat du cap Finistère (25 octobre 1747). Dans son système, les cent cinquante noms sont invariables, et chaque état-major aurait une réputation bien acquise à défendre, comme dans un régiment de l'armée de Terre, ou une tache à effacer. Un bâtiment perdu par la faute de son état-major serait remplacé par un autre de même nom et donné au dernier de la classe !

Le Chevalier s'étend à juste titre sur certains aspects du service intérieur des bords, et Castries s'est inspiré de ses propositions, et de celles qui se rapportent aux équipages en général. Il est par exemple partisan de l'adoption en grand du système d'aération par ventilateurs inventé par Boux, et il voit dans le refus qui a été marqué sous couvert d'économie, une manifestation de l'esprit de corps contre l'intrus qu'est cet ancien capitaine de brûlot<sup>89</sup>. « On voit des entreprises considérables manquées, des milliers d'hommes périssent pour avoir négligé ce petit moyen de les conserver [...]. Que l'indignation dont il est impossible de se défendre ouvre les yeux du gouvernement. » D'ailleurs la malpropreté des bâtiments du roi de France tue les marins, alors que la propreté de ceux du roi d'Angleterre a toujours fait plaisir à voir au Chevalier. D'un autre côté, le service à bord varie trop selon le caprice du capitaine, qui s'éloigne plus ou moins de l'esprit de l'ordonnance du 25 mars 1765, dont certaines dispositions sont, il est vrai, impraticables : de là vient l'incertitude du subordonné, qui se montre indécis et exécute les ordres avec lenteur et imprécision. Une ordonnance devrait, d'une part, spécifier le nombre et la qualité des officiers qui doivent être présents à bord dans les différentes circonstances du service et, d'autre part, attribuer à chacun une partie du détail actuellement confié au seul lieutenant en pied (ou à l'officier en second, sur les frégates), lequel aurait, sous le nom de major, l'autorité supérieure du détail. Le Chevalier distingue six détails. Une telle mesure produirait une économie par la surveillance plus effective des maîtres, « qui sont toujours prodigues de ces effets dont on leur passe trop facilement la consommation ».

L'auteur prend également soin de vêtir et de loger le matelot. Pour le vêtement, il pense que le Roi doit leur fournir un uniforme, qu'il définit avec soin, et exiger des marins de levée qu'ils apportent un trousseau ; il propose des mesures

---

<sup>89</sup> Le système Boux pour la ventilation a été installé sur cinq des bâtiments qu'il a construits (*op. cit.*, p. 71 à 84).

propres à modérer la dépense afin de parvenir au but<sup>90</sup>. Le Roi doit construire des casernes, une de ces casernes a d'ailleurs été commencée à Recouvrance ; c'est le seul moyen de soustraire les matelots à l'avidité des hôtes qui les rançonnent en paraissant leur rendre service.

La composition des équipages proposée dans l'*Essai sur la Marine* et l'importance donnée au rôle de combat se retrouvent dans les règlements de 1786 examinés au chapitre 20. Soucieux d'épargner les Classes, le Chevalier affecte aux brigades d'artillerie qu'il a connues et dont il fait l'éloge, les emplois de maître et d'aide-canonnier, de chef de pièce et de chargeur, lorsque ces brigades auront été peuplées de canonniers instruits en nombre suffisant : c'est le corps des canonniers-matelots qu'il esquisse ainsi. Sur un vaisseau de 64 canons de 2<sup>e</sup> espèce, dont l'équipage en guerre est réglé à 541 hommes par le règlement du 25 mars 1765 (**tableau annexe n° 17**), à 543 selon le plan du Chevalier et à 498 hommes d'après le règlement du 1<sup>er</sup> janvier 1786 (**tableau annexe n° 26**), il ne demande que 253 hommes aux Classes (47 %), contre 342 dans le règlement de 1765 (63 %) et 331 en 1786 (66 %) : on voit par cet exemple à quel point le maréchal de Castries s'est montré timide en la matière<sup>91</sup>. Le Chevalier fait aussi un grand usage de l'infanterie de terre, dont il ne dissimule pas les préjugés redoutables, mais qu'on amoindrirait en éduquant ses officiers<sup>92</sup>. Il utilise davantage les brigades d'artillerie qu'en 1765.

<sup>90</sup> À l'arrivée au port, il serait procédé à l'estimation de la tenue avec laquelle le marin se présente, et qui est celle de ses navigations pour les marchands. L'uniforme devant coûter 60 l, le Roi paierait la différence, soit de l'ordre de 20 l, et le matelot 40 l. Si l'on ajoute une partie des habits de fatigue et le sac, c'est un objet de dépense d'environ 40 l pour le Roi : qu'est-ce, en comparaison du gain « par la conservation de l'espèce » ? Les habits de fatigue comprendraient un caleçon court pour l'hiver et une grande culotte, le Roi payant la seconde culotte et le gilet croisé. La part du matelot serait de 60 l en tout, et le Chevalier prévoit d'imposer à l'armateur qui l'emploie d'abord d'effectuer la retenue sur ses gages, qui sont plus substantiels que ceux du Roi, et de la verser dans une caisse... d'épargne. En somme il suggère une masse pour les Classes !

<sup>91</sup> L'effectif total donné par le Chevalier, soit 580 hommes comme celui du 64 canons de 2<sup>e</sup> espèce selon le règlement de 1765, comprend l'état-major et les surnuméraires, soit 541 hommes pour l'équipage proprement dit. L'équipage du Chevalier est en fait de 543 hommes, compte tenu des deux gardiens de son invention (il a également oublié de compter les deux officiers d'infanterie à l'état-major). La répartition de l'équipage du 64 canons peut s'écrire ainsi.

	Classes			mousses	artilleurs engagés	gardes et volontaires	Infanterie	équipage total	Ratio Classes/équipage
	off. mar.	matelots	total						
R. de 1765*	42	300	342	48	48	13	90	541	63 %
Plan du Chevalier	26	227	253	34	73	33	150	543	47 %
R. de 1786	37	294	331	44	46	7	70	498	66 %

\* Les brigades utilisées au maximum (la moitié des officiers-marinières de canonnage et 1/10 des matelots).

<sup>92</sup> « N'est-il pas ridicule qu'un soldat qui n'a pas honte à terre de nettoyer à son tour la chambre qu'il occupe dans une caserne, se croie déshonoré, à bord, de se voir entre les mains une gratte et un balai, et, s'il fait de l'ordure quelque part, qu'il faille que ce soit un matelot qui la nettoie ? Suivre cet usage, n'est-ce pas perpétuer un abus ? La paresse n'est pas le moindre des défauts qu'ils apportent à bord. Accoutumés à la fainéantise des garnisons, le travail de la manœuvre les rebute : il leur paraît au-dessous d'eux. Une corde, dans leur opinion, avilit les mains qu'ils ne croient faites que pour manier un fusil ; ils pensent que ce n'est point à eux que le sifflet s'adresse et se choquent trop aisément des expressions énergiques d'un maître [...]. Leurs chefs ne sont pas assez persuadés qu'après la propreté, un travail modéré et continu est un des meilleurs préservatifs contre le scorbut, qui les attaque beaucoup plus vite que les matelots. Il faut encore les convaincre que, plus ils mettront de célérité dans l'exécution des manœuvres, moins elles leur seront pénibles. » Le Chevalier propose de donner deux sols de plus aux soldats par jour,



La manière dont les commissaires des Classes ont recruté les officiers auxiliaires a pu attirer sur eux les foudres qu'une trop longue incurie n'avait pas encore déclenchées. Le Chevalier les soupçonne naturellement de concussion, et il pense que si les appointements étaient relevés et dépendaient des localités, ce délit serait moins fréquent. De là l'idée de diviser l'administration des Classes à la manière de celle des ports et d'y confier des places d'inspecteur et d'« officier-commandant » à des officiers de marine retraités, dix et trente respectivement : c'est le plan de l'ordonnance des Classes de 1784. Dans les grands ports, il diminue le nombre des officiers de marine en activité et réserve trente-six places à des officiers retirés, soit en tout 76 places en retraite pour les 1 747 officiers particuliers de la Marine telle qu'il l'imagine.

Le Chevalier s'indigne du sort infligé par le grand corps aux officiers auxiliaires — il y en aurait au moins six cents dans la Marine en 1780 — et il déduit de cette pénible expérience une réforme du recrutement pour l'avenir. Il remarque que certains n'ont pas reçu de brevet de lieutenant de frégate pour la campagne, mais un simple ordre du commandant du port comme autrefois. Il s'en est trouvé qui ont été cassés pour insubordination et réduits à l'état de matelots à 12 l ; l'auteur souligne l'effet déplorable que cette façon de traiter des officiers a produit sur les équipages. Au lieu de choisir ceux qui, « par leurs sentiments, leur naissance et leur éducation étaient dignes de frayer avec une noblesse ombrageuse et fière », les commissaires des Classes paraissent avoir fait exprès de mauvais choix. Il convient à l'avenir de donner aux auxiliaires, lorsque « leur expérience, leur conduite, leurs lumières, leur naissance et leur éducation les en auront rendus susceptibles », un grade dans le cadre unique des officiers de marine, un grade qu'ils conserveront et dont ils pourront porter les marques dans la société. Pendant la paix, ces officiers servent au commerce et *continuent d'avancer, plus lentement*. Cette manière de faire n'est pas dépourvue d'inconvénients, le Chevalier le sait, mais c'est le seul moyen d'armer toute la flotte.

Les armateurs ont su tirer parti des *volontaires* issus de la bourgeoisie selon l'ordonnance de 1764, non l'État. L'auteur place donc de trente à cinquante volontaires bien élevés sur ses vaisseaux, et ce n'est pas un moyen d'augmenter le nombre des inutiles à bord : « Il est incroyable combien l'équipage le plus nombreux, qui ne l'est jamais trop au moment d'un combat, le devient peu, quand il s'agit de travailler ! » La classe des volontaires offrirait un débouché commode et gratuit aux jeunes gens « de familles anciennes dans la roture et même dans la noblesse indigente » qui ont tant de mal à « s'occuper utilement pour leur fortune ». L'éducation technique élémentaire leur serait donnée dans les écoles d'hydrographie, dont il faudrait augmenter le nombre, puis dans les douze collèges à créer dans les ports de commerce et à doter chacun d'une corvette pour l'instruction pratique.

Ces collèges ne pouvant raisonnablement accueillir tous les candidats, il y aurait deux classes de volontaires : les anciens élèves des collèges pourraient accéder au corps de la Marine après un *examen* et sans recommandation, au grade d'enseigne, voire d'adjutant. Les autres volontaires fourniraient les premiers et seconds pilotes, les aides-pilotes et les timoniers à la place du recrutement habituel. Le noviciat des volontaires sur les bâtiments du Roi serait une condition nécessaire pour obtenir le moindre commandement pour le long cours et même pour le grand cabotage. Quant aux aspirants

---

trois à ceux qui font bien les manœuvres basses, quatre pour les manœuvres hautes, ainsi qu'un bon vêtement. (*ibid.*, p. 137-138).

actuels et aux gardes, le Chevalier, qui dit qu'il a été garde avant l'avènement de Bézout, estime que ce sont des écoliers, savants en théorie seulement. La construction, le gréement, la manœuvre et les évolutions navales sont vraiment trop négligés ou trop peu approfondis. Chaque port disposerait de quatre corvettes pour former 480 gardes et aspirants pendant l'été. Les aspirants deviendraient, après deux années de formation et un examen, gardes de la Marine. On peut supposer qu'ils seraient formés dans les ports de guerre et non dans les collèges prévus pour les volontaires. Ils seraient ensuite accueillis à bord des bâtiments d'escadre. Un garde qui ne montrerait pas les dispositions nécessaires serait renvoyé sans ménagement du service sur le rapport de l'état-major de son bâtiment.

Selon le second principe énoncé par le Chevalier, un tiers de la flotte navigue en même temps, à la fois pour montrer aux puissances étrangères la vigilance de la France, pour encourager et protéger le commerce et pour exercer le corps des officiers de marine, ajouter à son expérience et lui fournir les moyens de perfectionner ses connaissances. Ce plan suppose la levée de 12 000 hommes des Classes, qu'il suggère de conserver trois années consécutives au service et quelque 9 000 engagés<sup>93</sup>. Ces dispositions rappellent celles du plan Narbonne de 1758 (chapitre 6). La comparaison de cet objectif avec les armements de 1785 fait voir une très grande différence<sup>94</sup>. Ont été armés cette année-là 3 vaisseaux sur 59 à flot, 11 frégates sur 60, 27 corvettes sur 43, 28 flûtes et gabarres sur 53. L'effectif moyen des officiers et des gardes étant alors de 1 467, le ministre donne un embarquement à la moitié des officiers et des gardes, ainsi que 69 commandements, davantage encore si l'on compte les 23 bâtiments des armements de 1784 qui ne sont pas encore rentrés. Les effectifs des états-majors sont visiblement forcés afin d'exercer davantage d'officiers à la fois. On remarque encore que, sur les 92 commandements signalés, 13 sont donnés à des officiers du petit corps (le petit corps représente alors 15 % de l'effectif total). *Les équipages et les troupes des 69 armements de 1785 sont forts de 8 600 hommes seulement.*

Le Chevalier a compris que, si l'on veut attacher des officiers à un bâtiment déterminé, il faut le faire naviguer. Ce que nous venons de dire des armements de 1785 montre que cet objectif est toujours aussi utopique, compte tenu des crédits affectés à l'activité navale, et que l'autorité cherche à exercer les officiers en évitant de multiplier les armements de vaisseaux. Le Chevalier répète ce qu'ont dit Narbonne et d'Estaing avant lui : « c'est en un mot l'unique façon de lui assurer cette puissance *permanente*, cette consistance solide sans laquelle tous nos efforts actuels sont inutiles et nos dépenses momentanées ruineuses ». Pour obtenir les crédits nécessaires à la réalisation de son plan, le Chevalier, qui ne manque pas de vues politiques, propose : 1° de bien conduire l'administration des Finances, les impôts étant répartis « avec égalité » et perçus « avec équité », sans déperdition en chemin ; 2° la liberté du commerce et de l'industrie ; 3° l'imposition de l'Église à proportion de ses revenus. La fermeté et la constance sont surtout nécessaires dans les grands États. « En général, les gouvernements des grands peuples sont bien loin de faire et de connaître seulement tout ce qui est en leur pouvoir : ils ne sentent pas assez l'étendue de leurs ressources, ils se laissent décourager par le nombre et l'ancienneté des abus ; ils n'osent y porter le seul remède

<sup>93</sup> Selon le ratio établi pour le vaisseau de 64 canons, le Chevalier a déterminé un équipage total de 700 hommes pour un 74 canons et de 900 pour un 80 canons, sans donner plus de détail (*op. cit.*, p. 179).

<sup>94</sup> *Tableau des forces navales du Roi en 1785*, récapitulation ; 306AP18, pièce n° 5(1). Figurent sur le tableau des armements 676 officiers, 125 gardes, 8 601 hommes d'équipage et hommes de troupe.

qui conviendrait, *de la constance et de la fermeté dans la réforme devenue nécessaire* [souligné]. »

Par divers indices nous sommes porté à croire que l'*Essai sur la Marine* a fait grand bruit dans la Marine. Son effet est amplifié par la parution, l'année suivante, de la *Nouvelle constitution maritime*, dû à un autre officier anonyme<sup>95</sup> ; les brochures dont certains officiers se plaignent sans les désigner paraissent bien être celles dont nous parlons en ce moment. Contrairement à certains écrivains et conformément à la voie tracée par le Chevalier, celui-ci cherche à divulguer les causes des malheurs navals de la France que d'autres s'efforcent de taire<sup>96</sup>. Il en discerne quatre : la constitution vicieuse de la Marine, les préjugés du corps militaire, destructeurs de toute émulation et que le gouvernement a trop longtemps tolérés, la puissance d'un grand corps indocile qui annule les vues du ministère qui lui déplaisent, et surtout « l'esprit orgueilleux et jaloux, la morgue et l'indifférence qu'aucune défaite n'a pu abaisser dans la Marine ». « L'unité de la Marine a fait sa force, sa force a donné naissance à ses préjugés comme à ses prétentions, celles-ci ont excité la haine et cette dernière a dénoncé les abus. Le nombre et l'énormité des fautes qu'ils ont produites devaient nécessairement, tôt ou tard, ouvrir les yeux sur leurs suites. » L'officier prédit qu'avec la paix, le comte d'Estaing aura procuré au corps de la Marine une apparence de triomphe dont il ne jouira pas longtemps.

Le plan du Chevalier, le meilleur que l'on puisse imaginer malgré son coût, pêche par un défaut essentiel mais remédiable : il suppose que l'état-major d'un bâtiment est invariable, ce que notre officier juge à juste titre inadmissible. La division du corps en états-majors particuliers empêche l'émulation d'un si petit nombre d'hommes appelés d'ailleurs à se renouveler fréquemment et ne permet pas davantage d'organiser

<sup>95</sup> *Nouvelle constitution maritime ou supplément correctif pour servir au livre intitulé Essai sur la Marine, par un citoyen bien intentionné*, La Haye, 1783, 144 p. et 2 pl. (S.H.M. 54G4), pour ce développement.

<sup>96</sup> L'auteur s'en prend au baron de Sainte-Croix (1746-1809) qui vient de publier à Yverdon (en 1783) une *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre* : « L'auteur, dès sa préface, avait annoncé la modération, des égards : il a tenu parole. Pour éviter les occasions, il ne dit rien de cette guerre-ci et passe rapidement sur les événements de la dernière [celle de 1756]. Sa narration est si vive, si serrée, lorsqu'elle raconte les désastres de cette funeste époque, qu'il semble marcher sur des charbons ardents, et le cœur patriote du lecteur qui le suit lui sait gré d'en être moins lentement déchiré. Il glisse si rapidement sur ces faits qu'on ne peut lire sans honte, que le burin de l'histoire a gravés d'une manière ineffaçable et que les plus brillants succès ne feront jamais oublier, qu'on s'aperçoit aisément qu'il lui tarde d'avoir fini » ; *op. cit.*, p. 3-4.

Quelque temps plus tard, un autre auteur, un certain Odet-Julien Leboucher, soumet au maréchal de Castries une histoire de la guerre d'Amérique. Voici ce que le marquis de Chabert (1724-1805), directeur du Dépôt des cartes et plans, écrit dans son rapport au ministre daté du 19 mars 1786 : « M. Le Boucher, auteur d'une histoire de la dernière guerre dont Mgr a retenu le manuscrit depuis longtemps et auquel le retard de la publication de son ouvrage cause une perte irréparable, désire obtenir une collection des cartes de la Marine. Cet auteur, que j'ai engagé à changer différents endroits de son histoire qui répandaient trop de clarté sur la malheureuse affaire du 12 qu'il serait bien à désirer de pouvoir faire oublier, l'a fait avec beaucoup de complaisance. Pour le dédommager des longueurs qu'il a encore à éprouver pour obtenir la publication de son ouvrage, qui ne peut maintenant être livré au public que plus de deux ans après l'entière confection des faits qui y sont exprimés et le récompenser de l'immensité de son travail, Mgr est supplié de vouloir bien lui faire délivrer la collection qu'il sollicite. » Castries donne son accord. B<sup>1</sup>-100, f<sup>o</sup> 134. Le livre est édité en 1787 (in-4<sup>o</sup>), puis en 1788 (2 vol. in-8<sup>o</sup>) et réédité en 1830.

Le ministre a cherché à faire rédiger une histoire de la Marine pour le profit du gouvernement, et la manière dont il conçoit ce travail est tout à son honneur, cf. 306AP24, pièce n<sup>o</sup> 18.

sans grande gêne toutes les parties d'un service actif et fatigant. Nous mettrions plutôt en avant les difficultés inextricables de l'avancement sur un si petit théâtre et l'absence de l'autorité supérieure, qui doit seule le régler.

Au contraire, écrit l'auteur, les portions de Boux sont trop grandes. Il assigne au découpage la contrainte suivante : les divisions doivent être telles que l'on puisse procéder à l'armement complet de tous les bâtiments qui la composent. Plus loin il concède que la taille importe moins que leur séparation radicale : « pourvu qu'elles soient suffisantes au service qu'on pourrait en exiger et surtout qu'elles ne conservent plus rien de commun entre elles, notre objet est rempli ». Nous voyons donc dans cette modification du plan du Chevalier une division organique des forces navales et même la possibilité d'utiliser chaque organe aux opérations navales. L'auteur écrit ailleurs que l'armement d'un tiers de la flotte par an se traduirait par celui de deux des six bâtiments de chaque division et que les escadres seraient constituées en temps de guerre de bâtiments détachés des divisions organiques, comme dans le plan d'Estaing.

Ses trente divisions comprennent chacune trois vaisseaux et trois frégates, et de 72 à 80 officiers de marine, officiers à la suite compris. Nous remarquerons que cet effectif est comparable à celui d'un régiment d'infanterie de ligne. Raisonnons sur les divisions de 1<sup>er</sup> ordre (63 officiers titulaires, 17 officiers à la suite et 16 gardes de la Marine). Les trois premières places de chaque vaisseau sont, dit l'auteur, la récompense de l'expérience et des services ; il ne dit pas qui nomme les titulaires des deux premières, et nous supposons que c'est le Roi, sur l'avis de son ministre. Ces neuf officiers élisent à la pluralité des voix les commandants des trois frégates. Les douze places sont durables car l'officier veut en finir avec les changements continuels de capitaine. De même les trois majors des vaisseaux, qui sont compris parmi les neuf chefs précités, sont élus parmi les lieutenants de la division, et les enseignes parmi les seize gardes de la Marine. Les chefs des divisions (le capitaine du plus gros vaisseau et non un chef d'escadre, semble-t-il) deviennent les arbitres de leur corps et correspondent avec le ministre sur cet objet. L'auteur prévoit que, sur les 63 officiers titulaires, 54 passent à tour de rôle dans les divers emplois, afin de faire naître et développer en eux des talents supérieurs et les préparer aux fonctions plus importantes. L'adjonction d'un lougre ou cutter à chaque division serait utile dans cette vue.

Les compagnies de canonnières de marine qui seraient affectées aux divisions seraient les dépositaires de l'honneur de leur division. À raison de deux hommes par canon d'un bord, il y aurait six cents hommes pour une division de 1<sup>er</sup> ordre ou 16 000 bas-officiers et canonnières attachés en permanence à la Marine. Chaque division porterait des marques distinctives et conserverait toujours les noms de ses bâtiments. Les liens tissés dans chaque division entre ses officiers remplaceraient l'anarchie régnante et les « trompeuses apparences de bonne volonté » sur les bords<sup>97</sup>. Le véritable *esprit de corps*, cette noble émulation que l'auteur oppose au « puéril » *honneur du corps*, serait excité par les prouesses des bâtiments détachés des divisions pour les opérations navales : « avec quelle satisfaction ils entendraient dire : c'est tel vaisseau, de telle division, qui s'est le mieux battu ! »

<sup>97</sup> L'auteur de la *Nouvelle constitution maritime* propose de diviser les équipages en sept sections, selon les occupations habituelles de ses membres, et de les confier à un ou deux officiers, sans référence au rôle de combat (*op. cit.*, p. 97-98).

Les petits corps animés d'un bon esprit présentent un autre avantage : ils favorisent l'éducation de la jeunesse, comme le montrent les régiments d'infanterie. Au contraire, l'aspirant ou le garde de la Marine, connu ou non par sa famille ou ses protecteurs, est isolé et n'a pour société que ses camarades ; il s'y imprègne « de tous ces ridicules préjugés de supériorité et d'orgueil qu'on reproche à la Marine ; c'est parmi eux qu'il puise ces idées d'exclusion et de primauté qui la rendent l'objet de la haine générale des autres corps ». Il fréquente cafés et tripots et y contracte les vices de la paresse et du défaut d'application. L'auteur ne remet pas en question le programme d'instruction des gardes, il voudrait seulement qu'ils soient contraints de travailler, tant dans la pratique que dans la théorie de leur métier et que les examens soient plus sévères. Trois années dans l'état de garde, avec le programme suivi à la lettre, feraient mieux que dix campagnes effectuées au milieu de l'incurie générale.

Il s'agit ensuite d'accorder les avancements au mérite. Or, de tous les corps militaires, le corps de la Marine est celui qui offre les plus grandes perspectives à l'ambition des subalternes, mais par les mauvais moyens de la protection, de la souplesse « à se plier à tous les tours » et de l'intrigue, contre lesquels le ministre est parfois impuissant. Ceux qui courtisent le ministre par personne interposée doivent compter avec les courtisans du commandant du port, qui a ses favoris à placer. L'homme de mérite qui répugne à cet avilissement doit attendre que les circonstances le révèlent ou rester dans l'anonymat. Ces petits moyens font trop souvent confier « à l'homme le plus inepte, qui sait faire sa cour, la vie et les biens des sujets de l'État ». Les cabales se poursuivent sur les armées navales ; toute faveur accordée par le général à une faction allume chez les autres un ressentiment « qui ne s'éteint pas même en présence de l'ennemi. Cette guerre-ci et la précédente n'en ont fait voir que trop d'exemples ! Étonnantes preuves de la faiblesse du gouvernement ou de la puissance de ce *grand corps* [souligné] ! » La gestion des officiers par divisions doit mettre fin à ces façons d'agir contraires à l'intérêt de l'État, de même que les liens tissés dans chaque division entre ses officiers.

L'auteur n'ignore pas que si des officiers reconnaissent la nécessité de la division, les détracteurs intéressés crieront plus fort que tout le monde et feront taire la voix de la raison en utilisant des sophismes et en faisant valoir la nécessité d'une union qui n'a jamais existé. Si Boynes avait tenu quatre ans de plus, l'unité du corps aurait d'ailleurs été anéantie pour toujours. Il appartient à ses successeurs de le venger, « et c'est à celui-ci de prendre sa revanche ; l'instant est favorable, on lui a donné beau jeu ; jamais peut-être il ne trouvera une occasion plus heureuse pour asservir la Marine. Puisse-t-il en profiter ! » En s'opposant à la division, la Marine s'oppose au « vœu général de la nation, qui s'indigne de payer ces sottises, qui voit avec chagrin lui prodiguer des moyens qui ne tournent qu'à la confusion et à la ruine de l'État. Les peuples sont trop clairvoyants pour ne pas gémir de l'inutilité ou du peu de succès des efforts que le gouvernement a déployés dans cette guerre ; ils murmurent hautement des sacrifices que la prévention n'a cessé de faire à de ridicules préjugés. Depuis longtemps la clameur publique fatigue les avenues du Trône. Elle s'y serait fait entendre, si l'on n'avait pris soin de l'étouffer en chemin. »

L'auteur de la *Nouvelle constitution maritime* de 1783 donne à entendre que, si le gouvernement ne met pas fin aux abus révoltants du corps de la Marine, il va au devant de difficultés considérables. La parenté du plan du Chevalier, de celui de d'Estaing et aussi des plans Narbonne et Petit saute aux yeux, et il se peut fort bien que

ces écrivains aient échangé leurs vues de réforme avant et après 1763 et que le ministre ait fait appel à leurs lumières. Il connaissait sûrement le mémoire de d'Estaing, au moins par ses bureaux ou par Choiseul, et les quatre écrits contiennent plusieurs principes de la réforme qu'il a fait adopter : la division du personnel navigant entretenu et du matériel en escadres organiques, la division des équipages en services, l'introduction du dualisme dans l'administration des Classes, la constitution d'espèces de noyaux d'équipages permanents par la création du corps des canonniers-matelots. Mais il est également question dans le mémoire du Chevalier de l'élection d'officiers par leurs pairs, de l'affectation nominative des officiers aux vaisseaux et surtout du *cadre unique* avec concours ouvert aux gardes nobles et à certains volontaires roturiers pour remplir les places d'enseigne, toutes propositions qui ne se trouvent pas dans le plan adopté. La position du Chevalier sur la dernière question, notamment, devient moins exceptionnelle dans le corps de la Marine et suit le mouvement des idées que nous avons évoqué plus haut.

#### 22.4. Un autre plan de division de la marine militaire

Les documents consultés tendent à montrer que Castries, avec un pouvoir d'action et un crédit moindres, a suivi avec plus de succès les traces de Choiseul : il a d'abord arrêté des mesures particulières, dont nous avons évoqué les principales, avant de mettre en chantier une nouvelle ordonnance générale de la Marine, qui est restée inachevée<sup>98</sup>. Deux équipes ou comités différents au moins y ont travaillé. L'ordonnance des Classes, esquissée dès 1781 et promulguée en 1784, est l'œuvre de l'équipe Pouget, elle aurait occupé le livre XIII de l'ordonnance générale (cf. chapitre 20). La partie militaire est confiée à un comité d'officiers dont le plus actif semble être le capitaine de vaisseau de Latouche-Tréville (1745-1804), nommé adjoint de Fleurieu au début de 1785 en remplacement de d'Entrecasteaux (chapitre 24).

Pour cette partie militaire, nous disposons de deux projets d'organisation du personnel et du plan adopté. Le premier projet, qui s'inspire trop de l'organisation de l'Artillerie, ressemble au plan de Boux tel que nous le connaissons. Il n'est pas certain qu'il soit issu de la fabrique des bureaux ou du comité. Le second projet, connu par un relevé des principes de constitution retenus par le ministre le 20 août 1784, est plus satisfaisant ; il est adopté, avec des affaiblissements, dans les douze ordonnances et autant de règlements datés du 1<sup>er</sup> janvier 1786 et les textes complémentaires promulgués postérieurement. Nous reparlerons du plan de Boux, parce que Latouche-Tréville l'a comparé au projet de 1784 et qu'il mentionne un certain nombre d'emprunts à ce plan ; l'examen des différences permet aussi de mieux voir la solution que Castries a cru trouver au problème du recrutement des officiers.

Dans le premier projet, qui peut être antérieur à l'ordonnance des tables du 4 décembre 1782, tout le personnel militaire, le matériel naval et les Classes elles-mêmes sont divisés en escadres affectées au port et dont le nombre résulte du budget

<sup>98</sup> *Plan général et développement de l'ordonnance générale de la Marine*, 306AP24, pièce n° 2. Latouche-Tréville indique devant chaque titre de l'ordonnance s'il est fait, à modifier ou à compléter d'après des textes de loi antérieurs, à faire entièrement ou à refaire. Le plan comprend 18 livres et 181 titres ; seuls les livres XXI (forme des pièces comptables) et XXII (prises) de l'ordonnance de 1689 ne sont pas repris.

alloué à la Marine<sup>99</sup>. Chaque escadre fixe est commandée par un chef d'escadre (les chefs d'escadre non commandants sont eux-mêmes répartis) et comprend 147 officiers particuliers de marine et 7 garçons-majors tirés des bas-officiers des brigades. Chaque escadre reçoit un numéro marqué sur le bouton, au-dessous de l'ancre ; le petit uniforme de la Marine avec épaulettes distinctives et le surtout sont seuls admis. Elle comprend six brigades de six compagnies de 50 canonniers-bombardiers et une brigade de quatre compagnies d'ouvriers de 50 hommes, soit 2 000 hommes en tout. Chaque brigade de 300 canonniers est encadrée *en permanence* par 22 officiers, et ces officiers forment aussi la partie principale des états-majors temporaires à la mer — 12 par vaisseau, 7 par frégate et 3 par corvette —. Chaque année, en temps de paix, on arme une brigade au moins et un vaisseau, une frégate et une corvette. Chaque compagnie de 50 hommes est affectée *pour la campagne* au même bâtiment que le commandant de compagnie, et les états-majors sont complétés par des officiers venant des brigades non armées de l'escadre. Le lien permanent entre les hommes ne passe donc pas par l'intermédiaire d'un vaisseau. Les six brigades permettent d'armer 6 vaisseaux, 6 frégates et 6 corvettes, avec 300 spécialistes du canon ; une marine de 60 vaisseaux et donc de dix escadres fixes comprendrait 1470 officiers de marine sans les généraux, effectif considérable par conséquent, et 3 000 artilleurs engagés. Enfin, il n'est rien dit dans le plan de l'emploi des ouvriers.

Le vice de tous les projets de ce genre est de privilégier le service à terre en calquant l'organisation de l'Armée : Boynes est tombé dans ce travers (en partie par la faute de Boux), Blouin aussi, quoi qu'il en dise ; l'auteur de ce projet-ci, qui s'apparente étroitement au plan de 1772, n'y manque pas. Chacune des brigades de 300 canonniers-bombardiers est confiée à un *capitaine de vaisseau* ayant rang de colonel et se compose de trois divisions de deux compagnies. Chaque division revient à un *capitaine de frégate* ayant rang de lieutenant-colonel, chaque compagnie est aux ordres d'un *lieutenant de vaisseau* (rang de major d'infanterie), l'un *lieutenant de frégate* (capitaine d'infanterie) et d'un *enseigne de vaisseau* (lieutenant d'infanterie). Nous retrouvons nos 22 officiers, mais en cinq grades. Les compagnies sont chétives, mais, par l'artifice de la subdivision des grades, les officiers de marine ne pourraient pas dire comme en 1772 qu'elles sont confiées à des capitaines de vaisseau. La brigade d'ouvriers comprend de même deux divisions de deux compagnies, et celles-ci sont encadrées par un lieutenant de vaisseau, un lieutenant de frégate et un garçon-major — soit, pour la brigade, 11 officiers de marine et 4 garçons-majors —. Le chef de cette brigade, un capitaine de vaisseau ayant quant à lui le rang de brigadier des armées du Roi, est « directeur des différents ateliers d'artillerie et des constructions, réparations et autres travaux relatifs aux armements et désarmements des vaisseaux, frégates et corvettes dépendant de l'escadre à laquelle il sera attaché ». Nous retrouvons les petites marines dont Blouin s'est moqué ; cependant l'effectif ne peut suffire aux constructions navales, et il est aisé d'imaginer que ces nouvelles directions vont entraîner la partition des directions du

<sup>99</sup> *Projets sur la marine royale de France*, en 48 articles, s.d., G124, f° 220 à 229, pour ce développement. Il est question dans ce projet du régime de la table, et l'auteur ignore volontairement ou non l'ordonnance du 4 décembre 1782. Dans le projet postérieur de Boux, il y a aussi un projet sur la question, et Latouche-Tréville indique que la solution de l'ordonnance est meilleure.

D'après la décomposition de l'effectif des officiers que nous donnons, l'effectif d'une de ces escadres fixes serait de 147 officiers particuliers (6 x 22 + 15) dont 4 garçons-majors et non de 147 officiers particuliers de marine et 7 garçons-majors. La différence peut provenir de l'état-major dont le chef d'escadre serait doté en permanence.

port, c'est-à-dire beaucoup de désordre. L'auteur ajoute des états-majors d'escadre, à raison d'un major chargé de l'instruction et du détail, de deux aides-majors et enfin de quatre garçons-majors chargés de l'instruction de la troupe, dont deux sont portedrapeaux.

Le corps de la Marine comprendrait désormais cinq grades d'officier particulier, et les gardes devraient les franchir successivement tous les cinq. Les officiers roulent entre eux à l'intérieur de chaque escadre jusqu'au grade de capitaine de frégate, alors que les capitaines de vaisseau sont choisis indistinctement parmi tous les capitaines de frégate et selon le mérite également. Les gardes de la Marine sont répartis dans les escadres, ils étudient dans les écoles des ports et sont attachés aux compagnies d'ouvriers, pour y faire le service de cadet-gentilhomme. Un capitaine corsaire qui se signale à la guerre sera adjoint, après enquête favorable du conseil de marine du port, à l'escadre dont il dépend de par son immatriculation dans les Classes. Il commencera par faire les fonctions de garçon-major surnuméraire, avec les appointements et honneurs de ce grade — comprenons qu'il apprendra la discipline militaire — puis, après un an de services et d'instruction, il parviendra à la première place vacante de lieutenant de vaisseau, c'est-à-dire qu'il aura rang sur les enseignes de vaisseau et les lieutenants de frégate issus des gardes, juste après avoir eu celui de dernier enseigne ! Le plan prévoit l'admission en temps de guerre de premiers-mâîtres et pilotes sous le nom d'auxiliaires afin de compléter les états-majors. Ces auxiliaires ont rang de sous-lieutenant d'infanterie et les mêmes perspectives d'intégration au grade de lieutenant de vaisseau, encore que celle-ci paraisse temporaire, vu qu'ils toucheraient la moitié de leurs appointements pour retraite à la paix. Les officiers des grades intermédiaires seraient réformés ou conservés au service avec le grade de garçon-major, puis de lieutenant de vaisseau.

Le conseil de marine est maintenu dans la forme de 1776 ; il comprend maintenant les commandants, majors et directeurs attachés aux escadres et, à leur défaut, les officiers les plus gradés après eux, de façon qu'il y ait au moins neuf voix, dont sept militaires. Le commandant du port est un lieutenant général auquel les commandants d'escadre sont subordonnés. Les chefs d'escadre doivent être présents au corps du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> octobre, s'ils ne commandent pas. Un lieutenant général est envoyé chaque année en juin afin d'inspecter les escadres et de faire faire les exercices d'artillerie, d'infanterie et de manœuvre qui seront prévus, de recevoir des chefs de corps (les chefs des escadres probablement) les notes de chaque officier, et d'inspecter les travaux en vue de rendre compte du tout au ministre. Chaque escadre a son conseil d'administration qui règle tous les détails relatifs aux masses, emplettes, dépenses, économies et recrues ; il choisit les garçons-majors, par brigade, à la pluralité des voix. Ce conseil est présidé par le chef d'escadre, à défaut par le directeur ou le major selon leur ancienneté respectives et se compose de capitaines de vaisseau ou autres, en sorte qu'il y ait toujours neuf voix.

Les Classes doivent être elles-mêmes divisées en parts égales, selon le nombre d'escadres fixes, les départements les plus importants étant administrés par des capitaines de vaisseau ou de frégate résidents. Chaque commandant d'escadre fixe est inspecteur de sa portion de gens de mer, il veille à ce que tous ceux qui prendront le parti de la mer puissent faire campagne le plus tôt possible à bord de ses bâtiments. En temps de guerre, et c'est un pas dans la bonne direction, chaque équipage reste attaché à son commandant et à ses officiers (et non forcément à son bâtiment), « pour qu'il en résulte une protection et un attachement encore plus décidés ». Les officiers-marinières et



matelots devant armer sont casernés comme les brigades dès leur arrivée dans le port, habillés et divisés en escouades, logés, nourris, disciplinés comme les hommes des brigades, sous l'inspection des officiers de leur escadre et particulièrement de ceux du bord auquel ils sont destinés. Le projet mentionne enfin en détail les hardes à emporter à bord et l'uniforme des marins de l'équipage, qui fait naturellement sa réapparition.

Les *Principes généraux de constitution pour la marine du Roi présentés à Monseigneur le 20 août 1784* fournissent le premier état connu du plan du ministre<sup>100</sup>. La Marine est divisée en neuf escadres égales de neuf vaisseaux, neuf frégates et neuf corvettes ou bâtiments de guerre équivalents en temps de guerre, le nombre d'unités de chaque type étant limité à sept en temps de paix. Tous les objets de construction et d'armement sont réunis dans les ports afin de porter, pendant la première année d'une guerre, les forces navales sur le pied de guerre indiqué, qui est le maximum possible. Cinq de ces escadres sont attachées au port de Brest, deux à Rochefort et deux à Toulon. Les escadres portent un numéro et se distinguent les unes des autres grâce à « des pavillons particuliers de la couleur nationale blanche et bleue ».

Les officiers de marine, sauf les généraux, sont répartis également entre les neuf escadres. Les grades accessibles aux gardes de la Marine *sont réduits à deux* : lieutenant et capitaine de vaisseau. Le nombre de capitaines de vaisseau à entretenir s'établit ainsi à 129 : 81 commandants pour les vaisseaux, 27 pour les frégates portant du 18, 9 majors d'escadre, 3 majors généraux dans les ports et neuf directeurs de travaux (trois par port). Le nombre des lieutenants de vaisseau est porté à 600 pour l'armement des vaisseaux, le commandement des frégates de 12 et des corvettes de 20, ainsi que pour les aides-majorités des escadres (il faut en tout 558 lieutenants pour l'armement des escadres sur le pied de guerre). À cette *marine dite supérieure* s'ajoute une *marine dite subalterne* formée de *sous-lieutenants de vaisseau* dont le nombre serait porté à 760 en temps de guerre. Les officiers des grades intermédiaires au service sont à comprendre dans le nouveau grade. Chaque escadre sur le pied de guerre emploie donc, pour la conduite, l'entretien et la conservation, 13 capitaines de vaisseau, 62 lieutenants et 78 sous-lieutenants, soit 153 officiers particuliers, ainsi que 27 élèves de chacune des deux classes envisagées. Les maîtres et officiers-mariniers entretenus pour le service de la mer sont aussi répartis.

Les compagnies de gardes sont supprimées ; les nouveaux élèves reçoivent un enseignement théorique dans un collège ou une école à l'écart des ports. Les élèves de 1<sup>re</sup> classe sont des gentilshommes dont l'éducation dans le collège est payée par le Roi ; après deux ans de théorie et six ans de pratique, ils ont accès au grade de lieutenant de vaisseau. Les élèves de 2<sup>e</sup> classe, après deux ans de théorie et huit ans de pratique, accèdent au grade de sous-lieutenant de vaisseau. Castries renonce finalement à cette éducation commune, qui se conçoit dans la mesure où ses sous-lieutenants ne sont pas des capitaines de commerce comme les autres, mais que gêne la sélection sociale qui doit s'exercer dès le début de la carrière maritime : c'est le modèle du *volontaire* que ce ministre veut en fait perfectionner.

<sup>100</sup> *Principes généraux de constitution pour la marine du Roi présentés à Monseigneur le 20 août 1784*, G131, f<sup>o</sup> 167 à 179, pour ce développement. Latouche-Tréville a mis en regard des 77 articles énoncés les modifications au 26 août 1785 et ceux qui ont été transcrits dans les ordonnances et règlements du 1<sup>er</sup> janvier 1786. Le mémoire porte des corrections de la main du ministre.

Les sous-lieutenants ont la permission de naviguer lorsque le service n'exige pas leur présence dans le port, *en conservant la moitié de leurs appointements*. L'accès au grade de lieutenant dépend uniquement de la distinction des services et des actions de guerre, lesquelles sont examinées par un conseil de marine extraordinaire. Les lieutenants issus des sous-lieutenants roulent avec les lieutenants nobles pour l'accès au grade de capitaine. Si, en temps de guerre, le nombre des sous-lieutenants ne suffisait pas, le gouvernement continuerait de recruter à titre temporaire des officiers marchands, et ceux-ci devraient alors justifier de huit campagnes dans les dix dernières années et être âgés de plus de vingt-deux ans.

*Désormais le nombre des campagnes comptera pour l'avancement* et la croix de Saint-Louis. Les neuf corps roulent entre eux pour l'avancement, « la division ne portant que sur la forme, pour le plus grand ordre du service ». Les uniformes des officiers se distinguent, d'une escadre à l'autre, par la couleur du collet ; seul l'habit des capitaines de vaisseau restera brodé, les autres officiers ne devant porter à l'avenir que des épaulettes. Le ministre prévoit de ne retenir dans les ports que le nombre d'officiers absolument nécessaire au service : 3 majors de vaisseau (ce nouveau grade apparaît donc après le 20 août 1784) et 15 lieutenants de vaisseau par escadre. Il décide d'accorder un congé avec appointements de trois mois après une campagne de six mois, de six mois pour huit à vingt mois de campagne et d'un an pour les campagnes plus longues, les autres congés s'accompagnant de la perte des appointements.

Les troupes du corps royal d'infanterie subsistant sont aussi divisées en neuf corps attachés aux escadres et doivent être constituées de manière à « *défendre, soigner, conserver et entretenir* » les escadres dont elles font partie ; elles doivent donc être composées de canoniers et d'ouvriers des professions les plus utiles à la Marine. Chaque division comprendra neuf compagnies mixtes de cent hommes (cent cinquante en temps de guerre). Elle est commandée par un capitaine de vaisseau, major de l'escadre, sous l'autorité du commandant de l'escadre et l'inspection du major général de la Marine dans le port. Les compagnies sont commandées à terre par des sous-lieutenants de vaisseau (il n'est pas dit s'ils restent à terre ou non pendant cette affectation ; nous avons vu au chapitre précédent que leurs fonctions à terre sont doublées, dans les ordonnances rendues, par des sous-lieutenants de division qui ne naviguent pas si les chefs de compagnie accompagnent leur troupe). À bord, elles sont subordonnées aux officiers de l'état-major chargés de l'artillerie et des ouvriers, et ceci correspond à la division de l'équipage retenue en 1786 et que nous avons vue au chapitre 20. À chacune des neuf divisions est attaché un garçon-major tiré des fourriers. Un inspecteur des troupes de la Marine est chargé de maintenir l'uniformité du service dans les divisions.

Le principe de division des travaux à terre est le suivant : « l'entretien, la conservation des vaisseaux désarmés appartiendra aux officiers et à la division de chaque escadre ; l'accroissement des forces navales et les grandes réparations appartiendront aux directions ». L'ordonnance de 1776 doit être appliquée plus sérieusement, et il importe de maintenir la ligne de démarcation qu'elle trace entre les deux autorités. Les directeurs de port (qui restent des capitaines de vaisseau dans le plan) sont attachés aux ports et ne peuvent plus être employés à la mer pendant cette affectation. Les officiers subalternes des escadres sont employés à la suite des détails en qualité d'auxiliaires et pour un temps limité. Les ingénieurs-constructeurs en chef seront de droit sous-directeurs des constructions ; *ils auront le brevet de lieutenant de vaisseau* et ils

commanderont les lieutenants employés dans leur direction. Le détail du port continue d'être confié à des officiers spéciaux ; parvenus au grade de lieutenant de port, ils n'iront plus à la mer. Les ouvriers des ports doivent être formés en compagnies et escouades (lettre du ministre du 30 juillet 1785). L'uniformité des constructions, mâtures, agrès, apparaux et ustensiles sera établie, le règlement d'armement refait et les emménagements réglés. Un officier général d'un grade supérieur ou d'une ancienneté dans le grade supérieure à celui ou à celle des commandants des ports sera chargé d'inspecter la Marine et d'« y maintenir l'uniformité dans toutes les parties du service ».

L'extension des escadres dans l'arsenal et même dans les départements des Classes est abandonnée, si elle a bien été envisagée. Les divisions des troupes, dans le plan de 1784, doivent défendre, soigner, conserver et entretenir les escadres. Latouche-Tréville indique que « ce principe n'a pas eu toute l'extension qu'il porte, la division des troupes aux escadres n'étant constituée que pour fournir des canonnières et des matelots et non des ouvriers-marins comme on l'avait proposé ». On a craint, dit-il, de multiplier les frais de régie et les formes du service dans les ports. C'est une erreur en ce que le régime des arsenaux est de caractère industriel, alors que l'entretien courant peut et doit suivre le régime militaire des escadres. Le nouveau corps des canonnières-matelots est donc formé comme nous l'avons expliqué au chapitre précédent ; Castries a profité de la formation d'un corps d'artillerie pour les colonies : ce dernier fournit des officiers spécialistes à l'autre, au prix d'un corps d'officiers de canonnières-matelots bigarré (sous-lieutenants de division, sous-lieutenants de vaisseau dans les compagnies ; officiers de marine et officiers d'artillerie à l'état-major)<sup>101</sup>.

Le ministre ambitionne de faire naviguer en temps de paix les deux cinquièmes des officiers de la marine supérieure. Les officiers de chaque escadre arment selon le tour de rôle tenu par le major d'escadre. Le plan prévoit l'établissement d'un nouvel ordre de service à bord « qui puisse occuper chaque officier et les fasse renoncer à cette indifférence qu'ils portent à tous les objets, après la cessation du quart dont ils sont chargés ». Les officiers doivent notamment surveiller l'équipage de plus près. L'écrivain du bord est rétabli, mais sous l'autorité du capitaine. Chaque bord tiendra un journal ou table de loch selon le même modèle. La composition des équipages doit être réglée de manière invariable, la ration augmentée ou au moins rendue « plus substantielle ». Les matelots recevront une « sorte d'uniforme », et la quantité et l'espèce des hardes dont ils devront se pourvoir sont encore un article à régler. Les rôles de quart et de combat doivent être formés de sorte qu'on ne puisse les changer car « l'arbitraire qui a si longtemps régné dans le service de mer doit en être exclu ». Un règlement sur la propreté et la salubrité des vaisseaux à la mer est encore prévu.

La principale différence entre les deux projets que nous venons d'analyser se rapporte à l'organisation militaire à terre. Dans le premier plan, tous les officiers particuliers sont embrigadés, et l'on s'efforce de trouver une correspondance entre l'affectation à terre et l'affectation à la mer. C'est pourquoi la compagnie doit suivre son capitaine. Dans le second plan, les officiers de la marine dite supérieure n'encadrent aucune compagnie ; ils sont divisés en neuf portions au lieu de trois. Les compagnies ne

---

<sup>101</sup> Dans une lettre du 27 mai 1787 adressée aux commandants des ports à propos des majors de division, Castries explique qu'une division de canonnières-matelots doit être regardée comme un régiment dont le colonel, le lieutenant-colonel et le major sont représentés par le commandant de l'escadre de rattachement, le major de l'escadre et le major de division. C<sup>1</sup>-280.

sont placées que sous les ordres d'un sous-lieutenant de vaisseau. La Cour nomme les commandants d'unité lorsqu'il y a des bâtiments à armer et, « lorsque le service l'exige », des chefs d'escadre pour commander les escadres fixes, mais ces derniers seront d'ordinaire remplacés par des capitaines de vaisseau qui sont les supérieurs hiérarchiques directs à terre de presque tous les 153 officiers de marine de l'escadre<sup>102</sup>. Les officiers roulent ensemble pour l'avancement, « la division ayant pour objet principal de laisser un plus grand ordre dans le service et plus de subordination. La guerre dérangera sans doute la division proposée, mais il en succèdera une par les événements de la guerre qui remplira momentanément l'objet [ce sont les escadres opérationnelles], ce qui n'empêchera pas qu'en rentrant dans le port l'ordre ancien ne se rétablisse. » Nous remarquerons une fois de plus que l'affectation des individus aux vaisseaux simplifie un problème que l'organisation en régiments complique toujours, notamment pour la subordination.

Les deux plans diffèrent aussi par la constitution du corps des officiers de marine. Le premier prévoit un cadre unique avec cinq grades par lesquels passeraient successivement les gardes avant d'espérer devenir chefs d'escadre, et aussi l'intégration d'auxiliaires et de capitaines corsaires au troisième grade, c'est-à-dire à un niveau assez élevé. Le maréchal adopte en 1784 les deux grades et six années de navigation préalables en vigueur dans la marine britannique. Il crée une marine auxiliaire semi-permanente par le grade de sous-lieutenant de vaisseau, donne des facilités à ces officiers pour naviguer au commerce en maintenant la moitié de leurs appointements et leur laisse espérer l'accès au grade de lieutenant de vaisseau.

Le plan de Boux, dans sa version de 1784 ou 1785, est bien plus proche du premier projet que du second, et l'autre différence principale avec ce dernier concerne le recrutement des officiers<sup>103</sup>. Partant du corps existant, Boux propose de recruter des

<sup>102</sup> *Parallèle des principes généraux de constitution pour la marine de France, par M. Boux, et ceux proposés en 1784*, s.d. [document établi entre le 20 août 1784 et le 26 août 1785], G131, f° 157 à 166.

Les *Principes généraux* [réf. 100] et le *Parallèle* indiquent la composition théorique de chacune des neuf escadres sur le pied de guerre : un trois-ponts, un vaisseau de 80 canons, 7 vaisseaux de 74 canons, 3 frégates de 18 et 6 frégates de 12, 9 corvettes ou équivalents. L'effectif des officiers change à mesure de l'avancement du projet :

- il y a d'abord 9 capitaines pour commander les vaisseaux et le major, puis trois capitaines supplémentaires pour les frégates de 18, soit 13 capitaines de vaisseau ;
- il y a 67 puis 62 lieutenants de vaisseau, y compris deux sous-aides-majors (l'ordonnance n'en retient qu'un) ;
- il y a 78 puis 72 sous-lieutenants de vaisseau, dont également deux sous-aides-majors (l'ordonnance n'en retient qu'un) ;
- 9 « lieutenants-majors de vaisseau » sont introduits en cours de route pour seconder les commandants des vaisseaux.

Selon G131, f° 160 (*Parallèle*), il y a donc 10 capitaines, 9 majors, 62 lieutenants et 72 sous-lieutenants, soit 153 officiers de marine par escadre ; selon G131, f° 170 (*Principes généraux*), le nombre est de 10 capitaines, 67 lieutenants et 78 sous-lieutenants, soit 155 officiers. Dans les deux cas, il manque les trois capitaines pour les grosses frégates.

<sup>103</sup> Sur ordre du Roi, le ministre à communiqué à Boux, qui vit retiré à Pau, le compte rendu au monarque des dépenses de la Marine et des Colonies en 1784, probablement le budget pour cette année en cours montant à 47,7 millions, ou peut-être un état préparatoire à l'état au vrai de 1784, si les documents ont été envoyés en 1785. Boux doit consigner en marge ses observations sur chaque objet de dépense mentionné. Il s'exécute et joint à son envoi un plan de marine militaire ; nous supposons que c'est celui qui est évoqué dans le *Parallèle*. L'ancien officier réduit la dépense de 47,7 à 33 millions par l'adoption de son plan de régie. L'économie est obtenue en partie sur les troupes et sur les officiers, Boux n'admettant pas

capitaines marchands lors de la prochaine guerre et de leur donner le grade d'enseigne de vaisseau<sup>104</sup>. Ces officiers participeraient aux avancements dans le cadre devenu unique et seraient licenciés à la paix. C'est parmi eux que seraient ensuite recrutés à titre exclusif les officiers devant compléter l'effectif du corps. Autrement dit *la Marine se formerait entièrement dans la marine marchande*. Il pose aussi comme un principe politique, indépendant du premier, que « la noblesse et la roture doivent concourir également à soutenir la gloire des armées du Roi dans la Marine ». L'auteur de la comparaison répond : « La constitution de la monarchie exigeant des débouchés pour faire participer la noblesse aux avantages de la profession des armes dans la Marine, une pépinière de gentilshommes élevés dans des maisons d'éducation fournira après deux ans de théorie et six ans au moins de pratique à la mer au remplacement des lieutenants de vaisseau. Des élèves pris dans la classe de la bonne roture, même dans la pauvre noblesse, fourniront au remplacement des sous-lieutenants de vaisseau » ; quant aux officiers de la marine marchande appelés en temps de guerre qui se distingueraient, ils conserveraient le grade de sous-lieutenant qui leur aurait été donné pour la campagne, et, s'ils se distinguaient à nouveau, ils deviendraient lieutenants de vaisseau, « d'où ils iront à tout. [...] La roture, par l'établissement du grade de sous-lieutenant de vaisseau, a les moyens, par des actions et des talents marqués, de jouir des avantages de la noblesse dans la marine du Roi. » La marine marchande est un *auxiliaire* de la marine de guerre, et non sa *pépinière* comme le voudrait Boux, et le recrutement nobiliaire doit rester la règle. À côté de ce dernier principe bientôt aboli en France, il en est un autre dans le second projet : l'instruction théorique doit précéder l'éducation maritime, elle sera prise dans des collèges sans aucune marque militaire et terminée à l'âge de quinze ans et elle sera le critère de l'admission dans le corps par la voie de l'examen.

La comtesse de Blot donne dans son journal quelques détails sur la présentation au Roi des ordonnances et règlements datés du 1<sup>er</sup> janvier 1786<sup>105</sup>. À la date du 1<sup>er</sup> octobre 1785, elle explique que le ministre emploie un mois de retraite et de maladie à travailler à ses ordonnances. La Reine envoie plus d'un messenger pour obtenir de ses nouvelles, alors que le Roi, fidèle à l'étiquette, ne daigne pas montrer l'apparence de

---

plus de 700 officiers de marine en temps de paix. Il prend ainsi le contre-pied de la position de Castries et plus encore de La Luzerne. *Mémoire que le chevalier Boux, ancien capitaine des vaisseaux du Roi, a l'honneur de présenter à l'Assemblée nationale*, Pau, 18 janvier 1790, signature autographe de Boux, G131, f<sup>o</sup> 180 à 184.

L'auteur du *Parallèle* [réf. 102] remarque que les tableaux qui terminent le plan de Boux sont consacrés à l'établissement d'une marine aux Etats-Unis et sont donc « absolument étrangers à la constitution de la marine de France ». Voici donc le motif probable de son anoblissement : il est parti aider les Américains à bâtir leur marine. Il pourrait bien être cet officier dont l'historien Oscar Paullin (1868-1944) parle sans le nommer dans sa thèse intitulée *The Navy of the American Revolution : its Administration, its Policy and its Achievement* (Chicago, The Burrows Brothers Compagny, 1906, p. 258-259). Le premier agent du Congrès à la Cour, Silas Deane (1737-1789), recommande ainsi un officier français : « "These two officers would engage a number of younger ones, should they embark. I send herewith the plans of one of them for learning ships". The French officer who designed these plans also made "drafts of ships and rates for constructing and regulating a navy", of which Deane had the highest opinion". This officer, Deane said, "has seen much service, is a person of study and letters as well of fortune, and is ambitious of planning a navy for America which shall at once be much cheaper and more effectual than anything of the kind which can be produced on the European system".» Lettres de Deane au Committee of the Secret Correspondence des 6 et 28 novembre 1776.

<sup>104</sup> [Réf. 102], pour ce développement. Rappelons que le plan Boux ne nous est connu que par le *Parallèle*.

<sup>105</sup> *Journal...*, Ms 182, f<sup>o</sup> 307 à 309, 314 à 317, 319 et 324-325, pour ce développement.

l'intérêt pour son travail. Conclusion de la comtesse : « serait-il naturel, après cela, d'engager son cœur avec les rois et de se sacrifier pour eux ? » Lors du travail préliminaire, le 2 décembre, Castries prépare le Roi à recevoir ses ordonnances. Il lui remet un mémoire sur l'état de l'Europe, les forces des différentes puissances, leurs intérêts et les premières entreprises que l'on peut supposer d'elles en cas de guerre. Le Roi est ainsi en état de choisir le pied sur lequel il veut être en Europe. Le 17 décembre, premier travail sur les ordonnances, d'une durée de deux heures ; le Roi paraît sombre et préoccupé (par l'affaire du collier). Le 25 janvier 1786, deuxième travail : le Roi a l'air de les saisir toutes, note la comtesse, et il fait des remarques fort justes, *mais* « il ne dit pas un mot d'approbation à celui qui consume sa vie pour sa gloire ». Nouveau travail au début de février. En mars, la Reine dit au fils du maréchal que le Roi est parfaitement satisfait des ordonnances, qui correspondent entièrement à ses vues. Le 1<sup>er</sup> avril, une satisfaction : Louis XVI ira à Cherbourg et au Havre, mais il avoue dans sa lettre au ministre que, pour une première fois, il ne souhaite pas aller plus loin. La comtesse voit, par la tournure de la lettre, que c'est surtout pour faire plaisir à son ministre que le Roi consent à ce voyage.

Le ministre remet au Roi le corps complet des ordonnances et règlements le 30 avril ; ils ne vont paraître que huit jours plus tard, et le public, assure Pauline de Blot, les attend impatiemment. Neuf mai : les ordonnances font sensation. Le maréchal, qui ne compte apparemment ni sur la justice, ni sur la faveur, déclare : « on va parler de moi sans doute pendant trente-six heures ; après cela il y aura quinze jours de silence, puis les lettres des ports arriveront, et l'improbation avec elles ». On dit au contraire dans le public : « le ministère de M. le maréchal de Castries se fait dans le silence, sans intrigue, sans parade, ses amis ne parlent point de lui ; mais le poids des choses le place dans les annales de la monarchie, et son ministère fera époque dans la Marine. »

Dans le rapport général<sup>106</sup> que Castries a dû montrer au Roi lors du premier travail, le ministre écrit qu'il ne faut pas retarder davantage la révolution projetée. À l'appui de cette proposition, il avance la maxime suivante, bonne pour tous les hommes d'État : « Les moments favorables pour opérer des changements tiennent à un ensemble de circonstances qu'on ne laisse jamais échapper impunément car, si on les laisse disparaître, l'attention se lasse, l'enthousiasme s'affaiblit et *l'opinion* n'a plus de force. » La révolution est possible, poursuit-il, parce qu'un grand nombre d'officiers de marine ont secoué le joug des préjugés qui tiennent à leur éducation ; si certains craignent encore la réforme des abus, ils ne cachent pas que de grands changements sont nécessaires.

<sup>106</sup> *Mémoire sur la constitution de la Marine et le service des vaisseaux*, s.d., 306AP22, pièce n° 4, pour ce développement. La liste des douze ordonnances et des douze règlements est donnée dans le corps du rapport. L'auteur du mémoire s'adresse au Roi et finit ainsi : « C'est d'après ces vues générales qu'on va soumettre à V.M. le développement des motifs qui ont déterminé les changements qu'on lui propose de faire. Chaque projet d'ordonnance ou de règlement comprend une partie essentielle de la nouvelle constitution, et chacune de ces pièces a un mémoire particulier pour expliquer et développer les raisons qui justifient les changements projetés. » Nous avons considéré que ces mémoires particuliers avaient été recopiés ou au moins résumés dans le *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine, avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières*, 306AP20, pièce n° 21(1), document dont nous nous sommes déjà servi. Le manuscrit porte l'avertissement suivant : « On a suivi dans ces notes l'ordre selon lequel les ordonnances et règlements nouveaux sont rangés dans le recueil in-4° qui a été rendu public dans le mois de mai 1786. »

Depuis la promulgation des ordonnances qui ont modelé la marine de Louis XIV, Castries ne voit que deux changements notables. L'ordonnance de 1772 sur le service des ports a disparu avec le ministre qui l'avait fait rendre, mais le maréchal reconnaît qu'elle « est la seule qui ait présenté de nouvelles idées et des idées propres à conduire à l'établissement de l'ordre et de la subordination ». L'ordonnance de 1776 ne concerne que l'administration intérieure des arsenaux, elle n'a rien changé à l'organisation des autres parties du service, « qui ont successivement dégénéré, de façon que la législation de la Marine forme un chaos qu'il faut enfin débrouiller. » Toutes les branches de l'administration du département de la Marine doivent être « régénérées », mais elles ne peuvent pas l'être toutes à la fois. Les lois présentées ont trait à la division des forces navales, à la constitution du corps militaire et à l'ordre à établir dans le service des vaisseaux. Castries indique au Roi que les projets ont été envoyés pour avis aux ports et essayés avec succès dans une escadre d'évolution.

L'éducation des officiers de marine est passée d'un extrême à l'autre. La théorie est nécessaire, mais on est allé trop loin, et la pratique a été trop négligée. L'enseignement théorique doit être borné à des éléments de mathématiques et d'astronomie et à un traité de navigation, dont le pilotage est la base. Un jeune marin ne peut être fait officier sans avoir été soumis à un examen pratique portant sur l'armement, le gréement, l'amarrage et les mouvements du vaisseau. L'officier complète son instruction à la mer et, plus il y aura d'armements, plus il se formera de bons officiers.

C'est au début de la carrière que les jeunes gens doivent apprendre à respecter leurs supérieurs ; « c'est à la constitution même à les y maintenir et à faire considérer la subordination comme le premier mérite de tout homme de guerre. » Si l'on peut diviser la masse que le corps des officiers de marine a formée jusqu'à présent, leur donner des chefs particuliers en permanence et assimiler la discipline des ports à celle des vaisseaux ; si l'on peut les exercer et les maintenir dans la subordination par des vaisseaux de garde dans les rades ; si l'on peut de même les exercer dans des escadres d'évolution et dans les stations lointaines, alors la France disposera un jour des forces navales les plus redoutables d'Europe.

La hardiesse dans les manœuvres manque à la Marine : c'est la suite naturelle du manque d'habitude de la mer. Les capitaines de vaisseau conservés au service dans la liste d'activité ont l'instruction et la pratique nécessaires ; ils feront disparaître les reproches fondés qu'on adressait aux anciens officiers.

« Il reste à corriger l'esprit d'insubordination qui semble former l'essence principale des officiers de la Marine ». Castries se demande comment l'on peut établir la subordination dans un corps où l'on avance à l'ancienneté, où les grades sont sans autorité et sans fonctions dans les ports, où l'autorité du commandant à la mer est passagère, les subalternes étant libres de se rembarquer ou non, « selon qu'ils étaient plus ou moins contents du cuisinier de leur commandant ou du degré d'indiscipline dont ils avaient joui sur leur vaisseau [...] une masse d'officiers sans divisions, sans autorité intermédiaire, dont chaque individu forme un rayon particulier et direct avec le commandant [du port] et même avec le ministre, ne pourront jamais se former l'idée de la discipline. »

« C'est donc à la constitution même du corps de la Marine (ou, pour mieux dire, à ce qu'elle n'en a pas eu jusqu'à présent) qu'on doit rapporter *le mauvais esprit qui a anéanti dans tant d'occasions les qualités supérieures et les talents d'une grande*

*partie de nos gens de mer.* Toutes ces vérités sont reconnues aujourd'hui dans les ports, et les derniers événements de la guerre ont encore ajouté au sentiment intérieur qui faisait penser à *la partie saine* de la Marine qu'il fallait une constitution qui pliât les officiers et qui les tînt dans une obéissance exacte et continuelle. Pour remplir ce grand objet qu'on n'a pas encore tenté d'entreprendre, il n'y aura jamais un moment plus favorable que celui où l'opinion publique a vaincu les anciens préjugés du corps ou les a réduits au silence. » Le ministre a pris l'avis de nombreuses personnes instruites et leur a fait discuter les points les plus importants de son programme. Toutes sont d'accord sur la nécessité de « *donner un coup au corps de la Marine*, pour produire une révolution assez forte dans les esprits pour les sortir de la routine et de l'inertie dans laquelle les préjugés les avaient laissés. »

La division de la marine matérielle est conforme au projet de 1784<sup>107</sup>. Les officiers particuliers non affectés aux majorités des ports sont répartis entre les neuf escadres fixes, chacune d'elle étant commandée par un chef d'escadre ou par un capitaine de vaisseau, chef de division, sous le commandement du directeur général et du commandant du port<sup>108</sup>. Chaque escadre est partagée en trois divisions, la première est commandée par le chef d'escadre, les deux autres par les deux plus anciens chefs de division de l'escadre ou par des capitaines de vaisseau en leur absence<sup>109</sup>. À chaque escadre est attaché un état-major permanent composé d'un major, du grade de capitaine de vaisseau, d'un aide-major, lieutenant de vaisseau et d'un sous-aide-major, sous-lieutenant de vaisseau<sup>110</sup>. Deux capitaines de vaisseau par escadre, relevés tous les quatre mois, sont employés dans le port, ainsi que la moitié des lieutenants<sup>111</sup>.

Le nombre des congés sans appointements est réglé par le commandant du port, pour chaque escadre, selon ce que nous venons de dire et les besoins du port<sup>112</sup>. Les capitaines de vaisseau en activité de service sont astreints à servir quatre mois par an dans le port<sup>113</sup>. Le ministre a annoncé son intention de ne pas assujettir les officiers à la résidence, mais les commandants des ports ont montré leur désapprobation, et la demi-mesure consistant en ces congés est le compromis trouvé pour concilier ces deux opinions<sup>114</sup>.

<sup>107</sup> *Ordonnance du Roi pour diviser les forces navales en neuf escadres*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 à 3. L'art. 4 stipule que les escadres sont augmentées ou diminuées selon les besoins du service. La répartition des bâtiments est donnée par une note manuscrite signée du ministre et datée du 1<sup>er</sup> janvier 1786, 306AP23, pièce n° 20.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 6 et *Ordonnance du Roi pour régler les appointements et l'uniforme des officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. II, art. 7.

<sup>109</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. I, art. 11 et 12.

<sup>110</sup> *Ibid.*, t. I, art. 13. Les commandants d'escadre ou le major général de la Marine, suivant leur grade ou leur ancienneté, remplacent le directeur général dans toutes ses fonctions en cas d'absence, ou lorsqu'il remplace lui-même le commandant du port (t. III, art. 3). Le plus ancien des majors d'escadre suppléent également le major général.

<sup>111</sup> *Ibid.*, t. VI, art. 8.

<sup>112</sup> *Ibid.*, t. VI, art. 9 et 10.

<sup>113</sup> *Ordonnance du Roi pour régler les appointements et l'uniforme des officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. I, art. 9. Les appointements à terre des capitaines de vaisseau sont de 3 200 l, à raison de 400 l par mois pendant leur résidence et 200 pour les autres mois. Ces capitaines sont appelés à commander à la mer : ils touchent alors le traitement personnel en plus des appointements à terre.

<sup>114</sup> *Observations sur l'ordonnance de la Marine*, s.d., 306AP20, pièce n° 21(2).



Par le règlement du 28 janvier 1787, l'entretien, la garde et la conservation des bâtiments de chaque escadre sont finalement confiés à leurs officiers<sup>115</sup>, les maîtres entretenus pour le service de la mer étant eux-mêmes répartis entre les escadres par l'effet de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> mai 1787 (cf. chapitre 20). Chaque semaine le commandant de l'escadre nomme deux lieutenants et deux sous-lieutenants chargés de la visite des bâtiments de l'escadre, par moitié<sup>116</sup>. Ils veillent à ce que les gardiens et maîtres-calfats fassent la visite journalière de chaque bâtiment ; ils effectuent eux-mêmes une visite journalière détaillée avec un maître d'équipage, un maître-charpentier, un maître-calfat, tous entretenus et attachés à l'escadre, et un maître-canonier de la division attachée à l'escadre<sup>117</sup>. Ils rendent compte journalièrement de leurs visites au major de leur escadre<sup>118</sup>.

Le commandant de l'escadre est tenu de faire la visite de ses bâtiments une fois par semaine avec ses officiers et d'inspecter ses magasins particuliers une fois par quinzaine, avec son major, un maître entretenu de chaque détail et le garde-magasin du port ou l'un de ses commis<sup>119</sup>. Un compte rendu trimestriel donnant l'état de chaque bâtiment et les propositions relatives aux réparations et à l'entretien est envoyé à la Cour<sup>120</sup>. Le commandant du port occupe successivement les lieutenants et sous-lieutenants de chaque escadre qui ne sont employés ni à la mer ni au service de l'escadre, à *suivre* les constructions, refontes et radoubs dans l'arsenal<sup>121</sup>. Les officiers d'une escadre présents dans le port se rendent chaque jour à 11 heures chez le commandant de l'escadre pour rendre compte et prendre ses ordres ; les commandants d'escadre se réunissent ensuite chez le commandant du port pour le comité qui rassemble autour de lui à midi le directeur général, le major général, les commandants et majors d'escadre, les directeurs et sous-directeurs de l'arsenal<sup>122</sup>.

Si l'on considérait les escadres organiques de ce seul point de vue, l'on pourrait estimer, comme Bory, qu'elles sont une sorte de chimère<sup>123</sup>. C'est qu'il leur manque un attribut que le maréchal n'a pu leur donner à cause de la situation financière de l'État : il s'agit des *escadres ou vaisseaux de garde*. Au budget de la marine anglaise pour 1785 figurent 10 000 matelots et soldats embarqués sur les vaisseaux de garde (armés) et les bons vaisseaux « en ordinaire » (désarmés), et 8 000 sur les vaisseaux au-dehors (les stations en particulier) ou en armement<sup>124</sup>. Dans ce pays, l'équipage d'un vaisseau qui désarme n'est pas licencié, il est réparti sur les différentes escadres que composent dans chaque port les bons vaisseaux en ordinaire<sup>125</sup>. Pour équiper rapidement

<sup>115</sup> *Règlement sur l'entretien, la garde et la conservation des vaisseaux et sur le service des officiers de la Marine dans les ports*, du 28 janvier 1787, préambule.

<sup>116</sup> *Ibid.*, art. 30.

<sup>117</sup> *Ibid.*, art. 31 et 32.

<sup>118</sup> *Ibid.*, art. 33. Celui-ci transmet au commandant du port par la voie hiérarchique.

<sup>119</sup> *Ibid.*, art. 34 à 36.

<sup>120</sup> *Ibid.*, art. 37.

<sup>121</sup> *Ibid.*, art. 40.

<sup>122</sup> *Ibid.*, art. 41.

<sup>123</sup> « [...] il faut avouer que cet arrangement bizarre ne présente aucun plan fixe, ou aucune idée bien nette, et je n'y vois d'autre avantage que celui de mettre un chef de division restant à Paris dans le cas de dire *mon escadre*. » *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, 1789, p. 227.

<sup>124</sup> *État des subsides accordés par le parlement d'Angleterre pour le service de la Marine pendant l'année 1785*, 306AP22, pièce n° 12(3).

<sup>125</sup> *Mémoire sur les forces navales de l'Angleterre*, [1785], 306AP22, pièce n° 1(5), pour la fin du paragraphe.

un vaisseau, l'on puise dans ce fonds ; pour équiper de même une escadre, l'on puise encore dans les effectifs des vaisseaux de garde, qui ne sont jamais inférieurs à 450 hommes. Ainsi est-il possible de faire sortir au premier ordre dix-huit vaisseaux de ligne des ports, qui s'ajoutent aux stations et croisières lointaines. La supériorité numérique de la France, secondée par ses satellites espagnol et hollandais, va s'accroître par suite de l'effort d'armement auquel elle consent, mais l'auteur que nous citons estime qu'avec ses 18 000 matelots sur pied, l'Angleterre pourrait mettre davantage de célérité et d'ensemble dans ses opérations que son ennemi.

En France, Choiseul a introduit dans la Marine l'escadre d'évolution, et il existe à présent des stations ; il manque encore, selon le maréchal, des vaisseaux de garde qui permettent en même temps d'exercer les officiers dans les rades et de les maintenir dans la subordination<sup>126</sup>. Le projet de Kersaint aurait pu servir de base à une ordonnance qui n'a pas vu le jour<sup>127</sup>. Cet officier constate que, les quatre cinquièmes de l'année, le Roi ne dispose d'aucun bâtiment armé pour défendre et inspecter les côtes ni pour venir au secours d'un bâtiment en danger hors de la rade. Il propose de ne laisser quitter le port de vue plus de 24 heures à la portion de l'escadre de garde qui lui est affectée qu'aux conditions des armements ordinaires, et de ne pas la laisser s'éloigner de plus de dix lieues du port et s'occuper d'autre chose que de sa protection. Le but est naturellement l'exercice et la subordination des officiers et des élèves et volontaires, lesquels y séjourneraient, alors que les premiers seraient relevés tous les trois, quatre, six ou douze mois selon les cas.

Il prend donc dans chacune des neuf escadres un vaisseau, une frégate et une corvette qu'il affecte aux cinq ports de guerre (Cherbourg est déjà compris dans sa liste...). À chaque bâtiment il donne un équipage réduit, 300 hommes pour un vaisseau, 150 pour une frégate et 60 pour une corvette, soit 4 590 hommes en tout, dont 3 060 du corps royal des canoniers-matelots fournis par les escadres. L'escadre de garde serait armée en permanence par 10 chefs de division, 8 capitaines de vaisseau, 27 majors et 153 lieutenants et sous-lieutenants venant des neuf escadres et qui seraient relevés périodiquement. Les bâtiments seraient détachés des escadres, comme les personnels, et c'est le commandant du port qui commanderait la division de l'escadre de garde affectée à son port. Kersaint évalue la dépense supplémentaire à 418 000 l pour six mois, car les divisions ne tiendraient la mer que de mai à octobre, les bâtiments restant au port en hiver avec un demi-état-major (les équipages regagnent les casernes sauf cinquante hommes pour la garde) et une partie de l'artillerie, de sorte que l'on puisse rapidement les remettre en mer. Il conseille de commencer par une expérience, parce que les *guardships* sont organisés différemment et que le projet va rencontrer des résistances à cause de la dureté accrue du service, dureté que l'on pourrait compenser par des avantages (congrés d'hiver avec appointements, perspective de commandements).

La Luzerne, partisan d'un corps d'officiers nombreux, est très sensible à leur activité à la mer<sup>128</sup>. Les stations forment les jeunes officiers et les élèves car, si les

<sup>126</sup> *Mémoire sur la constitution de la Marine et le service des vaisseaux*, s.d., 306AP22, pièce n° 4.

<sup>127</sup> *Mémoire sur les vaisseaux de garde, dans lequel on démontre la possibilité de les établir sans être obligé d'ajouter d'une manière sensible aux fonds accordés annuellement au département de la Marine*, du 10 octobre 1786, signé Kersaint, 306AP24, pièce n° 1, pour ce développement.

<sup>128</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 406 à 409, pour ce paragraphe.

grosses unités naviguent peu, on les détache sur de petits bâtiments qui font la police des mers autour d'elles dans les pays lointains. La Luzerne préconise d'en employer le plus grand nombre possible de cette manière, afin qu'ils s'instruisent avec l'aide des capitaines. Il est d'avis d'employer pendant la paix des escadres complètes à des évolutions, et cette considération plus paraît de la plus haute importance. En 1788 il a obtenu d'armer l'une des neuf escadres, mais la réduction des crédits n'a pas permis de recommencer en 1789. Il suggère d'affecter, lorsque les finances le permettront, un fonds de deux millions tous les deux ans afin d'armer une grande escadre d'évolution tous les deux ans, et des corvettes et avisos tous les ans pour les campagnes d'instruction et géographiques.

## 22.5. La nouvelle formation du corps de la Marine

Après la suppression de l'unité du corps de la Marine par la création des escadres organiques viennent logiquement la hiérarchie des grades et l'avancement. Le maréchal estime que la distance entre les capitaines et les lieutenants est trop grande<sup>129</sup>. Le capitaine confiait les détails militaires et l'administration à l'un de ses lieutenants, qui prenait provisoirement le titre de lieutenant en pied ; on employait souvent ceux qui avaient les prétentions sans les capacités. Un grade intermédiaire, celui de *major de vaisseau*, permet de disposer d'officiers propres à la chose et respectés des lieutenants. Les enseignes faisaient le même service et avaient les mêmes prétentions que les lieutenants. Les gardes ou élèves passeront directement lieutenants « en exigeant un peu plus de service actif pour leur donner plus de droits et d'aptitude au commandement ». Les officiers du petit corps proviennent de la marine marchande, et leur institution répond, selon le ministre, à une *nécessité* du service. D'un autre côté, « il convient, dans une monarchie, que la noblesse, appelée par sa naissance au service militaire, ait pour y entrer des préférences sur les roturiers, qui peuvent suivre l'état de leurs pères ». On a aussi besoin d'officiers commandant en sous-ordre, et l'on confiera généralement les places à des roturiers sous le grade unique de sous-lieutenant de vaisseau, « sauf à laisser percer dans les grandes destinées ou commandements supérieurs ou qui y acheminent ceux qui, par des talents ou des services distingués, mériteraient d'obtenir cet avantage ».

Malezieu, successeur de Blouin, a laissé un mémoire sur la pyramide du corps et les règles d'avancement dont le ministre s'est inspiré, tout en affaiblissant ses conclusions<sup>130</sup>. Pour armer une marine de 80 vaisseaux, 80 frégates, 80 corvettes ou avisos et 40 bâtiments de charge, compte tenu de la division en escadres et en divisions de canoniers-matelots et des directions de travaux — à ce moment les officiers de marine ne sont pas encore exclus de ces dernières — Malezieu calcule qu'il faudrait disposer de 1 800 officiers de marine. Afin de justifier par des raisons pratiques l'existence de la marine subalterne, il écrit que « si ce nombre était formé d'officiers du même état, ou la marche de l'avancement serait trop lente, ou le nombre des officiers généraux serait sans bornes ». D'après le plan d'armement et l'hypothèse envisagée, la

<sup>129</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance portant suppression et création de grades, pour ce développement.

<sup>130</sup> *Marche à suivre pour régler la force des divers grades de la Marine et principes à suivre dans l'ordre des avancements*, non daté ni signé (écriture de Malezieu), 306AP20, pièce n° 13(13), pour ce développement.

classe des sous-lieutenants serait de 750 officiers, celle des lieutenants de 750 officiers également. Les enseignes seraient reclassés parmi les lieutenants, divisés en deux classes afin de donner à l'ancienneté « l'avantage qui lui convient ».

Le commis prévoit de 120 à 130 capitaines de vaisseau en activité pour les commandements à la mer et les détails des ports ; un tiers d'entre eux pourraient être pourvus *du demi-grade de chef de division*, pour répondre à la division des escadres et au grade de brigadier dans l'armée de Terre. Le nouveau grade de major de vaisseau (cent places sous les capitaines commandant les vaisseaux et les grosses frégates) est destiné à obliger les officiers à connaître les détails d'un vaisseau avant d'être promu capitaines. Pour l'accès à ce grade, écrit Malezieu, l'expérience ne suffit pas, le talent commence à être nécessaire, quoique l'on puisse encore observer l'ancienneté, « en écartant seulement ceux qui n'ont acquis ni nouvelles connaissances dans l'état de lieutenant ni celles de détails qui sont nécessaires dans les fonctions de ce grade ».

Au contraire, le grade de capitaine de vaisseau ne doit être décerné qu'au choix. La liste d'activité doit comprendre les bons, ceux qu'on emploie dans les escadres ; les autres ne peuvent prétendre ni participer à l'avancement. « Le capitaine qui fera des fautes, qui vieillira de manière à ne pouvoir servir utilement à la mer ne sera plus employé sur cette liste ; par là il ne pourra prétendre à être chef de division, mais il lui sera dû une retraite. » Le demi-grade de chef de division serait accordé à l'ancienneté, sauf coup d'éclat à la guerre. Un chef de division commande un vaisseau lui aussi, c'est un moyen de conduire plus rapidement à la tête ceux qui paraissent propres aux grands commandements. Parvenu à ce grade, l'officier doit ensuite devenir général de droit s'il a été maintenu sur la liste annuelle d'activité « car c'est la marque du talent et la récompense des services ». Les chefs d'escadre passeraient lieutenants généraux puis vice-amiraux à l'ancienneté. En examinant les « non-valeurs » dans la liste des généraux, l'âge convenable pour devenir général et les postes à pourvoir à terre, Malezieu trouve que 40 chefs d'escadre, 20 lieutenants généraux et 3 ou 4 vice-amiraux suffisent, du reste ces chiffres n'ont pas été dépassés depuis la paix de 1783.

Le plan retenu s'éloigne sur plusieurs points du schéma que nous venons de présenter. L'ordonnance concernant les officiers de marine ne prévoit que 680 lieutenants, mais le nombre des sous-lieutenants est porté à 840, sans qu'il soit précisé qu'il s'agit de l'effectif en temps de guerre. La différence de 90 unités dans ce dernier cas peut s'expliquer par la création de 81 places de chef de compagnie de canoniers-matelots. D'autre part le nombre des officiers généraux n'est pas fixé<sup>131</sup>. Au lieu de le fixer et de laisser le nombre des capitaines indéterminé, Castries fait le contraire et l'explique ainsi : « plus il y aura d'officiers dans les grades supérieurs, toutes choses égales d'ailleurs, plus le gouvernement aura espérance d'y placer et d'y trouver le talent qu'il cherche pour le commandement, objet principal, de première importance et qui mériterait même quelque sacrifice [...]. Les grades supérieurs, qui sont par excellence la récompense des talents distingués, sont aussi la récompense des bons et anciens services ; aussi, lorsqu'un officier s'est bien comporté pendant un temps considérable, il doit espérer une récompense, et cette récompense est naturellement le grade supérieur à celui dans lequel il sert ; seulement il convient qu'il ne prétende pas pour cette raison aux commandements actifs qui doivent être réservés aux talents distingués, et, tant qu'il

<sup>131</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance concernant les officiers de la Marine, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, pour ce développement.

en est ainsi, la promotion des anciens officiers aux grades est justice. » Nous retrouvons cette distinction générale du grade et de la fonction qui existe depuis longtemps et la division plus récente des officiers généraux en deux catégories, alors que le maréchal ne veut que des capitaines de vaisseau exerçant ou susceptibles d'exercer des commandements à la mer. Les autres capitaines sont placés en non-activité et ils ne sauraient être très nombreux ni y rester trop longtemps. Dans l'ancien système, l'« espèce d'obstruction à la tête avait son influence sur le corps entier. Elle obligeait d'élever le nombre des capitaines au-delà des limites naturelles pour avoir des officiers de ce grade qui ne fussent pas eux-mêmes près de la vieillesse. » La nouvelle composition du corps des officiers de marine est donc la suivante<sup>132</sup> :

27	chefs de division, <i>pour les escadres</i>	rang de	brigadier des armées du Roi
73	capitaines de vaisseau, <i>idem</i>	«	colonel
100	majors de vaisseau, <i>tout compris</i>	«	lieutenant-colonel
680	lieutenants de vaisseau, <i>idem</i>	«	major
840	sous-lieutenants de vaisseau, <i>idem</i>	«	capitaine d'infanterie (les 100 premiers) lieutenant d'infanterie (les autres).

Les officiers des grades intermédiaires qui ne sont pas compris dans la nouvelle organisation (celle du 1<sup>er</sup> mai 1786) sont admis à la retraite ; les autres sont nommés lieutenants de vaisseau (pour les capitaines de brûlot) ou sous-lieutenants de vaisseau (lieutenants de frégate et capitaines de flûte)<sup>133</sup>. En comparant l'*État de la Marine* de 1786 avec celui de 1787, nous arrivons au résultat approché suivant. Trente et un capitaines de brûlot ont été nommés lieutenants, 105 lieutenants de frégate et 4 capitaines de flûte, sous-lieutenants ; si l'on ajoute les 22 officiers des trois grades devenus officiers des Classes, ce sont 61 officiers du petit corps, soit un peu plus du quart de l'effectif avant l'organisation, qui ont été admis à la retraite<sup>134</sup>. Dans l'*État* de 1787 et dans celui de 1788 apparaissent naturellement une foule de noms nouveaux : il s'agit pour la plupart d'anciens officiers auxiliaires qui ont été titularisés. Le **tableau annexe n° 28**, constitué à partir des *États*, montre que le cadre des sous-lieutenants de vaisseau n'a jamais été rempli qu'à moitié et que les officiers de marine et les élèves ou gardes, qui sont 1 413 au début de 1786, voient leur nombre passer à 1 650 environ à partir de 1788. La marine militaire est devenue fort nombreuse, le maximum atteint sous Louis XIV n'était pas supérieur à ce chiffre, même avec un nombre plus fort de gardes de la Marine sous ce monarque. Le nombre total des officiers militaires des différents corps passe quant à lui de 1 550 à 1 900 environ dans l'intervalle, soit une augmentation de près d'un quart, et se stabilise à cette valeur.

Le ministre introduit une certaine dose d'avancement au choix et une manière nouvelle de calculer l'ancienneté des services, mais il se montre plus timide

<sup>132</sup> *Ordonnance du Roi portant suppression et création de grades*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 à 5 ; *ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. I, art. 6 et 7, et t. IV.

<sup>133</sup> *Ordonnance du Roi portant suppression et création de grades*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 7 à 10.

<sup>134</sup> On parviendrait au résultat exact en dépouillant la matricule des officiers de marine commencée au 1<sup>er</sup> janvier 1787 et continuée jusqu'au 31 décembre 1789 et, pour les sous-lieutenants de vaisseau et les élèves, jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1790 ; C<sup>1</sup>-191 et 192.

que Malezieu<sup>135</sup>. L'avancement à l'ancienneté pour les grades inférieurs, dans lesquels il convient de se former et d'obéir surtout, et où les facultés peuvent s'accroître, ne présente pas d'inconvénient à ses yeux. Les lieutenants qui se distinguent particulièrement dans des commandements peuvent être promus directement capitaines de vaisseau<sup>136</sup> : c'est la première apparition de l'avancement au choix. Le choix dicte d'ailleurs les commandements et détermine donc les distinctions, y compris pécuniaires par le traitement à la mer. Le nombre d'officiers particuliers étant réglé sur le nombre de corps à commander, on effectuera les remplacements à mesure des vacances au lieu de les faire en masses, et l'on affaiblira l'intrigue par ce moyen. C'est donc la fin des promotions générales. Les demandes d'avancement ne peuvent plus être envoyées directement à Versailles par les intéressés, mais elles doivent être sollicitées par les chefs hiérarchiques, chaque chef donnant son avis<sup>137</sup>.

*Le temps de navigation compte désormais plus que le temps passé à terre* : une année de navigation est comptée pour deux ans de services en temps de guerre, dix-huit mois en temps de paix, et il en est de même, proportionnellement, des durées inférieures<sup>138</sup>. Aucun lieutenant ne peut plus prétendre à un commandement s'il ne réunit pas au moins deux ans de navigation effective dans son grade<sup>139</sup>. Les majors de vaisseau ne peuvent être promus capitaines s'ils n'ont commandé de bâtiment dans ce grade ou dans celui de lieutenant<sup>140</sup>. Les capitaines accèdent au grade de chef de division « par l'ancienneté et la distinction des services ». Les chefs de division ne peuvent être promus chefs d'escadre qu'après avoir commandé une division composée de trois vaisseaux au moins, ou autant de frégates ou de corvettes à trois mâts. Il n'est plus possible de devenir officier général sans avoir commandé de bâtiment. Cependant, dit la loi, l'avancement dépend « principalement » de la durée totale et de la nature des services : S.M. « [se réserve] d'avoir égard particulièrement à la distinction des services et aux bons témoignages que les commandants des escadres ou vaisseaux à la mer, les commandants des départements et ceux des escadres dans les ports auront rendus de la conduite des officiers sous leurs ordres »<sup>138</sup>.

La ligne de démarcation entre les officiers du grand corps et les autres était pratiquement infranchissable, écrit le ministre, et les quelques promotions ont été faites sans ordre<sup>135</sup>. « L'opposition qui régnait entre les deux marines était véritablement nuisible, encore plus par l'opinion que par le fait, en ce qu'elle fournissait aux partisans de la marine marchande, même à l'occasion des sujets les plus médiocres de cette marine intrus au service du Roi, matière abondante à des réclamations aussi vives que s'il eût été question des sujets les plus distingués, ce qui entretenait l'animosité, répandait l'esprit de parti dans le public. » Les sous-lieutenants promus lieutenants pourront parvenir au grade de capitaine de vaisseau (mais non à ceux d'officier général) dans les mêmes conditions que les lieutenants issus des élèves<sup>141</sup>.

<sup>135</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance concernant les officiers de la Marine, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, pour ce développement.

<sup>136</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. VII, art. 5.

<sup>137</sup> *Ibid.*, art. 9.

<sup>138</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>139</sup> *Ibid.*, t. V, art. 3.

<sup>140</sup> *Ibid.*, t. VII, art. 1 à 4, pour ce développement. Le calcul de l'ancienneté est donné à l'art. 8.

<sup>141</sup> *Ibid.*, t. VII, art. 7.

La *sélection* des capitaines marchands, dont le concours est jugé nécessaire, doit donc être grandement améliorée<sup>142</sup>. Le ministre pense que le système des auxiliaires, parce qu'il ne donnait pas un état véritable à ceux auxquels on avait recours, ne produisait que des médiocrités et renforçait le préjugé hostile du grand corps. Il faut attirer de bons éléments dans la Marine, et faire en sorte qu'ils ne répugnent pas à venir servir sur les vaisseaux du Roi. *Le grade de sous-lieutenant de vaisseau est créé pour les volontaires*, et les grades supérieurs sont ouverts aux meilleurs d'entre eux. Les volontaires suivent l'instruction pratique des élèves à la mer et sur la corvette d'instruction, mais non leur instruction en salle. « L'instruction des uns doit tendre à leur donner de grandes vues et propres à en faire un jour des généraux, tandis que celle des autres ne doit avoir pour objet que de former des officiers particuliers. »<sup>143</sup> Volontaires et élèves embarqués ont les mêmes fonctions dans la manœuvre et au combat, ils mangent ensemble ; cependant les volontaires de 1<sup>re</sup> classe restent subordonnés aux maîtres, contrairement aux élèves de 1<sup>re</sup> classe.

Le ministre escompte que la réforme des écoles d'hydrographie va produire de meilleurs navigateurs ; il convient de plus de former de bonne heure au service militaire ceux qui « annoncent une tendance à se consacrer dans les circonstances au service du Roi » par l'état de volontaire. Les conditions et les traitements doivent être rapprochés, mais en évitant l'assimilation complète, parce que les volontaires ne sont pas destinés au seul service du Roi et, lorsqu'ils y seront, ils n'auront pas le même avancement, parce que les sous-lieutenants ne serviront le Roi que par intermittences. Pour parer au risque de dégoût, quelques avantages sont donnés aux volontaires : ils peuvent être reçus capitaines à l'âge de 23 ans au lieu de 25 s'ils ont atteint la 1<sup>re</sup> classe, et ils commandent à tous les capitaines marchands dans une rade. On doit observer que l'institution des volontaires n'est pas nouvelle : c'est l'extension considérable donnée en 1786 qui constitue la nouveauté.

L'inscription sur le registre des volontaires est soumise à plusieurs conditions : d'abord la naissance, être fils de gentilhomme ou de sous-lieutenant de vaisseau ou de port, de négociant, armateur, capitaine marchand ou de parents vivant noblement ; condition d'âge, 16 ans ; de navigation, 12 mois ; d'instruction, savoir lire, écrire et compter, la préférence allant à ceux qui ont des connaissances de pilotage<sup>144</sup>. Ces conditions sont vérifiées par le chef et le commissaire des Classes du quartier, les listes des candidats apostillées et envoyées à l'inspecteur des Classes, puis à l'inspecteur général, *puis au ministre, qui décide* ; ceux qui ne sont pas admis sont inscrits sur les matricules des gens de mer, s'ils veulent continuer à naviguer<sup>145</sup>.

<sup>142</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance relative aux volontaires, pour ce développement.

<sup>143</sup> Une notation supplémentaire a été barrée : « Toute pièce n'est pas ressort dans une montre. » Cette idée se trouve exprimée de la même manière dans l'introduction de *l'Esprit des lois* : « Si je disais : telle roue, tel pignon, ne sont point le ressort qui fait mouvoir cette montre, en conclurait-on qu'ils ne sont point dans la montre ? [...] En un mot, l'honneur est dans la république, quoique la vertu politique en soit le ressort ; la vertu politique est dans la monarchie, quoique l'honneur en soit le ressort. » C'est aussi une application du principe posé par La Fontaine dans *Le lion s'en allant en guerre* (Fables, V, 19).

<sup>144</sup> *Ordonnance du Roi concernant les volontaires employés sur les vaisseaux de S.M.*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 et 2.

<sup>145</sup> *Ibid.*, art. 3 à 8.

Les volontaires sont divisés en trois classes de solde, et ces soldes sont bien supérieures à celles des matelots : 20, 24 et 30 l par mois<sup>146</sup>. Une gratification de 60 l est versée au premier embarquement pour les hardes et une autre, de 30 l, à chaque embarquement, pourvu qu'il se soit écoulé au moins un an depuis le dernier en date<sup>147</sup>. Les volontaires passent de la 3<sup>e</sup> à la 2<sup>e</sup> classe comme les élèves<sup>148</sup>. Ceux de la 2<sup>e</sup> classe passent à la 1<sup>re</sup> classe après trois ans de navigation depuis leur inscription, dont deux sur les bâtiments de l'État, et s'ils rapportent des certificats de bonne conduite des capitaines sous lesquels ils ont servi<sup>149</sup>. L'accès au grade de sous-lieutenant est ouvert aux volontaires de 1<sup>re</sup> classe ayant en tout six ans de navigation, des témoignages favorables et le certificat d'examen d'une école d'hydrographie<sup>150</sup>. Il est aussi ouvert aux capitaines marchands qui se sont distingués dans leur état sans avoir été volontaires ou sans avoir obtenu la 1<sup>re</sup> classe, les conseils de marine formulant alors les propositions au ministre<sup>150</sup>.

La pépinière des sous-lieutenants de vaisseau est donc constituée par les volontaires, si l'on excepte les premiers maîtres d'équipage et les premiers maîtres-pilotes qui peuvent obtenir ce grade sans en exercer les fonctions<sup>151</sup>. On peut penser dans ce dernier cas et avec La Luzerne qu'une telle promotion est une faute, parce qu'une paie supérieure et non un grade devrait distinguer ces maîtres des autres<sup>152</sup>. Les appointements sont toujours aussi médiocres : 1 000 ou 840 l par an<sup>153</sup>. Les auxiliaires sont désormais mieux choisis et ils sont entretenus ; en temps de paix il leur est permis de travailler au commerce sans y être obligés et, pendant leur absence, ils perçoivent la demi-solde<sup>153</sup>. Les fonctions à terre des sous-lieutenants sont variées. Pendant la guerre ils peuvent toujours commander les petits bâtiments de guerre ou les bâtiments de charge. Ce sont d'indéniables progrès. Cependant la nouvelle constitution maritime ne sort pas entièrement les auxiliaires et les officiers des grades intermédiaires de

<sup>146</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>147</sup> *Ibid.*, art. 22. Volontaires et élèves reçoivent 20 s par jour pour leur nourriture et une ration en nature, lorsqu'ils sont embarqués.

<sup>148</sup> *Ibid.*, art. 12 à 14.

<sup>149</sup> *Ibid.*, art. 15 et 16.

<sup>150</sup> *Ibid.*, art. 18 et 19.

<sup>151</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. VII, art. 10. Castries défend la mesure comme suit : en récompensant un maître entretenu par le grade et les fonctions de lieutenant de frégate, on perdait généralement un bon maître et on gagnait un mauvais officier, parce que la perfection dans l'état de maître s'atteint à un âge où il n'est plus possible d'acquérir des connaissances et des habitudes nouvelles. « La récompense même, qui doit toujours avoir pour objet principal l'utilité publique, plutôt que la satisfaction de l'individu, remplira alors beaucoup mieux ce grand objet, en ce que l'homme récompensé continuant de remplir les mêmes fonctions sera toujours en évidence pour ses égaux et présentant comme un but vers lequel tendront tous ceux qui sont livrés aux mêmes fonctions, tandis que s'il passait à d'autres, il resterait de la récompense une idée moins fixe et plus fugitive et qui appellerait par conséquent moins efficacement et moins constamment les autres maîtres à la perfection dans la même carrière » [réf. 135].

<sup>152</sup> La mesure a pour effet de déconsidérer le premier grade d'officier-marinier aux yeux des marins, alors qu'ils y attachent depuis toujours un grand prix, *Mémoire adressé au Roi...*, f° 361. Pourtant d'autres maîtres accèdent à ce grade pour en exercer les fonctions, tel ce François Arnaud, maître-canonnier employé à la fonderie de Ruelle, promu sous-lieutenant de vaisseau et devenu en 1787 contrôleur technique de la fonderie, détaché de la direction de l'artillerie de Rochefort, pour remplir l'emploi créé par l'ordonnance du 26 novembre 1786. C<sup>7</sup>-8.

<sup>153</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, t. V, art. 4.



l'ilotisme. On est loin d'avoir tiré du tiers état tout ce qu'il peut donner à la Marine : *voilà la limite de la réforme de 1782-1786.*

Le comte de La Luzerne nous l'indique à sa manière : selon lui, toute association des deux marines pour se fournir des officiers nuit à l'État<sup>154</sup>. Londres et Amsterdam sont des ports de mer : tout le monde y sait un peu de marine. Les Parisiens éclairés et les autres n'y connaissent rien, mais accèdent à des opinions fausses et dangereuses, parce qu'ils se laissent convaincre par des raisonnements spécieux. Parmi ces opinions fausses, la supposition selon laquelle la marine de commerce doit fournir un grand nombre d'officiers de valeur pendant la guerre, puisqu'elle procure une grande quantité d'excellents matelots. Aucune autre puissance maritime n'a, selon l'ancien ministre, « présumé ou même imaginé » pareille proposition. Le prêt d'officiers de l'État à la marine marchande, autorisé quelquefois en Angleterre et qui donne lieu à des abus, répond à une vue d'économie réelle, mais il faut en conséquence un certain sureffectif pour faire face à une première mobilisation. Les bâtiments de commerce naviguent assez peu car ils restent des mois au port d'arrivée pour faire des recouvrements et compléter la cargaison du retour ; le service n'y est pas aussi exact que sur les bâtiments de l'État ; les lois de la Marine ont tendu à en extirper l'esprit mercantile, il ne faut surtout pas l'y réintroduire.

La Luzerne tomberait-il sous le coup de censeurs tels que l'auteur de la *Constitution* de 1756 ? Non, car il invoque une circonstance qu'ils négligent à tort : « Sire, le *métier* d'un officier de la marine militaire est celui de tous où l'attrait de la gloire et le désir du lucre peuvent le moins se concilier. Quiconque se voue à la navigation doit opter ». Il ajoute que l'esprit militaire ne convient pas mieux à la marine marchande. Discutant à Saint-Domingue avec un capitaine marchand réputé, il apprend qu'il a fait dans le temps une campagne dans la marine militaire en qualité de matelot. Pendant la guerre d'Amérique, il s'est bien gardé de proposer ses services : « il me répondit franchement, mais avec une sorte de fierté, qu'il avait mieux trouvé son compte à rester avec le marchand et qu'il n'était point de ceux que le commerce laisse *désserter* ». La marine marchande retient, comme tout bon prêteur, ses meilleurs éléments par l'espérance de salaires élevés et, si l'État parvenait à les lui chiper, il *lèserait* les négociants sans avoir un véritable officier militaire de plus.

Les anciens, tel le maréchal de Castries, raisonnent toujours en états ; les modernes, en métiers. Pour La Luzerne, embrasser la carrière militaire c'est choisir un certain métier, et il se garde de le placer au-dessus des autres, disant seulement qu'il est *différent*. L'argument est irrésistible, et les adversaires, vaincus en raison, citent de grands noms. Dans son enfance, La Luzerne a été transporté d'enthousiasme à la lecture des exploits de guerriers fameux et il aurait bien aimé recruter ensuite un Jean Bart ou un Duguay-Trouin. Ils n'étaient pas des marchands, mais des corsaires : « des héros de ce genre ne nous seront jamais fournis que comme ceux-ci l'ont été, par un métier où l'on combat ». S'il se trouvait à nouveau de tels hommes, ou des officiers-mariniers qui accomplissent des exploits, il conviendrait de les incorporer dans le corps des officiers de marine car « il est naturel qu'entre beaucoup d'hommes qui font réellement le métier de guerrier, sous quelque dénomination que ce soit, il s'en trouve quelques-uns qui en acquièrent le talent ». L'ancien ministre suppose que tous les guerriers accepteraient de devenir militaires ; on sait que Robert Surcouf (1773-1827) s'y est toujours refusé : il

---

<sup>154</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 391 à 406, pour la fin du titre.

était armateur. Pour lui l'exploit seul passe la loi dans le métier militaire. « Quelques exemples très rares de récompenses décernées à la valeur enflammeraient l'émulation de tous les marins et seraient par là cent fois plus utiles que le léger inconvénient d'avoir admis un fort petit nombre d'officiers théoriquement moins instruits que les autres ne pourrait devenir nuisible aux intérêts de l'État et au bien du service ». Ce qui importe surtout, c'est que les membres adoptifs soient aussi bien traités, aient les mêmes moyens de parvenir aux grades élevés que les autres membres de la famille.

Les considérations développées dans le *Mémoire adressé au Roi* de 1791 justifient suffisamment la prudence du ministre, qui a trouvé en arrivant 423 officiers de cette sorte de corps mitoyen, et n'en a pas laissé davantage en quittant sa place, mais ces officiers suffisent presque à remplir la place qui leur est assignée dans le règlement de 1786 sur les vaisseaux et les frégates de la flotte magnifique qu'il lègue à la France (il faudrait 507 sous-lieutenants).

## 22.6. Les élèves de la Marine

Le nouveau corps de la Marine doit comprendre environ 940 officiers, sous-lieutenants non compris, dont la moyenne des services est spéculée à trente ans : le renouvellement doit donc porter sur 31 officiers par an<sup>155</sup>, et cette notation confirme la place fort restreinte ou même inexistante qui a été prévue pour les sous-lieutenants, en dépit de leur nombre : ces derniers servent bien à compléter les états-majors et jouent le rôle de remplaçants.

Les preuves de noblesse sont exigées de tous les candidats aux places dans les collèges, avec préférence pour les fils et neveux de nom des officiers généraux et capitaines de vaisseau<sup>156</sup>. L'examen des listes des candidats aux places d'élève dans les ports montre cependant qu'il n'est pas demandé de preuves aux enfants du corps, et il faudrait étudier chaque cas pour savoir si l'on a admis, sous le régime de l'ordonnance de 1786, des enfants d'officiers d'un grade inférieur à celui de capitaine de vaisseau et roturiers ou non gentilshommes. Une chose paraît certaine : les enfants du corps forment une minorité des candidats aux places<sup>157</sup>.

En comptant que les élèves restent huit ans dans cet état avant d'obtenir le grade de lieutenant, ils doivent être au nombre de 248 (31x8)<sup>155</sup>. Quant aux jeunes gens à entretenir dans les collèges, il doit en sortir 37 par an pour tenir compte des décès (2) et des incapacités (4)<sup>155</sup>. *Autrement dit tous les élèves devraient être passés par les*

<sup>155</sup> Note sur le nombre d'élèves de la Marine et sur le nombre de jeunes gens qui doivent être admis dans les collèges, 306AP20, pièce n° 13(11).

<sup>156</sup> L'art. 10 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 relative aux élèves s'énonce ainsi : « Il ne sera admis dans lesdits collèges, comme destinés au service de la Marine, que des jeunes gens qui feront les preuves de noblesse exigées pour le service militaire. La préférence sera accordée aux fils et neveux de nom des officiers généraux de la Marine et des capitaines des vaisseaux de S.M. et particulièrement de ceux tués ou blessés grièvement au service. » Les candidats externes sont soumis aux mêmes conditions de par l'art. 15.

<sup>157</sup> Le *Mémoire instructif pour les familles qui destinent leurs enfants à la Marine*, imprimé de 1786 (C<sup>8</sup>-18), dispense les fils d'officiers généraux et de capitaines de vaisseau de produire les preuves, mais l'exception en faveur des fils d'officiers décorés de la croix de Saint-Louis disparaît. L'exemption de preuves concerne par exemple 16 des 85 sujets admis dans les collèges au 1<sup>er</sup> mars 1786, selon les états du 6 janvier de la même année conservés dans C<sup>8</sup>-18.

*collèges*. Ils y restent trois ans, soit 111 élèves ; ajoutons-les aux 248 élèves de la Marine des trois classes, cela donne presque 360 sujets. C'est ce chiffre qui figure dans l'ordonnance, et l'on ne doit recevoir aucun jeune homme dans les collèges que lorsque ce nombre n'est pas atteint<sup>158</sup>. Le maréchal s'est rallié au modèle de l'École militaire : « il ne faut envoyer les jeunes gens destinés au service de la Marine dans les ports, lieux de dissipation et les moins propres à la surveillance qu'après leur avoir donné dans des lieux convenables une première éducation de théorie et s'être assuré par un examen fait sur cet objet de leurs études qu'ils ont la portion d'intelligence nécessaire pour remplir les fonctions qui doivent leur être confiées »<sup>159</sup>.

L'extrait suivant du *Rapprochement* traduit bien sa position sur l'instruction théorique, une position que La Luzerne ne partage pas tout à fait. « L'instruction théorique exigée [en 1764] a été reconnue un peu forte. Les uns l'ont prise de mémoire et l'ont ensuite oubliée, fort heureux s'il ne leur est rien resté qui gauchisse leur jugement. Ceux qui avaient un peu de disposition ont acquis, avec un peu de théorie, beaucoup de suffisance et assez de dédain pour la pratique. Quelques-uns qu'il aurait été peut-être le plus intéressant de conserver pour le service de mer sont devenus savants de cabinet. L'instruction est sans doute une fort bonne chose quand l'homme a une bonne tête, et l'application aux éléments des sciences abstraites particulièrement donne l'habitude de la méditation. Mais rien n'est plus vrai que ces sciences ne redressent point les esprits : et de plus il peut être nuisible de donner à des jeunes gens destinés à une vie active trop de goût pour les sciences spéculatives, contre lesquelles il faudrait même les défendre jusqu'à un certain point. Il ne faut donc point dépasser dans ces éléments ce qui est nécessaire ; on n'a point pour objet de former une académie, mais des hommes de guerre. »<sup>159</sup>

Castries commande donc à Monge un cours de mathématiques comprenant l'arithmétique, la géométrie et les principes de la navigation et de la mécanique, sans algèbre. La refonte du cours de Bézout est d'autant plus nécessaire que cet enseignement technique s'adresse à des enfants encore plus jeunes que les gardes : ils sont admis au collège entre 11 et 13 ans<sup>160</sup>. Mais, par une singulière conception de ses devoirs, Monge s'y refuse pour ne pas priver de ressources la veuve de Bézout : c'est du moins l'explication donnée par Dupin dans la biographie édifiante de son maître<sup>161</sup>. Avant

<sup>158</sup> *Ordonnance du Roi qui supprime la compagnie des gardes du pavillon amiral et celles des gardes de la Marine, crée les élèves de la Marine et règle la forme de l'instruction et de l'avancement des jeunes gens destinés à entrer dans la marine de S.M.*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 76.

<sup>159</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance qui supprime les compagnies des gardes et crée les élèves de la Marine.

<sup>160</sup> *Ordonnance du Roi qui supprime la compagnie des gardes du pavillon amiral*, etc., du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 12.

<sup>161</sup> Charles Dupin, *Essai historique sur les services et les travaux scientifiques de G. Monge*, 1819, p. 20, pour ce développement.

M. Dominique Julia rapporte les termes d'un prospectus donnant le programme de l'examen de recrutement des élèves de 3<sup>e</sup> classe « en attendant que le cours de mathématiques destiné pour les élèves de la Marine soit achevé », c'est-à-dire celui des collèges : 1<sup>o</sup> l'*Arithmétique* de Bézout jusqu'aux progressions arithmétiques (n<sup>o</sup> 204) ; 2<sup>o</sup> la *Géométrie* jusqu'à la trigonométrie rectiligne exclusivement, en omettant les n<sup>o</sup> 249 (mesure des autres solides) à 262 (rapport des solides en général) ; 3<sup>o</sup> la *Navigation*, n<sup>o</sup> 1 à 24, 41 à 59, 115 à 146 ; 4<sup>o</sup> un abrégé des éléments de statique. Le programme est augmenté par le règlement du 29 juin 1788, cf. *infra*. D. Julia, « La formation des officiers de marine dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : des gardes de la Marine aux collèges d'Alès et de Vannes », dans *Vannes aux débuts de la Révolution*, Vannes, 1989, p. 57 à 124 ; p. 100.

d'accéder à la place d'examineur des gardes de la Marine, Monge avait été adjoint en 1780 à l'abbé Bossut, examinateur du Génie, et il professait le cours d'hydrodynamique institué au Louvre par Turgot lors de son passage au ministère de la Marine en 1774. Bossut s'était fait une spécialité de ce domaine de la mécanique. Mais la mesure avait été prise, d'après Dupin, afin d'attirer Monge à Paris. Monge compose donc seulement un traité élémentaire de statique du solide, en suivant la méthode « si directe et si facile » des infiniment petits<sup>162</sup>. Mais Borda lui a donné pour instruction de bannir les équations, qui rendent souvent plus rapides et plus directes les démonstrations, et c'est, selon Dupin, cela qu'il faut surtout chercher dans les ouvrages véritablement élémentaires. Le *Traité élémentaire de statique* (1788) a connu un succès durable et a longtemps figuré parmi les ouvrages que les candidats au concours de l'École polytechnique devaient étudier<sup>163</sup>. Il remplace avantageusement une partie de la *Mécanique* de Bézout, mais paraît trop tard pour faire partie du programme du concours des élèves de la Marine de 1789.

Le choix des collèges se fixe sur Alès et Vannes, deux établissements d'enseignement tenus par des prêtres séculiers. Au mois de juillet 1786, rien n'est fait, et Borda rappelle au ministre que la chose presse<sup>164</sup>. On a naturellement proposé de placer le collège du midi à La Ciotat, mais Borda objecte que les candidats provençaux seraient favorisés : il suggère Nîmes ou Montpellier. Pour le collège du nord, Borda pense à Rennes, Angers ou Nantes, mais il n'a aucun renseignement propre à fixer son choix. On peut penser que Castries a décidé l'évêque d'un diocèse comprenant le comté d'Alès que le ministre a acheté en 1777 au prince de Conti (1734-1813) ; l'évêque de Vannes, Amelot (1741-1829), répond favorablement à la demande que lui font des membres des états de Bretagne<sup>165</sup>.

Un accord est passé avec les ordinaires, dont voici les caractères principaux<sup>166</sup>. Les élèves de la Marine sont astreints à la discipline du collège, seul l'enseignement est particulier. La discipline doit être exactement observée : il s'agit de « remédier au plus grand des inconvénients, celui de tolérer dans une maison d'éducation publique des sujets suspects ou dangereux ». Nous comprenons que les collèges doivent permettre de repérer ces sujets et de les exclure de l'examen en connaissance de cause. Le Roi paie la pension annuelle de 500 l par élève et rétribue les professeurs qu'il y détache. Les parents doivent s'engager de leur côté, « par écrit et d'honneur », à donner ensuite une pension de 600 l par an à leur enfant, s'il est admis comme élève de 3<sup>e</sup> classe<sup>167</sup>. En dehors des cours spéciaux destinés aux boursiers, les professeurs détachés peuvent donner des leçons à d'autres enfants, s'ils montrent des

<sup>162</sup> Charles Dupin, *op. cit.*, p. 22 à 24, pour ce développement.

<sup>163</sup> *Ibid.*, p. 267. Le *Traité* a été réédité en 1795, 1799, 1801, 1810, 1826, 1835 et 1846.

<sup>164</sup> Note autographe de Borda pour le ministre, [juillet 1786], B<sup>1</sup>-101, f<sup>o</sup> 52-53, pour ce passage.

<sup>165</sup> D. Julia, *op. cit.*, p. 84 et 95.

<sup>166</sup> *Propositions faites par l'évêque de Vannes pour l'éducation des élèves de la Marine du collège de la ville*, approuvées le 23 décembre 1786, G86 f<sup>o</sup> 159 à 163, pour ce développement. Celles de l'évêque d'Alès, Louis-François de Bausset (1748-1824) sont identiques et agréées le 28 octobre.

<sup>167</sup> *Ordonnance du Roi qui supprime la compagnie des gardes du pavillon amiral*, etc., du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 11. Les parents doivent aussi régler certaines dépenses au collège : « La fourniture et l'entretien des habits et du linge, ainsi que le blanchissage, le perruquier, la chaussure, les livres de mathématiques et autres, le papier, plumes, encre, crayons et divers menus articles resteront aux frais des parents qui prendront à cet égard tels arrangements que bon leur semblera avec le principal du collège. » Règlements du 12 août 1787, art. 25. Ces règlements précisent et complètent l'ordonnance, ici l'art. 9.

dispositions pour les mathématiques et que l'évêque les agrée. Le plan d'études prévoit de compléter l'enseignement par des exercices qui ne fatiguent pas l'attention : écriture, dessin, géographie, physique générale et anglais. Le latin, jugé inutile, n'est pas enseigné. Cet enseignement technique se décompose donc comme suit : arithmétique, éléments de géométrie et de mécanique, éléments de pilotage et de navigation ; physique générale, en ce qu'elle est relative à la marine ; géographie en tant qu'hydrographie ; histoire et histoire navale ; grammaire française ; anglais ; écriture ; dessin ; escrime. M. Julia a calculé que les élèves suivaient de 25 à 28 heures de cours par semaine, dont 12 à 15 de mathématiques<sup>168</sup>, ce qui est beaucoup vu la minceur du programme, mais il faut tenir compte de l'âge de ces collégiens. La natation est d'obligation. Un examen dans chaque matière a lieu chaque trimestre, et les résultats sont communiqués au ministre.

Les deux règlements particuliers du 12 août 1787 fixent à 60 le nombre des boursiers de Vannes et à 40 ceux d'Alès<sup>165</sup>. Les premiers boursiers, soit 58 sujets à Vannes et 27 à Alès, sont admis à compter du 1<sup>er</sup> mars 1786<sup>169</sup>. Comme ces collégiens ne peuvent espérer devenir élèves de la Marine avant 1788 — et nul n'est admis à l'examen passé l'âge de 15 ans<sup>170</sup> —, on use de l'autre mode de recrutement des élèves de 3<sup>e</sup> classe, prévu à titre permanent, mais subsidiaire d'après ce qui précède : *l'examen de candidats externes âgés de 13 à 15 ans* et admis à s'y présenter dans les mêmes conditions que les boursiers, sans avoir dû suivre le cours d'études des collèges<sup>171</sup>.

Les deux examens de 1787 conduisent à l'admission de 107 des 148 candidats examinés par Monge une voire deux fois (95 externes et 53 pensionnaires des collèges)<sup>172</sup>. Les choix de Monge et l'ordre des admissions correspondent à ses

<sup>168</sup> D. Julia, *op. cit.*, p. 102, pour la fin du paragraphe. Les calculs sont faits d'après les règlements du 12 août 1787.

<sup>169</sup> G89, f° 164 et états dits *Jeunes gens désignés pour être admis dans les collèges affectés à la Marine et que l'on propose de destiner pour celui de Vannes [d'Alès]*, 6 janvier 1786, C<sup>8</sup>-18. On remarque que les dates ne concordent pas avec celle du choix des collèges, si bien que l'on peut se demander où les premiers collégiens ont d'abord étudié.

<sup>170</sup> *Ordonnance qui supprime la compagnie des gardes du pavillon amiral*, etc., du 1<sup>er</sup> janvier 1786 : « Nul ne pourra être admis à l'examen après l'âge de 15 ans [...] ».

Le duc de Penthièvre, amiral de France, sollicite une place d'élève pour l'un de ses pages qui a 15 ans révolus. Le ministre écrit dans le rapport au Roi du 28 mai 1786 : « La décision de S.M. sur ce point est d'autant plus nécessaire qu'elle fera loi pour ceux des pages de sa chambre, de ses écuries et ceux des Princes qui se destinaient au service de la Marine. On observe que l'éducation qu'ils reçoivent n'étant pas dirigée vers cet objet et ne pouvant finir leur temps avant 15 ans, ils auront besoin d'une exception à la règle dont les fils de vice-amiraux ne jouiraient pas s'ils se présentaient au service de la Marine après l'âge prescrit. C'est à S.M. à prononcer si un métier qui exige des connaissances théoriques et pratiques peut être subordonné à des circonstances qui lui sont absolument étrangères et si on peut y déroger lorsque l'âge et l'éducation de marin comportent les conditions que l'ordonnance a prescrites. » Louis XVI, allant dans le sens du ministre, refuse les dérogations d'âge. B<sup>1</sup>-100, f° 188.

Nous verrons que cette condition a été modifiée, et la rédaction perfectionnée dans le règlement du 29 juin 1788, pour être libellée dans les termes modernes. De cette façon l'âge maximum au moment du concours est d'un peu moins de 16 ans, si le concours a lieu en mars.

<sup>171</sup> *Ibid.*, art. 15.

<sup>172</sup> 1° *Compte rendu de l'examen des élèves de la Marine fait au collège de Vannes le 23 mars [1787] et les jours suivants*, deux états et *Liste des jeunes gens [...] reconnus susceptibles d'être faits élèves de la 3<sup>e</sup> classe, arrêtée le 15 avril 1787 par le ministre*, C<sup>8</sup>-18 ; 2° État non daté signé Roux de Bonneval, major général de la Marine à Toulon, C<sup>8</sup>-18 ; 3° Lettre de Pontevès-Gien, major général de la Marine à Brest, au ministre du 6 novembre 1787 avec cinq états joints, et les deux lettres de Monge au ministre du

classements, à une exception près<sup>173</sup>. Le comte de Montmorin (1745-1792), ministre de la Marine par intérim, ajoute à la liste des 106 reçus de 1787 un candidat externe, le premier des recalés de la liste de l'examineur (il est classé 24<sup>e</sup> à Vannes) : Latouche-Tréville explique qu'il a été recalé en mars et malade, et surtout qu'il « appartient à madame la comtesse de La Luzerne »<sup>174</sup>. À l'examen de 1788, 62 nouveaux élèves sont reçus (31 externes, 31 pensionnaires)<sup>175</sup>.

Le successeur du maréchal de Castries se fait des collèges une idée toute différente<sup>176</sup>. Leur fréquentation aide des fils d'officiers à entrer à leur tour dans la carrière, ce sont des établissements de bienfaisance. Les collèges ne sont donc qu'un accessoire, alors que le maréchal leur donnait le rôle principal dans la sélection des futurs officiers. Cette méprise de La Luzerne s'explique aisément. Pour lui l'examen est une précaution nécessaire mais non suffisante car il s'agit d'écarter à jamais et dans l'intérêt du service la faveur, et c'est par le concours annuel et public que l'on va y parvenir. Ainsi il n'est plus question d'espérer être admis en surnombre par l'entremise de protecteurs puissants. « L'unique moyen de s'assurer l'admission dans la carrière qu'on veut parcourir est de s'efforcer sans relâche à acquérir plus de connaissances théoriques pour lutter avec avantage contre les autres concurrents, quelques efforts qu'ils aient fait de leur côté. L'expérience a prouvé déjà l'efficacité de cet usage et l'heureuse rivalité qu'il produit. »

Le nombre des places d'élève de 3<sup>e</sup> classe a en effet été fixé en 1789 : 40 places, pour environ 100 candidats parmi les boursiers et 97 candidats externes (seulement 38 de ceux-ci sont examinés, et nous ne nous expliquons pas cette différence persistante entre le nombre d'inscrits et le nombre réel de candidats)<sup>177</sup>. Quarante et un

même jour, avec trois listes jointes, C<sup>8</sup>-18 ; 4<sup>o</sup> lettre de Monge au ministre du 30 novembre 1787 et trois listes jointes, liste du 14 décembre approuvée, C<sup>8</sup>-18.

Un élève examiné à Alès après les autres, lors de l'examen d'avril, est intercalé entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> des élèves admis, selon la matricule C<sup>1</sup>-192. Il semble qu'il s'était présenté en retard. CC<sup>7</sup>, D. ind de Clerc La Devèze.

<sup>173</sup> Cette proposition résulte de la comparaison entre les listes de Monge et la matricule des officiers C<sup>1</sup>-192 et vaut pour l'année 1787.

<sup>174</sup> Apostilles de Latouche-Tréville et paraphe de Montmorin sur le rapport de Pontevès-Gien au ministre du 17 novembre 1787, C<sup>8</sup>-18. Les autres candidats ayant échoué à Vannes sont autorisés à repasser l'examen, *Liste des sujets qui ont mérité d'être nommés élèves de la Marine de la 3<sup>e</sup> classe à la suite de l'examen fait à Vannes en octobre et novembre 1787*, approuvée par Montmorin, C<sup>8</sup>-18. La Luzerne est sur le chemin du retour, et Montmorin a fait admettre le protégé dans ses fonctions de ministre intérimaire. La femme du nouveau ministre, née Angran d'Alleray, est issue d'une famille parlementaire.

<sup>175</sup> Listes de Monge conservées aux A.D. de la Côte d'Or. La matricule C<sup>1</sup>-192 mentionne un 63<sup>e</sup> nom, mais elle n'est pas absolument concluante ; il faudrait la confronter avec les listes de Monge et examiner le dossier de cet élève, s'il existe, pour lever le doute.

Les résultats chiffrés des examens de 1787 sont obtenus à partir des listes nominatives contenues dans C<sup>8</sup>-18. Ceux de 1788 à 1790 sont repris de D. Julia, *op. cit.*, p. 111, corrigés au moyen de la matricule C<sup>1</sup>-192. Il faudrait examiner d'autres sources pour connaître entièrement et exactement les résultats de chacun de ces examens ou concours selon la filière (collège ou élève externe). Les listes d'élèves conservées dans C<sup>1</sup>-108 tendent à confirmer les chiffres avancés : Vannes, 15 avril 1787, 33 reçus ; Alès, 13 mai, 22 reçus ; Vannes, 17 novembre, 24 reçus ; Alès, 30 novembre-14 décembre 1787, 27 reçus : total 106 reçus en 1787. Vannes, 23 avril 1788, 29 reçus ; Alès, 31 mai, 33 reçus : total 62 reçus. Concours de 1789, 41 reçus (f<sup>o</sup> 126, 129, 131, 132, 135, 136 et 138).

<sup>176</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...* (1791), f<sup>o</sup> 364 à 378 pour ce développement.

<sup>177</sup> D. Julia, *op. cit.*, p. 106.

élèves, dont quatre ex æquo, sont admis<sup>178</sup>. Plusieurs élèves non boursiers du collège de Vannes, admis à suivre les cours des boursiers, se sont présentés en 1788, 1789 et 1790<sup>179</sup>. Au concours de février-mars 1790, il y a 40 places également, 200 candidats se présentent dont 80 avec des connaissances supérieures à celles qu'exige le *règlement du 29 juin 1788*<sup>180</sup>.

*C'est ce règlement qui institue le concours de recrutement des officiers de marine.* Le programme est constitué par l'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Bézout, les trois premières sections de son traité de navigation et la *Statique* de Monge<sup>181</sup>. S'il ne se présente pas suffisamment de candidats ayant le niveau, on ne remplit pas toutes les places<sup>182</sup>. La Luzerne juge qu'il est de la plus grande importance que le concours reste unique et qu'il se déroule à Paris car « la publicité, qui contribue à l'équité des jugements, sera plus grande »<sup>180</sup>. L'examineur interroge les candidats agréés par le ministre, qu'ils soient pensionnaires du Roi ou non<sup>183</sup>. L'âge limite est fixé à 15 ans le 1<sup>er</sup> mai de l'année qui précède celle du concours<sup>184</sup>. Le ministre tient à cette limite-ci parce que l'élève doit contracter très tôt l'habitude d'un service « très dur et très pénible par sa nature », sinon il risque de ne jamais s'y faire<sup>180</sup>. Si l'on augmente l'âge limite, toutes les places seront prises par les plus âgés et l'on aura dans la Marine « un peu plus de géomètres et beaucoup moins de marins »<sup>180</sup>.

Par le règlement du 13 juillet 1788 un concours est organisé de semblable manière pour fournir les élèves du corps royal de l'artillerie des Colonies. Ces élèves ne côtoient plus les cadets-gentilshommes des troupes d'infanterie des colonies dont la compagnie est établie à Lorient car leurs fonctions ne comportent « ni le même degré d'instruction ni le même cours d'études »<sup>185</sup>. *Ainsi la noblesse maritime a-t-elle été soumise au concours en 1788.*

Monge cherche à découvrir ceux qui récitent par cœur la réponse à la question de cours sans bien comprendre, pour les éliminer, et ceux qui ont du raisonnement, pour les admettre<sup>186</sup>. Il pose des questions de difficulté équivalente aux candidats et les pousse ensuite au bout de leurs possibilités. Comme il examine aussi les boursiers qui ne sont pas encore candidats, il est en mesure de proposer le renvoi de ceux qui ne réussiront jamais au concours. Les propositions d'exclusion pourraient avoir été suivies d'effet. Monge trouve bonnes les dispositions des règlements, puisqu'elles permettent de donner « l'exclusion à plusieurs sujets bornés qui auraient été nécessairement admis dans l'ancien état de choses [celui qui avait cours avant 1786, semble-t-il, et

<sup>178</sup> Monge estime que la barre devait être mise après le 37<sup>e</sup>. La Luzerne a jugé que les quatre suivants *ex æquo* devaient être admis. Leur rang est indiqué par D. Julia, *op. cit.*, p. 108 et 111.

<sup>179</sup> Douze, onze et treize respectivement, D. Julia, *op. cit.*, p. 108. Il est également à remarquer que, parmi les 57 candidats externes inscrits à l'examen d'octobre 1787, six viennent de l'École militaire.

<sup>180</sup> [Réf. 176].

<sup>181</sup> *Règlement concernant l'admission des élèves de la Marine et leur instruction dans le port*, du 29 juin 1788, art. 1.

<sup>182</sup> *Ibid.*, art. 3. C'est la barre d'admission.

<sup>183</sup> *Ibid.*, art. 4 et 8.

<sup>184</sup> *Ibid.*, art. 2. Cette formulation est bien préférable à celle de 1786 car elle laisse aux parents le temps de prendre parti pour leur enfant, la date limite ne dépendant pas de la date effective du concours, mais étant un point fixe connu d'avance.

<sup>185</sup> *Règlement concernant les élèves du corps royal de l'artillerie des Colonies*, du 13 juillet 1788, préambule.

<sup>186</sup> D. Julia, *op. cit.*, p. 109 à 118, pour ce développement.

non celui des examens de 1787 et 1788] ». La Luzerne se fie à la scrupuleuse impartialité de Monge pour les choix<sup>180</sup>.

Sur l'une des suggestions de l'examineur, probablement traduite dans l'ordonnance que nous évoquerons plus loin, La Luzerne lui ordonne d'interroger tous les élèves de la Marine présents dans les ports lors de sa tournée de 1790. L'examen de Toulon donne des résultats mitigés et révèle que, si certains ont retenu ce qu'ils avaient appris pour l'examen, voire augmenté leurs connaissances, le plus grand nombre a oublié le traité de navigation, voire la trigonométrie, de sorte que le concours n'élimine que les sujets dépourvus d'intelligence. Monge est néanmoins confiant : « l'éducation des élèves reste donc à faire, mais rien n'est perdu ; ils sont encore très jeunes, ils ont tous des dispositions et ils paraissent sentir la nécessité de l'instruction ».

Les deux ministres s'accordent à dire que la réforme de la jeunesse est primordiale. Castries écrit que c'est par elle que l'on peut modifier les états et les corps de manière facile et durable. « Les fruits sont sans doute éloignés, mais ils sont assurés, et, la certitude compensant l'éloignement, on ne doit point être retenu par l'idée qu'on n'en jouira que très tard. Comme la forme de la compagnie est la première source des inconvénients dans cette partie et qu'elle ne s'accorderait point avec la marche qu'il convient d'établir, il faut commencer par la supprimer. En effet la forme de la compagnie établit apparemment les gardes sur le pied d'officiers et donnait un esprit de corps à tous ceux qui y étaient admis. *Et comme cet esprit de corps avait pour base l'égalité, il en résultait désordre.* »<sup>187</sup> Ce ministre maintient pour la forme un état-major réduit à cinq officiers de marine pour la compagnie de 60 élèves qui se forme lorsque l'amiral de France paraît dans le port ou commande à la mer<sup>188</sup>, autrement dit jamais.

Les élèves de 3<sup>e</sup> classe sont répartis en nombre à peu près égal dans les neuf escadres et soumis à la police immédiate des majors d'escadre, qui sont particulièrement chargés de veiller à leur conduite<sup>189</sup>. Ils embarquent aussitôt sur la corvette d'instruction du port, armée par trois officiers relevés tous les ans et par un équipage normal sur lequel les élèves n'ont aucune autorité<sup>190</sup>. Pendant quatre mois ils apprennent le métier de matelot dans la rade et quelquefois le long des côtes, lors de sorties<sup>191</sup>. Une première instruction pratique leur est donnée par un des maîtres d'équipage, maîtres-pilotes et maîtres-canonnières du port, choisis parmi ceux qui paraissent le plus propres à instruire les élèves<sup>192</sup>. Dès qu'un élève est jugé capable de passer l'examen dans sa partie, le maître l'y présente ; s'il répond comme il faut, l'élève reçoit un certificat des officiers de l'état-major de la corvette et le maître, 24 l de gratification<sup>191</sup>. Dès que possible, les élèves qui ont les quatre mois de navigation sur la corvette embarquent sur un bâtiment d'escadre et continuent d'être instruits en vue de passer tel ou tel examen qu'ils

<sup>187</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance qui supprime les compagnies des gardes et crée les élèves de la Marine.

<sup>188</sup> *Ordonnance qui supprime la compagnie des gardes du pavillon amiral*, etc., du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 2 à 7.

<sup>189</sup> *Ibid.*, art. 17.

<sup>190</sup> *Ibid.*, art. 19, 20 et 25.

<sup>191</sup> *Ibid.*, art. 18, 25, 26, 27 et 58. M. Philippe Henrat a publié les certificats de François-Marie Cornette de Venancourt (1778-1854), admis le 35<sup>e</sup> au concours de 1790, dans *Amphitrite*, Brest, n° 7, février 1974, p. 1 à 9.

<sup>192</sup> *Ibid.*, art. 24. La récompense des maîtres est destinée à « vaincre le dégoût de l'instruction », cf. *Rapprochement...*, [réf. 187].



n'auraient pas encore subi<sup>193</sup>. Tout élève de 3<sup>e</sup> classe qui a huit mois de navigation, ses trois certificats et un témoignage de satisfaction sur sa conduite de la part du capitaine du bâtiment sur lequel il est embarqué est promu par celui-ci à la 2<sup>e</sup> classe, lors d'une réception faite en présence de l'état-major ; dès ce moment, ses appointements passent de 300 à 400 l<sup>193</sup>. Tout élève admis depuis deux ans et qui n'a pas mérité de passer à la 2<sup>e</sup> classe est renvoyé<sup>194</sup> : la mesure est plutôt douce, mais ce deuxième examen sert en fait à éliminer les élèves impropres au service de mer.

Une école est établie dans chacun des trois grands ports pour les élèves de 2<sup>e</sup> classe. À chaque école sont attachés un capitaine de vaisseau, avec le titre de directeur, qui est ipso facto retiré du service de mer et touche un fort supplément d'appointements, et cinq maîtres pour l'enseignement théorique et pratique de la manœuvre, navigation, artillerie, construction et du dessin<sup>195</sup>. Cinq lieutenants à Brest, quatre à Toulon et à Rochefort se relaient tous les trois mois pour assister aux travaux des salles d'étude, y maintenir l'ordre, la police et la subordination<sup>195</sup>. Les élèves de 2<sup>e</sup> classe vont aux salles matin et après-midi, et leur assiduité est surveillée<sup>196</sup>. Les maîtres emmènent leurs élèves sur les chantiers et les ateliers<sup>197</sup>. Notons que le maître de construction leur apprend à tracer les plans des vaisseaux et à en calculer le déplacement<sup>198</sup>. Le dessin, qui n'est pas matière d'examen, comprend les vues de côtes, et aussi, pour ceux qui en sont capables, le dessin d'après nature<sup>199</sup>. L'enseignement des évolutions navales est donné en dernier lieu, par un officier nommé par le commandant du port<sup>200</sup>. Les livres, cartes et instruments nécessaires pour l'instruction sont prêtés aux élèves<sup>201</sup>. Vial a rédigé à leur intention et sur la demande du maréchal, un *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux*, publié en 1787.

Les élèves de 2<sup>e</sup> classe doivent subir trois examens pour passer à la classe supérieure : navigation et artillerie ; grément et manœuvre ; construction et évolutions navales<sup>202</sup>. Les examens sont entourés d'un certain décorum. Chaque fois que quatre élèves sont en état de passer l'un des examens, le conseil de marine se réunit ; il se compose alors du commandant du port, du major général de la Marine, du directeur de l'école, des commandants et majors d'escadre, du commandant de la corvette du port, des directeurs de travaux et des capitaines sous lesquels les élèves examinés ont servi<sup>203</sup>. Les maîtres interrogent les candidats et donnent leur avis sur la manière dont les élèves ont répondu<sup>204</sup>. Ceux dont les réponses sont satisfaisantes ne suivent plus de leçons dans les parties correspondant à l'examen et reçoivent un certificat<sup>205</sup>. En plus des trois certificats, l'élève de 2<sup>e</sup> classe doit prouver trois ans de navigation pour passer à la

<sup>193</sup> *Ibid.*, art. 30 et 31.

<sup>194</sup> *Ibid.*, art. 32.

<sup>195</sup> *Ibid.*, art. 33, 35 et 36.

<sup>196</sup> *Ibid.*, art. 34 et 38. Punitons « exemplaires » pour ceux qui manquent de respect aux maîtres (art. 37), arrêts ou prison pour les paresseux (art. 38).

<sup>197</sup> *Ibid.*, art. 40, 42 et 43. Les élèves sont envoyés chaque semaine à l'école à feu (art. 47).

<sup>198</sup> *Ibid.*, art. 43.

<sup>199</sup> *Ibid.*, art. 44.

<sup>200</sup> *Ibid.*, art. 45.

<sup>201</sup> *Ibid.*, art. 46.

<sup>202</sup> *Ibid.*, art. 51.

<sup>203</sup> *Ibid.*, art. 49 et 52.

<sup>204</sup> *Ibid.*, art. 50.

<sup>205</sup> *Ibid.*, art. 53.

1<sup>re</sup> classe<sup>206</sup>. Lors de leurs navigations, les élèves de 2<sup>e</sup> classe restent subordonnés aux trois principaux maîtres des bords, mais commandent au reste de l'équipage<sup>207</sup>. Ils ont pour fonction à bord de faire exécuter les ordres des officiers de manœuvre ; ils montent dans les hunes pour inspecter les matelots lorsqu'ils prennent ou larguent des ris, sont présents lorsqu'ils virent au cabestan, « pour les animer au travail » et sont tenus de faire leur point tous les jours et de s'exercer à faire et à calculer les observations de longitude et de latitude sous la surveillance du major du bâtiment<sup>207</sup>. Les élèves de 1<sup>re</sup> classe gagnent 500 l à compter du jour où ils ont satisfait aux conditions énoncées et doivent naviguer encore trois ans (six ans en tout depuis leur admission au service) pour obtenir un brevet de lieutenant de vaisseau, lorsqu'il y a une ou des vacances<sup>208</sup>.

Tel est le dispositif de l'ordonnance de 1786 relative aux élèves. Par une mesure que nous croyons politique, le maréchal de Castries, afin de désarmer ceux qui seraient tentés de résister, admet à la 1<sup>re</sup> classe des élèves tous les gardes du pavillon ou de la Marine ou à peu près, mais ne les dispense ni des enseignements pratiques auxquels sont soumis les élèves de 2<sup>e</sup> classe, ni des examens qui les sanctionnent, ni bien sûr des six ans de navigation<sup>209</sup>.

L'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 n'a pas fixé le rang des élèves passés à la 2<sup>e</sup> classe : le règlement du 24 février 1789 préparé par La Luzerne y pourvoit<sup>210</sup>. Les notes des élèves de 3<sup>e</sup> classe sont communiquées à Versailles. Elles comprennent les résultats à des examens d'instruction théorique ou pratique non prescrits par l'ordonnance. Ceux qui, notamment, savent faire et calculer les observations de longitude et de latitude peuvent être désignés par les commandants des corvettes pour être admis extraordinairement à la 2<sup>e</sup> classe avant les 8 mois de navigation exigés et dans la proportion du cinquième des élèves examinés ou au moins les meilleurs d'entre eux, s'il s'en trouve davantage, lors du désarmement général des corvettes ; ces élèves prennent rang (notamment pour la paie) avant tous les autres élèves de 3<sup>e</sup> classe de la même promotion. Les autres élèves de 3<sup>e</sup> classe continuent d'être admis à la 2<sup>e</sup> classe selon l'ordonnance, mais ceux qui ont eu leurs certificats sur la corvette passent avant ceux qui en ont obtenu sur un bâtiment d'escadre et a fortiori ceux qui ont eu besoin de plus de 8 mois de navigation pour les obtenir. Les élèves retrouvent ensuite dans la 2<sup>e</sup> classe le rang qu'ils avaient dans la 3<sup>e</sup> classe, mais leur paie ayant été augmentée à une date qui dépend du mérite ainsi déterminé, il s'agit bien d'une carotte.

Une autre mesure prise dans un but d'émulation par un ministre qui croit davantage aux vertus des études théoriques que son prédécesseur, est contenue dans le règlement du 29 juin 1788 qui institue le concours. L'examineur, lors de sa tournée annuelle, a la faculté de proposer l'exemption de six mois de navigation pour les cinq élèves qui auront le mieux répondu sur le volume d'*Algèbre* de Bézout, douze mois

<sup>206</sup> *Ibid.*, art. 48 et 54.

<sup>207</sup> *Ibid.*, art. 59 et 61.

<sup>208</sup> *Ibid.*, art. 55 et 56.

<sup>209</sup> D. Julia, *op. cit.*, p. 90. Les obligations mentionnées sont stipulées dans le règlement du 28 janvier 1787. Nous avons repéré sept promotions au grade de lieutenant parmi les gardes les plus anciens. La liste des élèves de 1<sup>re</sup> classe de l'*État de la Marine* de 1787 comprend 356 anciens gardes ou élèves depuis 4 ans et 11 mois en moyenne, au 1<sup>er</sup> janvier 1787. Cotignon, garde du 11 juillet 1781, est encore élève en 1789.

<sup>210</sup> *Règlement pour fixer les rangs entre les élèves de la Marine de la 2<sup>e</sup> classe*, du 24 février 1789, art. 1 à 6, pour ce développement.

pour les quatre élèves qui auront le mieux répondu sur ce volume et le premier volume de mécanique (ce dernier contient les éléments du calcul infinitésimal) et enfin vingt-quatre mois aux trois élèves qui auront répondu à l'ensemble du cours de Bézout et de Monge de la manière la plus satisfaisante<sup>211</sup>. Les exemptions se cumulent dans la limite de vingt-quatre mois et comptent comme une navigation réelle pour l'avancement au grade de lieutenant seulement, et non pour la croix ni pour les autres grâces accordées à la quantité de services<sup>211</sup>.

La Luzerne justifie assez longuement cette mesure dans son mémoire de 1791, probablement parce qu'elle a été critiquée<sup>212</sup>. Les douze prix (moins s'il n'y a pas assez de candidats pour les mériter<sup>213</sup>) ont été fondés pour entretenir l'émulation parmi les élèves des trois classes qui chercheraient « non pas seulement à ne pas oublier ce qu'ils ont appris de sciences abstraites, mais à y faire des progrès réels ». L'exemption porte sur 150 mois de navigation au maximum par an, pour 3 600 mois théoriques (sur la base de 300 élèves), soit « 4,3 % des droits acquis par la navigation ». Le système de cumul ne permettrait pas au meilleur élève d'être fait officier avant quarante-huit mois de navigation effective, et La Luzerne estime que ce temps suffit pour prendre le commandement d'un quart et donc pour obtenir le dernier grade d'officier.

L'ancien ministre suggère ainsi de créer un grade d'épreuve : l'officier y resterait le temps d'obtenir vingt-quatre mois supplémentaires de navigation effective et passerait au grade de lieutenant avec les six ans de l'ordonnance. Pendant le temps d'épreuve, on ne confierait aucun commandement, sauf ceux de goélettes et des petits bâtiments des stations, qui sont alors donnés à des élèves. Il suggère encore d'instituer une campagne de long cours dans l'année qui suit la corvette et uniquement consacrée à l'instruction. Cette dernière mesure, proposée au Conseil de la Marine au temps où il était ministre, ne coûterait guère et son effet serait « considérable ». La Luzerne ajoute que « ce n'est d'ailleurs point sur ce qui peut former des officiers à la marine militaire que des vues de parcimonie doivent prévaloir ».

Il nous reste encore à étudier l'œuvre de relèvement des écoles d'hydrographie, étant donné l'importance qu'elles doivent jouer dans la constitution du cadre des sous-lieutenants de vaisseau. Ces écoles ont eu et ont encore en 1784 de bons maîtres et même d'authentiques savants parmi leurs professeurs ; seulement, comme l'a écrit Fleurieu, la Marine les délaisse et quelques professeurs peu instruits en font un commerce<sup>214</sup>. Castries répète à Louis XVI ce que Fleurieu lui a dit, mais en y mettant les formes<sup>215</sup>. Les écoles doivent être la pépinière de cette classe « très précieuse » d'officiers subalternes. Or, « en toute école, deux points méritent particulièrement

<sup>211</sup> *Règlement concernant l'admission des élèves de la Marine et leur instruction dans le port*, du 29 juin 1788, art. 5. Hector, trouvant médiocre l'instruction des élèves, rétablit l'examen des élèves de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> classe présents dans le port de Brest, cf. minute d'une lettre de Monge au ministre du 10 avril 1789 citée par D. Julia, *op. cit.*, 87.

<sup>212</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f<sup>o</sup> 365-366, 375-376, 380 et 383, pour ce développement.

<sup>213</sup> Règlement du 29 juin 1788, art. 6.

<sup>214</sup> Note pour le ministre du 20 septembre 1784, C<sup>7</sup>-106, D. ind. de Claret de Fleurieu.

<sup>215</sup> *Rapprochement...*, à propos du règlement concernant les écoles d'hydrographie du 1<sup>er</sup> janvier 1786, pour ce développement (306AP20, pièce n<sup>o</sup> 21(1)). Castries écrit : « Les écoles étaient dirigées selon des principes différents, n'étaient point astreintes à une marche uniforme ni pour le choix des professeurs ni pour l'instruction, n'étaient point surveillées, en sorte que dans les unes on avait des professeurs inhabiles, dans d'autres des professeurs habiles dans leur jeunesse étaient déçus par l'âge, etc. »

l'attention : le choix des professeurs, l'enseignement, soit pour la quantité et qualité, soit pour la forme ». Il faut commencer par bien choisir les professeurs et les faire inspecter, fixer le programme et la méthode par des livres, donner des récompenses aux bons élèves pour encourager l'émulation.

Le dispositif comprend donc en premier lieu la nomination de deux « hydrographes examinateurs » qui ont pour mission : 1° de s'assurer que les professeurs suivent le programme et les méthodes arrêtés ; 2° d'examiner les navigateurs publiquement et de délivrer des certificats à ceux qu'ils jugent suffisamment instruits. Le ministre choisit deux professeurs en place, Pierre Lévêque (1746-1814) et Louis Monge (1748-1827), frère du géomètre. La composition du traité de navigation pour les écoles est confiée à Dulague (1729-1805), autre professeur en fonction<sup>216</sup>. Les professeurs sont nommés à la suite d'un concours public, les amirautés étant chargées de la publicité et de l'organisation<sup>217</sup>. Le choix de l'élus est laissé à l'Amiral, sauf s'il s'agit des écoles de Brest, Lorient, Rochefort ou Toulon, le ministre nommant alors les jurés et choisissant l'élus sur une liste de deux noms présentée par l'amirauté locale<sup>218</sup>. L'enseignement de l'hydrographie est libre, les corps de ville ou autres peuvent créer des écoles, mais le titre de professeur d'hydrographie est protégé<sup>219</sup>.

Les professeurs des écoles officielles doivent enseigner le pilotage et l'usage des instruments nautiques « à tous les gens de mer qui se présenteront dans les écoles »<sup>220</sup> : le règlement de 1786 ne fixe pas de conditions d'admission. En revanche le législateur rappelle ou précise les conditions de délivrance des certificats. Tous les ans, les examinateurs font, pendant leur tournée, l'examen des élèves des écoles et de ceux qui, sans les avoir fréquentées, sont classés, âgés de plus de vingt ans et désireux de le passer<sup>221</sup>. Cet examen public a lieu devant les officiers de l'amirauté dans le ressort de laquelle se trouve l'école et quatre anciens capitaines de navire nommés par ces officiers ; les officiers municipaux, les syndics et députés des chambres de commerce sont invités à y assister<sup>222</sup>. Les examinateurs sont seuls juges de l'aptitude des candidats et ils délivrent le certificat à ceux qui, selon leur jugement, ont montré assez de théorie<sup>223</sup>. Dans les ports « principaux », les meilleurs élèves reçoivent des instruments nautiques pour prix : quand on connaît leur valeur, on comprend qu'il s'agit d'un grand moyen d'émulation<sup>224</sup>. Il faut aussi naviguer : pour être reçus capitaines marchands, les candidats doivent être âgés de vingt-cinq ans, avoir navigué pendant cinq ans sur des bâtiments marchands et neuf mois sur des bâtiments du Roi (un mois de navigation pour le Roi compte pour deux mois au commerce à partir de neuf et quarante mois

<sup>216</sup> Ce sont les *Principes de navigation ou Abrégé de la théorie et de la pratique du pilotage, rédigés par ordre du Roi pour les écoles d'hydrographie sous le ministère de M. le maréchal de Castries*, Rouen, 1787, in-16, XX-246 p. (l'ouvrage est suivi d'un recueil de tables astronomiques), S.H.M., 63G21.

<sup>217</sup> *Règlement concernant les écoles d'hydrographie et la réception des capitaines, maîtres ou patrons*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 3 à 8 et 12 (suppression des survivances).

<sup>218</sup> *Ibid.*, art. 8 et 9. Ces professeurs ont un brevet du Roi, les autres une commission de l'Amiral.

<sup>219</sup> *Ibid.*, art. 15.

<sup>220</sup> *Ibid.*, art. 18.

<sup>221</sup> *Ibid.*, art. 24 et 26.

<sup>222</sup> *Ibid.*, art. 25.

<sup>223</sup> *Ibid.*, art. 27.

<sup>224</sup> *Ibid.*, art. 28. D'après Alphonse-Louis-Théodore de Moges (1789-1850), un cercle de réflexion coûte en 1818 de 370 à 400 F, une montre donnant les secondes 800 à 1 800 F, une montre marine, plus de 2 400 F. *Considérations sur la marine française en 1818 et sur les dépenses de ce département*, publié sous le pseudonyme de Boisgénéte, p. 96-97.

respectivement) et subir un examen pratique sur la navigation et la manœuvre<sup>225</sup>. Ceux qui satisfont aux conditions énoncées sont reçus capitaines par les officiers de l'amirauté, entre les mains desquels ils prêtent serment, et sont autorisés à commander au long cours et au grand cabotage<sup>226</sup>.

Les candidats au diplôme de maître au petit cabotage ne subissent pas l'examen théorique sur la navigation, ils doivent seulement savoir lire et écrire ; âgés de vingt-cinq ans au moins et justifiant de quatre années de navigation marchande, ils sont interrogés « sur la connaissance des côtes, ports, havres et parages compris dans l'étendue de ladite navigation au petit cabotage », par deux anciens maîtres et non par un hydrographe-examineur<sup>227</sup>. La réception des pilotes hauturiers est supprimée<sup>228</sup> : dans la marine marchande aussi, les officiers doivent faire le point eux-mêmes. Sur les bâtiments armés pour la pêche côtière les maîtres non reçus sont encore tolérés, mais les navires équipés pour les grandes pêches doivent être commandés par des capitaines reçus pour le long cours, comme précédemment et sauf exception<sup>229</sup>.

La Luzerne signale les bons effets du règlement de 1786 sur le niveau des connaissances des nouveaux capitaines, mais il voudrait, pour la sécurité des équipages, astreindre aux mêmes conditions l'exercice des fonctions d'officier marchand, parce que ces officiers sont susceptibles de remplacer les capitaines<sup>230</sup>. Le règlement prescrit seulement de n'inscrire sur les rôles en qualité de seconds capitaines que des gens de mer âgés de vingt et un ans au moins et ayant 48 mois de navigation ou des volontaires âgés de vingt ans ayant 30 mois de navigation ou de services depuis leur inscription sur le registre des volontaires, et comme officiers pour tous les genres de navigation, que des volontaires ou des gens de mer âgés de dix-huit ans au moins et qui auront fait 12 mois de navigation<sup>231</sup>.

Dans l'ensemble le règlement marque un net progrès sur le laisser-aller antérieur, les examens notamment ne peuvent plus être éludés comme parfois dans le passé<sup>232</sup>. Les progrès des élèves-officiers de marine se voient mieux encore, parce que les exigences en fait de navigation dépassent enfin en 1786 ce qui est imposé depuis un siècle aux capitaines marchands.

Un règlement particulier a été rendu le 17 mai 1789 pour l'école de Brest, qui a peut-être été suivi dans les trois autres ports de guerre<sup>233</sup>. Pour y être admis, il faut être âgé de douze ans au moins, savoir lire, écrire et compter. Les marins qui veulent devenir pilotes de l'État et les volontaires qui désirent profiter des leçons de l'école en demandent la permission au directeur de l'école, qui est le directeur du port. Les examens publics trimestriels conduisent à la délivrance de certificats qui permettent aux

<sup>225</sup> *Règlement...*, art. 31 à 34.

<sup>226</sup> *Ibid.*, art. 35. Ils reçoivent les lettres dans la forme définie par le règlement du 15 août 1725.

<sup>227</sup> *Ibid.*, art. 37.

<sup>228</sup> *Ibid.*, art. 42.

<sup>229</sup> *Ibid.*, art. 38.

<sup>230</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 400.

<sup>231</sup> *Règlement...*, art. 43 et 44.

<sup>232</sup> *Dictionnaire de marine* de l'Encyclopédie méthodique, art. Capitaine, maître ou patron, vol. 1, p. 258.

<sup>233</sup> *Règlement concernant l'école d'hydrographie de Brest*, du 17 mai 1789, pour ce paragraphe. Le projet de règlement présenté par Borda et Pouget au Conseil de la Marine (A<sup>1</sup>-147, pièce n° 24) concerne les écoles des trois grands ports. Le règlement dispose que les certificats délivrés dans toutes les écoles d'hydrographie officielles ont même valeur.

élèves d'accéder au grade d'aide-pilote et à celui de sous-lieutenant de vaisseau ou de volontaire de 1<sup>re</sup> classe, pourvu que les uns et les autres aient le temps de navigation prescrit, soit trois ans pour les volontaires de 1<sup>re</sup> classe, quatre ans pour les aides-pilotes et six ans pour les sous-lieutenants de vaisseau. Les écoles d'hydrographie des ports de guerre sont clairement engagées dans la formation d'officiers du Roi.

\*

\*   \*

Le maréchal de Castries a maintenu le recrutement nobiliaire du corps de la Marine tel qu'il était admis depuis Louis XIV. Aurait-il pu obtenir en 1786 une décision du Roi contredisant celle de 1781, le fameux « édit de Ségur » ? Le fils du maréchal de Ségur a soutenu dans ses mémoires que son père était opposé à la mesure qui porte son nom, alors qu'elle a été prise par Louis XVI. Il est constant que la subordination passe avant la naissance aux yeux du maréchal de Castries. Ce ministre est prudent et veut atteindre cet objectif primordial pour la Marine, sans risquer le même échec que celui de son prédécesseur en 1772 parce qu'il en poursuivrait également d'autres et qui pourraient nuire au but principal. Or, la mise au pas du corps noble aurait été compliquée par l'ouverture simultanée du recrutement. Là encore, et conformément à l'ancienne constitution de la France, il convenait d'atteindre les deux objectifs successivement, la noblesse de France ne jouissant que de la possession du monopole d'accès aux places d'officier militaire et non du titre lui-même, ainsi que l'ont écrit plusieurs des auteurs que nous avons cités au long de ce travail. On peut encore voir la création du grade de sous-lieutenant de vaisseau comme une étape dans la réalisation de ce deuxième objectif, par le nombre et par la valeur dont ce « petit corps » aurait pu se prévaloir par la suite.

Quand viennent les temps difficiles, le corps que le maréchal de Castries est amené à constituer en Allemagne sous son nom comprend des officiers brevetés à qui sont assignées des places de sous-officier malgré leur noblesse, et de nouveaux officiers dont certains sont roturiers, voire d'anciens bas-officiers, qui sont désignés pour les commander<sup>234</sup>. Le règlement du régiment de Castries, rédigé par le fils du maréchal, contient tout l'esprit de son père sur le chapitre. À l'inverse, le régiment d'Hector, composé en Angleterre et dont les républicains exterminent les officiers après l'affaire de Quiberon, est composé d'officiers de marine dont on a respecté les grades et rangs dans l'attribution des places à l'état-major et dans les compagnies<sup>235</sup>. Toute la distance qui sépare deux hommes qui se sont tant estimés et entraînés est ainsi résumée.

Le comte de La Luzerne, dernier ministre de la Marine de l'Ancien Régime, était loin de défendre le privilège nobiliaire. « Les préjugés qui existaient en ce temps et contre lesquels il n'était pas en mon pouvoir de lutter », plaide-t-il, « excluaient dans tous les services militaires de la route qui menait directement au grade d'officier quiconque n'avait pas un certain nombre de degrés de noblesse<sup>236</sup>. Cette règle antérieure et générale n'a point été révoquée par le règlement que je cite [celui du 29 juin 1788], mais il est aisé de sentir combien elle était contraire à son esprit, à la concurrence qu'il a

<sup>234</sup> Règlement du régiment de Castries, 306AP24, pièce n° 40.

<sup>235</sup> Un tableau de composition du régiment d'Hector se trouve dans 296AP8.

<sup>236</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 364 à 378, pour ce développement.

eu pour objet d'établir et que j'aurais voulu rendre générale. V.M. sait que le temps présent ne change point mon opinion à cet égard, que plusieurs fois, avant que les changements actuels *pussent être prévus*<sup>237</sup>, j'ai insisté fortement auprès d'Elle et dans son conseil sur la nécessité de considérer, non ce que les hommes étaient nés, mais ce qu'ils étaient lorsqu'il s'agissait de distribuer entre eux des emplois importants. Cette maxime est encore plus vraie dans la Marine qu'ailleurs, parce que les conditions d'exercice du métier ne peuvent être remplies que par un petit nombre d'hommes si difficiles à recruter. » La Luzerne a cru faire beaucoup en supprimant l'effet de la faveur en 1788. Au concours de 1790, on n'a demandé aucune preuve de noblesse<sup>238</sup>.

Le langage que ce ministre tient au Roi n'est pas différent de celui qu'il emploie vis-à-vis de l'Assemblée nationale, lorsqu'elle entreprend de démolir l'œuvre de son prédécesseur<sup>239</sup>. Il ne défend pas les collèges et demande seulement que l'on permette aux boursiers d'y finir leurs études, sans en admettre de nouveaux. Il défend le concours de recrutement des officiers, qu'il voudrait ouvrir à tout citoyen actif et de bonne constitution, âgé de 18 ans au plus et en bonne santé. Les sous-lieutenants de vaisseau représenteraient un danger considérable, s'il était décidé de leur accorder indifféremment le grade de lieutenant. Ils peuplèrent en effet la tête du grade en raison de leur âge, beaucoup seraient inaptes au service actif et les candidats au concours seraient découragés, ainsi que les élèves actuels, parce qu'ils perdraient tout espoir d'un avancement normal. La Luzerne propose de soumettre à l'examen les sous-lieutenants qui ont autant de théorie que ce qui est exigé des élèves de 3<sup>e</sup> classe et cinq ans de navigation réelle ; ceux qui le réussiraient dans un délai de trois ans serait faits lieutenants surnuméraires à prendre rang. Les autres sous-lieutenants garderaient la demi-solde et ne seraient appelés qu'en temps de guerre, jusqu'à extinction du cadre. Tous les nouveaux officiers de la marine militaire de l'État seraient recrutés par un concours unique : les volontaires seraient donc également supprimés.

---

<sup>237</sup> Castries avait prévu la révolution en 1787 et tenté de conjurer ce péril ; il n'est sûrement pas le seul homme d'État à avoir fait preuve d'une telle clairvoyance. Il écrit par exemple à la Reine : « Comme Français, je désire les états généraux ; comme ministre, je dois vous dire qu'ils peuvent détruire votre autorité. Mais il est plus glorieux pour le Roi de la céder à la nation que de la laisser usurper par les parlements. Il est bien engagé vis-à-vis d'eux, et, si vous cédez, vous perdrez tout moyen de leur commander à l'avenir ; le mouvement public est tel qu'il peut devenir votre maître. » *Journal...*, Ms 182, f<sup>o</sup> 395 (31 août 1787). L'ancien ministre quitte la France quelques jours après l'émeute du 14 juillet pour ne pas revenir.

Sans chercher de complot, on ne peut donc ajouter foi à la déclaration suivante de Mounier : « Comme il est absurde de supposer que la révolution de France soit le résultat d'une conjuration ! J'atteste ici la bonne foi de tous les Français impartiaux. Personne ne pensait en 1787 aux moyens de changer le gouvernement. On censurait, on ridiculisait les fautes de l'administration ; mais on ne s'occupait pas du soin de les prévenir. » *De l'influence attribuée aux philosophes, aux francs-maçons et aux illuminés sur la révolution de France*, Tübingen, 1801, p. 32.

<sup>238</sup> Lettre de La Luzerne à Hector de 1790, 296AP8.

L'arrêt du Conseil du 26 mars 1790 supprime les preuves de noblesse exigées pour être reçu dans les écoles royales militaires. La loi des 5-7 novembre 1789 dispose qu'il n'y a plus de distinctions d'ordres en France. La loi des 19-23 juin 1790 abolit les derniers attributs de la noblesse française, titres, livrées et armoiries. La charte du 4 juin 1814 ne rétablit que les titres de noblesse.

<sup>239</sup> Mémoire du comte de La Luzerne de 1790 pour le comité de marine dit N<sup>o</sup> 416. *Mémoire sur l'organisation de la Marine* (signé), A.N., fonds des comités des assemblées révolutionnaires, DXVI, carton 14, pour ce développement.

Le corps permanent comprendrait 1 400 officiers particuliers, mais 33 généraux seulement<sup>240</sup>. L'entraînement d'un corps aussi nombreux n'est pas évoqué. Le ministre souligne que l'avancement à l'ancienneté est enraciné dans l'administration, alors qu'il faudrait l'accorder au mérite sans la faveur. Les nouveaux élèves seraient divisés en deux classes, avec un examen de passage dont le résultat influencerait sur le passage au grade de sous-lieutenant, puisque les élèves prendraient rang dans ce grade selon le classement à l'examen. Les élèves devraient avoir navigué pendant trois ans, y compris avant le concours, pour prétendre à ce grade. Le sixième des sous-lieutenants passeraient lieutenants au choix, pourvu qu'ils prouvent cinq ans de navigation, ainsi que la moitié des lieutenants au grade de capitaine de vaisseau, toujours assimilé à celui de colonel, s'ils ont au moins deux années d'activité réelle dans leur grade, dont un an de navigation et un commandement. Les autres lieutenants et sous-lieutenants avanceraient à l'ancienneté. Il y aurait trois classes de capitaines et de lieutenants, deux classes de sous-lieutenants, le passage d'une classe à l'autre étant réglé sur l'ancienneté.

Malouet, devenu député et rapporteur du comité de marine, adopte dans son rapport du 20 avril 1790 à l'Assemblée nationale les conclusions du ministre, jusqu'à un certain point<sup>241</sup>. Il imagine que la fin de l'exclusivisme nobiliaire va permettre un renouvellement facile des officiers « par l'alliance naturelle entre la navigation marchande et celle des bâtiments du Roi ». Tous les navigateurs ayant l'instruction et le temps de navigation suffisants pourraient concourir pour les places de sous-lieutenant et ne toucheraient d'appointements que lorsqu'ils serviraient l'État ; permission serait donnée à une partie des lieutenants de servir au commerce pendant la paix, de façon à réduire la dépense. L'orateur signale qu'il est favorable au maintien de la division du corps de la Marine en escadres fixes, mais « que ce n'est pas l'opinion générale ».

Le nouveau plan du comité comporte une mesure à laquelle Malouet s'oppose ensuite violemment, le grade d'enseigne non entretenu pour tous les capitaines de commerce<sup>242</sup>. Il s'écrie que « c'est établir sur les ruines des anciens préjugés de plus dangereuses prétentions ; c'est manquer complètement le but qu'on se propose d'allier la marine du commerce avec la marine militaire, de les rendre auxiliaires l'une de l'autre, puisqu'on ne veut plus en former qu'un seul corps ; c'est enfin consacrer, par des lieux communs et des déclarations oratoires, le plus dangereux des excès, celui d'ériger en principes le ressentiment des abus et l'exagération des principes [...]».

<sup>240</sup> Le nombre des officiers est réglé sur les états-majors des bâtiments réglés par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 concernant les officiers de marine, titre 6 et un matériel naval de 60 vaisseaux (9 trois-ponts, 18 vaisseaux de 80 canons et 33 vaisseaux de 74 canons) ; 18 frégates portant du 18 et 42 portant du 12 ; 30 corvettes, 30 avisos, bricks, cutters, etc. et 30 flûtes et gabarres. Il faudrait exactement 120 capitaines, 948 lieutenants et 297 sous-lieutenants. La Luzerne force le chiffre des capitaines à 200 pour tenir compte des indisponibilités ; il fait remarquer qu'il y a 400 capitaines et plus dans la marine anglaise, ainsi que 200 *masters and commanders* pour les bâtiments inférieurs.

<sup>241</sup> *Rapport fait à l'Assemblée nationale sur les dépenses et le régime économique de la Marine*, 20 avril 1790, dans la *Collection des opinions de M. Malouet, député à l'Assemblée nationale*, 1791, t. 1, p. 209 à 259, pour ce développement. Malouet avoue qu'il n'a pas obtenu la pluralité des voix du comité de marine, par suite de dissensions internes. Parlant tantôt au nom des signataires, tantôt en son nom propre, il a lié dans son rapport des principes de constitution à des détails économiques, parce qu'il faut au moins indiquer la composition de l'armée navale pour en régler l'administration et donc les dépenses ; le meilleur ordre économique s'allie naturellement au meilleur ordre politique.

<sup>242</sup> *Deuxième opinion sur le nouveau projet de décret du comité de la Marine, relativement à l'organisation militaire*, [29 avril 1791], dans *op. cit.*, t. 2, p. 330 à 445 ; p. 333, 340 et 341, pour ce développement.



L'égalité des droits ne peut exister qu'entre des hommes qui se trouvent dans des circonstances égales de services, de mérites et de moyens. La liberté indéfinie n'existe pour personne ni dans l'ordre social, ni dans l'ordre naturel. [...]. Le plus grand danger pour la liberté, la vue la plus funeste qu'on puisse avoir en politique est d'attribuer à une seule profession, celle des armes par exemple, la mesure des honneurs et prérogatives qui peuvent appartenir aux autres [...]. C'est ainsi que vous courez le risque, par cette manie des rangs, des honneurs militaires transportés hors de leur sphère, de dénaturer votre constitution, d'altérer les formes et les principes du gouvernement et d'*arriver à un gouvernement militaire*, le plus détestable, le plus tyrannique de tous. » Cette crainte est exprimée après l'invention par les Français du mot *militarisme* en 1790 ; la prédiction s'est vérifiée dix ans plus tard, et Malouet lui-même a servi la dictature militaire...

Il résume sa position ainsi. « Il est juste que les capitaines de navire aient le rang d'officier dans l'armée navale aussitôt qu'ils y sont appelés ; il est juste que ceux qui auront servi en cette qualité en obtiennent le brevet et qu'ils aient les moyens de poursuivre la carrière militaire, en se présentant au concours pour les places de lieutenant entretenu ; il est juste que tous les navigateurs du commerce qui se sont distingués à la guerre par des actions éclatantes obtiennent, dès ce moment, tous les grades, toutes les récompenses auxquelles ils ont droit ; mais aussi, il n'y a que cela de juste, le reste est inutile ou dangereux. »<sup>243</sup>

L'Assemblée nationale déforme le plan du comité de marine à la suite de houleux débats, et le Roi sanctionne, le 15 mai et le 10 août 1791, trois lois qui modifient quelques appellations sans changer, sauf exception, le fond des anciennes lois<sup>244</sup>. Les escadres fixes et leurs états-majors sont supprimés<sup>245</sup>. Le corps de la Marine se compose désormais de 3 amiraux, 9 vice-amiraux, 18 contre-amiraux, 180 capitaines, 800 lieutenants et 200 enseignes de vaisseau, soit 30 officiers généraux et 1 180 officiers particuliers<sup>246</sup>. Les officiers de port sont supprimés et ceux qui restent au service

---

<sup>243</sup> L'expérience de la Révolution a conduit Malouet à durcir ses positions politiques. Dans le plan de restauration qu'il dresse en 1799 à l'intention de Louis XVIII, l'ancien constituant réfugié à Londres veut, comme beaucoup, que toutes les combinaisons tendent à ôter pour toujours les droits politiques aux non-propriétaires et à « investir les possesseurs du sol des véritables moyens de le défendre. » Ces derniers détiendraient, sans salaire, tous les pouvoirs secondaires (mais non les emplois normalement rémunérés de l'administration). La destruction par la Révolution d'une partie de la noblesse et l'appauvrissement des survivants conduit à y comprendre « tous les propriétaires indépendants qui seront en état de remplir gratuitement des emplois civils et militaires ». Néanmoins, s'il est d'avis que les écoles de la Marine soient remises, quant à l'instruction, sur le pied de 1786, les élèves ne peuvent plus être tous à nouveau nobles : « c'était un contresens. Il nous coûte assez cher. C'est l'irritation de la vanité qui a commencé l'incendie. »

*Aperçu des moyens les plus propres à accélérer et à consolider le rétablissement de la monarchie en France*, mémoire adressé par Malouet à Louis XVIII en juillet 1799, avec un post-scriptum de novembre (après le coup d'État de Bonaparte), publié par R. Griffiths dans *Malouet (1740-1814). Actes du colloque des 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 1989, publiés en collaboration avec la Revue d'Auvergne*, Riom, 1990, p. 161 à 202 (ici p. 166-167 et 182 à 185).

<sup>244</sup> Ce sont les lois (A) des 29 avril-15 mai 1791 relative à l'organisation de la Marine ; (B) des 22 avril et 1<sup>er</sup> mai-15 mai 1791 relative au corps de la Marine ; (C) des 21 et 30 juillet 1791-10 août 1791 relative aux écoles de la Marine ; *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 1, p. 419 à 427, et t. 2, p. 1 à 6 et 188 à 201.

<sup>245</sup> Loi B, art. 7.

<sup>246</sup> Loi B, art. 2.

sont reclassés parmi les officiers de vaisseau<sup>247</sup>. Les officiers particuliers de vaisseau, de port et des Classes étaient au nombre de 1 392 au début de 1790, dont 428 sous-lieutenants de vaisseau, d'après l'*État de la Marine*. À la nouvelle organisation du corps unique résultant de la loi du 15 mai 1791, 952 de ces officiers sont compris (dont 210 anciens sous-lieutenants de vaisseau, qui deviennent ainsi officiers de marine à titre permanent). Le cadre est complété de 26 élèves, 28 volontaires, 10 maîtres entretenus et un capitaine de commerce (c'est Dalbarade, le futur ministre, intégré dans le grade de capitaine de vaisseau) (**tableau annexe n° 29**). Soit un total provisoire et théorique de 1 017 officiers, dont beaucoup ont déjà émigré ou vont le faire. On peut dire par conséquent que le cadre actif n'est guère diminué par la loi et qu'il reste nombreux ; si l'effectif n'est pas complété à l'organisation, c'est que le gouvernement s'attend à des réclamations de la part d'officiers marchands dont les services pour l'État ne sont pas assez connus : vers la fin de la liste des lieutenants, le rang est provisoire, et l'on a réservé 61 places à des officiers supplémentaires à prendre dans l'ancien cadre<sup>248</sup>. Les officiers non conservés ou qui ne veulent plus servir sont réformés<sup>249</sup>.

La loi institue douze « écoles gratuites et publiques de mathématiques et d'hydrographie » et vingt-deux « écoles gratuites et publiques d'hydrographie », en remplacement des collèges d'Alès et de Vannes, des écoles des élèves de la Marine et de l'artillerie des Colonies et des écoles d'hydrographie<sup>250</sup>. « Tout citoyen âgé au moins de 13 ans, sachant lire et écrire et les quatre premières règles d'arithmétique, muni d'un certificat de la municipalité du lieu de sa naissance, sera admis de droit à l'école [dans l'une des écoles], d'après un ordre de la municipalité du lieu où l'école sera établie, et cet ordre ne pourra lui être refusé, à moins de causes graves, dont le district et le département seront informés. »<sup>251</sup> Les élèves de ces écoles sont tenus de se faire classer à 18 ans, s'ils veulent y poursuivre leurs études<sup>252</sup>. Les professeurs sont choisis par concours publics ; les places dans la première catégorie d'écoles sont attribuées par l'examineur des élèves de la Marine (Monge), rebaptisé examinateur des aspirants de la Marine, celles de la seconde catégorie, par celui des deux examinateurs-hydrographes qui est en tournée au moment du concours (il y a un concours pour chaque école)<sup>253</sup>.

<sup>247</sup> Loi B, art. 8 à 14, qui fixent les modalités de la formation du nouveau corps.

<sup>248</sup> *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 2, p. 11 à 45.

<sup>249</sup> La moitié des 200 places d'enseigne entretenu est donnée à des sous-lieutenants qui ne sont pas promus lieutenants à l'organisation, excepté ceux qui sont attachés aux canonnières-matelots ou qui n'ont pas servi depuis leur nomination. Les sous-lieutenants non compris conservent les deux tiers de leurs appointements jusqu'au moment où ils sont appelés à nouveau au service, au grade d'enseigne, le quart des places leur étant réservé sans concours et à l'ancienneté, jusqu'à extinction (loi B, art. 15 et 16). Les capitaines et majors de vaisseau qui se retirent ou qui ne sont pas compris dans la nouvelle formation ont droit aux deux tiers de leurs appointements pour retraite, ceux qui ont dix ans de services dans leur grade (avec addition de la moitié de la durée dans le grade inférieur, si cela ne suffit pas) obtiennent le grade supérieur en retraite (loi B, art. 21).

<sup>250</sup> Loi A, art. 14 ; loi B, art. 18 ; loi C, t. 1, art. 4 et 5 et t. 6, art. 3.

<sup>251</sup> Loi C, t. 1, art. 23.

<sup>252</sup> Loi C, t. 1, art. 24.

<sup>253</sup> Loi C, t. 1, art. 7, 12 et 13 et t. 6, art. 1 et 2. Le jugement de l'examineur lie la compétence du ministre (*ibid.*, t. 1, art. 14 et 15), alors que d'après l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786, le ministre avait le choix entre deux candidats. Les professeurs de mathématiques des élèves de Brest, Toulon, Rochefort et Lorient (artillerie des Colonies), ceux des collèges d'Alès et de Vannes sont reclassés dans les douze écoles principales, les professeurs des écoles d'hydrographie dans les autres écoles (*ibid.*, t. 6, art. 3 et 4), dont le nombre passe de 22 à 25 d'après la loi du 20 septembre - 10 octobre 1791, *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 2, p. 305 à 307.

Comme le recrutement des aspirants a lieu également par voie de concours organisés par les villes qui abritent une école de première catégorie<sup>254</sup>, il est clair que celles-ci remplacent les deux collèges. Tous leurs professeurs sont rémunérés par l'État, et ces écoles sont aussi soumises à la police des villes, qui fournissent le local d'enseignement<sup>255</sup>. Les examinateurs « surveillent l'instruction et la dirigeront d'une manière uniforme dans tous les ports » ; dans les ports de commerce, ils font leurs observations aux municipalités, et, dans les ports militaires, au commandant du port, qui a « l'inspection habituelle des études »<sup>256</sup>.

L'État entretient en permanence 300 aspirants rémunérés pendant trois ans et renouvelés par concours et par tiers chaque année, les places étant attribuées au prorata du nombre de candidats inscrits dans chacune des douze villes où l'examen doit avoir lieu<sup>257</sup>. Tout jeune homme de 15 à 20 ans peut s'y présenter : il est interrogé sur l'arithmétique, la géométrie, les éléments de navigation et de statique, c'est-à-dire sur le programme des défunts collèges<sup>258</sup>. Le ministre envoie une lettre d'admission aux candidats reçus par l'examineur et leur désigne un port d'affectation<sup>259</sup>. Ces aspirants pourront, après trois ans d'entretien, se présenter au *concours d'enseigne entretenu*, à condition d'être âgés de 18 à 30 ans et de prouver quatre années de navigation<sup>260</sup>. L'état d'aspirant entretenu est une facilité, non une obligation ; au reste *le législateur contraint tous les futurs officiers de marine à naviguer au commerce* et prévoit par conséquent que les armateurs doivent recevoir l'un des anciens aspirants (les élèves et volontaires de 1786) sur chaque vaisseau de 150 tonneaux au moins, armé pour le long cours ou pour le grand cabotage, afin de leur permettre de compléter le temps de navigation exigé<sup>261</sup>.

La loi distingue les enseignes entretenus des *enseignes non entretenus*, lesquels ne sont autres que les capitaines de navire, dont l'appellation disparaît jusqu'en 1795<sup>262</sup>. Les *examens* publics annuels ont lieu, pour ces derniers, dans les trente-quatre villes qui abritent une école<sup>263</sup>. Tout navigateur qui, après six ans de navigation dont un au moins sur les vaisseaux de l'État ou les corsaires, satisfait à l'examen est nommé enseigne non entretenu par le ministre<sup>263</sup>. L'examineur-hydrographe en tournée interroge les candidats sur les « éléments de mathématiques » et « la théorie et la pratique complète de la navigation »<sup>264</sup>. Un enseigne, un maître d'équipage et un canonnier des Classes nommés par l'officier des Classes du quartier posent les questions sur la partie pratique<sup>265</sup>.

Tous les enseignes, entretenus ou non, peuvent commander, pourvu qu'ils aient 24 ans, et eux seuls ont le droit de commander au long cours ou au grand

---

<sup>254</sup> Loi C, t. 2, art. 1.

<sup>255</sup> Loi C, t. 1, art. 4 à 6, 16 et 17.

<sup>256</sup> *Ibid.*, art. 22.

<sup>257</sup> Loi A, art. 15 à 18 ; loi B, art. 4 ; loi C, t. 2, art. 1 et 3.

<sup>258</sup> Loi A, art. 15 et loi C, t. 2, art. 6.

<sup>259</sup> Loi C, t. 2, art. 9 à 11.

<sup>260</sup> Loi A, art. 19, 22 et 30.

<sup>261</sup> Loi A, art. 20.

<sup>262</sup> Loi A, art. 24 et loi B, art. 17.

<sup>263</sup> Loi A, art. 24 et loi C, t. 4, art. 1.

<sup>264</sup> Loi C, t. 4, art. 2 et 5.

<sup>265</sup> Loi C, t. 3, art. 3 et t. 4, art. 8.

cabotage<sup>266</sup>. Les enseignes non entretenus ne reçoivent d'appointements et n'exercent d'autorité que lorsqu'ils sont appelés au service de l'État<sup>267</sup>. Tous les enseignes au service sur le même vaisseau ou dans le même port jouissent des mêmes prérogatives et exercent la même autorité ; ils prennent rang entre eux suivant le temps de navigation faite en cette qualité sur les bâtiments de l'État<sup>267</sup>. Les anciens aspirants non admis au concours d'enseigne entretenu prennent rang avec les nouveaux aspirants entretenus selon la date de réception en qualité d'aspirant, lorsqu'ils sont de même appelés au service<sup>268</sup>. Tout navigateur non reçu enseigne ni aspirant, mais qui aura servi comme second pendant dix-huit mois au moins sur des bâtiments marchands armés par vingt hommes au minimum, est également employé en qualité d'aspirant dans l'armée navale<sup>269</sup>. Ces aspirants non entretenus succèdent donc aux officiers bleus, et les enseignes non entretenus aux officiers auxiliaires de Sartine.

Le concours d'enseigne entretenu organisé dans les trois grands ports est plus difficile que l'examen des enseignes non entretenus et suppose que les candidats ont suivi des cours d'approfondissement en théorie, puisque le programme théorique comprend l'arithmétique, la géométrie, l'algèbre, la mécanique des fluides et des solides, la théorie et la pratique de la navigation<sup>270</sup>. Le programme pratique des enseignes non entretenus sert ici d'examen préliminaire et éliminatoire, et le classement résulte de l'examen sur la théorie<sup>271</sup>. Le dixième des places vacantes dans le grade est réservé aux maîtres entretenus, moitié à l'ancienneté de l'entretien, moitié au choix du Roi, sans égard à l'âge<sup>272</sup>. Les maîtres-pilotes entretenus doivent être progressivement compris, sans concours, parmi les enseignes entretenus, leur grade et leur titre étant supprimés<sup>273</sup>.

Le grade de lieutenant de vaisseau est accessible à tous les enseignes de moins de 40 ans : les cinq sixièmes des places vacantes seront données à ceux qui auront le plus de temps de navigation en qualité d'enseignes sur les vaisseaux de l'État, mesure qui exclut de l'avancement les capitaines de commerce qui se tiennent à leur profession ; le dernier sixième est laissé au choix du Roi, parmi les enseignes qui comptent deux ans de navigation sur les vaisseaux de l'État<sup>274</sup>. Les lieutenants prennent rang entre eux suivant leur ancienneté dans le grade et seront « entretenus et entièrement et perpétuellement voués au service de l'État », alors que le législateur prévoit la démission de certains enseignes entretenus, qui passent alors dans le cadre des enseignes non entretenus<sup>275</sup>. Les capitaines de vaisseau sont pris parmi les lieutenants,

---

<sup>266</sup> Loi A, art. 25.

<sup>267</sup> Loi A, art. 27 et 32. Le calcul du rang est à faire à chaque fois : la mesure est inapplicable.

<sup>268</sup> Loi A, art. 21.

<sup>269</sup> Loi A, art. 26.

<sup>270</sup> Loi A, art. 29 et loi C, t. 3, art. 1 et 7.

<sup>271</sup> Loi C, t. 3, art. 3 à 5, 9 et 10.

<sup>272</sup> Loi A, art. 28.

<sup>273</sup> Loi B, art. 22 à 25. Les maîtres-pilotes non entretenus auront le titre et le brevet d'enseigne non entretenu et seront admis au concours d'enseigne entretenu sans condition d'âge : autre mesure impraticable, en raison du programme du concours. Tous les pilotes qui n'auront pas été faits enseignes seront appelés au service de l'État en qualité de timoniers ou chefs de timonerie, avec une paie égale à celle qu'ils auront eue lors de la suppression du grade.

Les titres de maître au petit cabotage, de pilote côtier et de pilote lamaneur subsistent néanmoins dans la marine marchande : le législateur (loi C, t. 5) prévoit trois examens très semblables à ceux qui existaient et la délivrance d'une lettre d'admission par le ministre dans chaque cas.

<sup>274</sup> Loi A, art. 33.

<sup>275</sup> Loi A, art. 31 et 34.

moitié à l'ancienneté, moitié au choix, sans avoir égard à l'âge<sup>276</sup>. Le choix ne peut porter que sur des lieutenants qui auront au moins trois ans de navigation dans leur grade ; des enseignes non entretenus de plus de 40 ans qui se seront distingués dans leur métier de capitaine de navire ont également accès à ce grade<sup>277</sup>. Les capitaines de vaisseau prennent rang entre eux selon la date de leurs brevets et, dans une même promotion (date), selon le rang qu'ils avaient lorsqu'ils étaient lieutenants<sup>278</sup>.

Les contre-amiraux sont pris parmi les capitaines, un tiers à l'ancienneté et deux tiers au choix parmi ceux qui comptent deux ans de navigation dans leur grade et, normalement, de commandement à la mer, quoique cette dernière condition ne soit pas mentionnée explicitement<sup>279</sup>. Les contre-amiraux deviennent vice-amiraux à l'ancienneté, mais le Roi choisit les amiraux parmi les uns et les autres<sup>280</sup>. Les officiers commandant les escadres en Amérique ou aux Indes peuvent faire des promotions provisoires conformément à la nouvelle loi ; celles que le Roi confirme sont imputées au quota des avancements au choix<sup>281</sup>. Le Roi nomme à tous les commandements et peut les retirer par un ordre simple, sans qu'il y ait accusation ; les commandants d'armée ou d'escadre exercent ce droit pendant la campagne<sup>282</sup>.

Si l'on examine bien le nouveau plan d'éducation des officiers militaires, on reconnaît sans peine que les élèves et les volontaires ne forment plus qu'une catégorie de navigateurs, qui sont instruits dans les mêmes écoles et astreints à naviguer sur les navires marchands, pour tout ou partie du temps de navigation exigé d'eux. Les sous-lieutenants de vaisseau, considérés comme officiers de réserve, subsistent sous l'appellation d'enseignes non entretenus, mais leur nombre est égal à celui des capitaines marchands, soit 8 000 environ, sans que l'État leur verse d'appointements lorsqu'ils ne le servent pas. Le nouveau législateur a supprimé l'obstacle que représentait le recrutement nobiliaire et que le maréchal de Castries avait contourné. Il en invente un autre en noyant au début de leur carrière les véritables officiers de marine parmi les capitaines de commerce. Il aurait pu conserver le système de ce ministre perfectionné par le concours en 1788. Seules des mesures transitoires sont prises, afin de ne pas léser les élèves ni les volontaires. Et son plan s'apparente à celui que Rodier avait échafaudé en 1763 et que Choiseul avait jugé le meilleur. Choiseul a échoué à cause de l'article de la noblesse ; c'est ce même article qui vide les rangs du corps à la nouvelle organisation.

Castries a mis la Marine sur les bons rails, et trente années de fermeté et de surveillance attentive auraient pu faire du corps noble une phalange redoutable. La Luzerne peut écrire sans exagération en 1791 : « Jamais la France n'a eu dans ses armées navales un corps d'officiers si éprouvé et si exercé. La plupart d'entre eux se sont signalés pendant la dernière guerre dans des campagnes et des combats qui honorent notre pavillon. On ne les a point laissés depuis cette époque dans l'inactivité, et peut-être aucune puissance de l'univers n'en compte-t-elle dans ce moment à son service un nombre si considérable qui se soient rendus recommandables par leurs

---

<sup>276</sup> Loi A, art. 35.

<sup>277</sup> Loi A, art. 36 et 37.

<sup>278</sup> Loi A, art. 38.

<sup>279</sup> Loi A, art. 40, 46 et 47.

<sup>280</sup> Loi A, art. 41 et 42.

<sup>281</sup> Loi A, art. 43.

<sup>282</sup> Loi A, art. 49 et 50. Le droit de démonter les capitaines est donc automatiquement délégué par le Roi pendant la campagne.

lumières, par leurs talents, par leur courage et par leur zèle. L'admission des élèves qui doivent un jour remplacer ces officiers et leur instruction n'ont en aucun temps été plus surveillées. L'effet heureux du concours qui a eu lieu pendant les deux dernières années n'a permis d'entrer dans le corps qu'à des sujets distingués déjà par leurs connaissances et leur aptitude à en acquérir. »<sup>283</sup> La Révolution a détruit l'œuvre de relèvement, et les officiers nobles ont été à leur tour victimes de l'insubordination<sup>284</sup>. La Révolution n'a même pas institué le recrutement par concours des fonctionnaires publics ; si la nouvelle noblesse est élue peu à peu de cette manière, le concours a été imposé dans la Marine à la noblesse de naissance, pour la première et la dernière fois, au début de 1789.

---

<sup>283</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, cité par Étienne Taillemite dans *L'histoire ignorée de la Marine française*, 1988, p. 280-281.

<sup>284</sup> Bougainville écrit ainsi au ministre de la Marine : « La discipline militaire, cette discipline sainte sans laquelle ne peut exister une armée navale, surtout, est anéantie. Un officier général n'y saurait agir sans coopérateurs, et je cherche vainement ceux qui joignaient à la théorie la science des manœuvres d'armée et la pratique des combats. Après une longue patience de leur part, les excès répétés d'une insubordination consacrée par l'impunité les ont éloignés du théâtre de leurs travaux. » É. Taillemite, *op. cit.*, p. 281.

## Du côté des arsenaux

Il est clair qu'en 1780 la marine militaire, c'est-à-dire le corps des officiers de marine, forme le problème principal à résoudre, et les arsenaux le problème accessoire. Cependant l'application de l'ordonnance de 1776 y est contrariée par la résistance des agents civils et, comme l'écrit un officier militaire de haut rang que nous n'avons pas identifié, « il en est résulté une espèce d'anarchie au moins sur bien des points et que la partie économique a été réellement très mal administrée »<sup>1</sup>. Le ministre entend maintenir l'ordonnance et rétablir l'ordre dans la partie économique<sup>1</sup>. L'étude que nous avons menée à ce sujet a apporté d'inégales lumières sur son œuvre. La première partie de ce chapitre décrit l'ascension des ingénieurs, que ce ministre a favorisée ; du reste les ingénieurs-constructeurs ont ensuite profité de la Révolution et des entreprises de la Plume pour asseoir définitivement leur pouvoir dans les arsenaux. Dans la seconde partie, nous présentons des éléments disparates pour expliquer l'œuvre du maréchal de Castries dans cette partie du service de la Marine. Il a aménagé par voie d'ordonnances le système dualiste de 1776 et pris quantité de mesures de détail qui ont pu modifier le régime économique des arsenaux et que nous évoquons en général de façon indirecte, par les mémoires qui en font mention. L'étude économique des arsenaux, qui reste à faire, apportera la solution de cette difficulté, mais elle est elle-même difficile.

Le successeur de Castries, le comte de La Luzerne, aurait été le réformateur des arsenaux, sans les circonstances de l'année 1789. Il plaide qu'il s'est appliqué à augmenter sans ostentation les forces navales et à procurer à la Marine tout ce qui manquait ; réformer des abus, introduire quelques institutions utiles, c'était tout ce qu'il pouvait se permettre sans danger car il ne faut jamais risquer d'arrêter la machine dont on va se servir en cherchant à la perfectionner<sup>2</sup>. La Luzerne reconnaît que l'œuvre de

---

<sup>1</sup> *Observations sur l'état actuel de l'administration de la Marine à Versailles, à l'occasion du projet de donner à M. de Clugny une correspondance particulière de détails avec les ports. Pour M. le marquis de Castries seul*, 18 février 1782, copie, C<sup>2</sup>-120. Ce mémoire est exploité au chapitre 24.

<sup>2</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé*, A.N., fonds des Colonies, F<sup>3</sup>-158, f<sup>o</sup> 330 et 558. Les bruits de guerre ont entraîné l'armement de 45 vaisseaux en août 1790 (*ibid.*, f<sup>o</sup> 529). « La France ne peut pas me reprocher les causes morales qui auraient peut-être gêné nos opérations militaires, ce que je ne discernais que trop. L'esprit d'indiscipline général, quelque eussent été mes soins, avait plus tard gagné les matelots et les gens de mer, mais s'était enfin répandu aussi parmi eux, et quel succès espérer de nos flottes si la plus exacte subordination ne règne à bord des vaisseaux ? » (*ibid.*, f<sup>o</sup> 530).

son prédécesseur a dégagé la voie<sup>3</sup> et, s'il n'a pas son envergure politique, il est un administrateur probe, compétent, lucide et travailleur : ces qualités suffisent en temps ordinaire, et la Marine eût été différente si tous ses prédécesseurs les avaient possédées au même degré. Le maréchal, qui n'a pu ni provoquer la chute de Calonne, ni empêcher la réunion d'une assemblée des notables, ne supporte pas la faute qui a consisté, pour Louis XVI, à nommer un prêtre intrigant et connu pour tel à la tête du gouvernement. Le maréchal est de ceux qui pouvaient aider le Roi à sauver le régime : Louis XVI ne l'a pas vu et, lorsque enfin il l'appelle à son secours au mois de juillet 1789, l'ancien ministre se refuse, Cassandre se retire en Suisse, le soldat déserte. La Luzerne ne déserte pas ; s'il démissionne avec les autres membres du cabinet Necker le 11 juillet, il reprend ses fonctions quelques jours plus tard, lorsque le Roi le lui demande.

## 23.1. Les progrès des ingénieurs-constructeurs

### 23.1.1. La standardisation de la flotte

Duhamel du Monceau conserve jusqu'à sa mort la fonction d'inspecteur de la Marine et de directeur de l'école de Paris, mais il n'exerce plus depuis longtemps que la seconde fonction. À quatre-vingts ans il se porte encore bien et doit se soucier davantage de terminer son œuvre que de ses inspections ; au reste, l'on conçoit que l'éloignement ait pu faire de lui un homme dépassé par certains côtés.

Le chevalier de Borda (1733-1799), qui va lui succéder, a commencé une double carrière d'officier du Génie et de scientifique ; il produit des mémoires sur la résistance de l'air puis des fluides en général qui lui ouvrent les portes de l'Académie des sciences dès 1756<sup>4</sup>. Il est affecté en 1762 à Brest, au moment où son corps vient d'être chargé des travaux des ports de guerre et des fortifications maritimes. Lui-même auteur de travaux scientifiques, le comte de Roquefeuil (1714-1782), commandant du

<sup>3</sup> La démission du maréchal, acquise le 27 juin 1787, est effective à la fin d'août, et le ministre des Affaires étrangères, le comte de Montmorin (1745-1792) assure l'intérim jusqu'à la prestation de serment de La Luzerne, le 23 décembre. Malouet écrit plus tard que le défaut qui a perdu Louis XVI est de n'avoir jamais fait confiance qu'à demi aux collaborateurs qu'il estimait (*Mémoires de Malouet*, éd. de 1874, t. II, p. 226).

Le 13 juillet 1789, Louis XVI demande au maréchal de reprendre sa place au Conseil et au département de la Marine, par une lettre qui montre que le dissentiment récent avec Necker est connu du souverain et l'aurait empêché de le rappeler aux affaires avant cette date. Il ne dit pas qu'il a d'abord pressenti Arnaud de La Porte, mais en vain. Pour toute réponse, le maréchal envoie une lettre dont la sécheresse et l'espèce d'indifférence qu'elle traduit frappent le lecteur.

Les deux lettres sont reproduites dans le duc de Castries, *Le Maréchal de Castries*, 1979, p. 139-140. Les projets de lettres plus développées (306AP25, pièces n° 19) traduisent la gêne de l'ancien ministre autant que le scrupule (sa lettre a été interceptée et lue en public) : Castries cherche à se persuader qu'il n'y avait plus rien à faire, mais n'aurait-il pas eu le sentiment qu'il avait manqué à l'honneur, et particulièrement à l'honneur militaire ?

À la fin de l'été, il obtient du Roi l'autorisation de quitter le Royaume. Il sert un temps d'intermédiaire entre Louis XVI et ses frères, mais en vain. On lui doit néanmoins une partie de l'éducation politique de Louis XVIII : c'est un maigre avantage.

<sup>4</sup> Jean Mascart, *La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799), épisodes de la vie scientifique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1919, p. 56, 64 à 68, 83 à 98, 135, 137, 140, 145 à 148 (lettre de Roquefeuil au ministre du 17 octobre 1766), 178, 185 à 187, 338 à 340, 346, 390 à 392 (lettre de Roquefeuil au ministre du 28 octobre 1771), 410, 455, 463 et 466 à 470, pour ce développement.



port, le remarque et cherche à l'attirer dans la Marine, dans le « Génie de la Marine », ainsi qu'il l'écrit au ministre Praslin à la fin de 1766. Il le voit déjà inspecteur général des constructions, chargé d'examiner les plans et les calculs envoyés à la Cour pour approbation, et adjoint à Duhamel pour l'école de Paris.

Cinq ans plus tard, il écrit à Boynes dans le même but et se plaint de l'attitude des constructeurs en général, dont la réputation se fait après la première campagne de chacune de leurs constructions et notamment par la vitesse, parce qu'ils font des « bâtiments fort légers, fort longs et fort mal liés », qu'il faut ensuite radouber et cela aux dépens de la marche précédemment vantée. L'ordonnance de 1765 prévoit que le ministre examine et approuve les plans avant exécution ; il est censé avoir un collaborateur pour cette besogne, et, selon Roquefeuil, il n'en a pas. L'officier général regarde la place comme « la plus importante de toute la Marine. Ce n'est pas tout de veiller à la conservation des bois [nouvelle pique contre Duhamel] ; la plus grande perfection de les mettre en œuvre est œuvre encore plus essentielle [...] ». »

Tout va lentement dans la Marine, et, après avoir obtenu l'admission de Borda à la fin de 1767, peut-être à la faveur du retrait du corps du Génie, le zélé protecteur s'occupe d'abord de le faire naviguer, afin de lui donner cette expérience de la mer qui lui manque encore. Le lieutenant de port surnuméraire s'embarque en septembre 1768 sur la flûte la *Seine*, en qualité d'officier en second : le ministre veut faire reconnaître les qualités respectives de cinq bâtiments récents. En 1771, Borda s'embarque sur la *Flore*, et l'Académie des sciences le choisit ainsi que le chanoine Pingré (1711-1796) pour ses commissaires. Chargé d'examiner divers instruments de navigation, dont des montres marines, Borda, reprenant l'idée de l'astronome allemand Tobie Mayer (1723-1762), imagine le cercle à réflexion qui porte son nom. L'officier est chargé d'une mission complémentaire en 1776-1777 sur la *Boussole*, bâtiment dont il a le commandement. Il occupe ensuite les fonctions de major général de l'escadre de d'Estaing pendant la campagne de 1778-1779 dans l'Atlantique et il est promu capitaine de vaisseau du 13 mars 1779. En août 1782, il prend le commandement du *Solitaire* de 64 canons sous les ordres de Guichen. Un engagement avec une escadre anglaise au large de La Barbade permet à la division de Borda d'échapper à un combat trop inégal, mais le *Solitaire* est pris et son commandant emmené en captivité. Libéré sur parole rapidement, Borda rentre en France après une visite au Danemark : il ne naviguera plus.

Le ministre Bourgeois de Boynes se montre partisan de l'uniformité des constructions et donc des plans-types, au moins pour des raisons économiques (interchangeabilité de tout le matériel d'armement, équipages standard)<sup>5</sup>. Il regrette que la question ait été abandonnée aux ingénieurs-constructeurs et que ceux-ci se soient davantage souciés de leur réputation que de l'uniformité ; il escompte de plus que cette uniformité fera diminuer l'effectif du corps. La surveillance effective des travaux par des officiers militaires, voire la direction que ce ministre paraît vouloir leur confier quand ils en seront capables, lui sert de motif pour éconduire Roquefeuil, qui cherche à nouveau à placer son protégé à Versailles<sup>6</sup>.

Groignard est son homme. Il l'appelle auprès de lui et lui confie l'établissement des plans de vaisseaux ; le traitement remplace avantageusement la

<sup>5</sup> Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, 1991, p. 554 et 555, pour ce développement.

<sup>6</sup> Lettre du ministre du 10 juillet 1772 citée par Jean Mascart, *op. cit.*, p. 392.

double paie dont l'ingénieur jouissait du temps de la Compagnie des Indes<sup>7</sup>. Un autre ingénieur, obscur celui-ci, Rafeau (1730-ap.1817), travaille au bureau des Ports de 1767 à 1776<sup>8</sup>. En 1774, il se dit modestement « chargé des papiers relatifs à la construction des vaisseaux et des bâtiments civils » ; en 1794, alors que sa réputation est en jeu, il écrit qu'il examinait les plans à soumettre à l'approbation du ministre et qu'il a tracé ceux des vaisseaux dont on réglait alors les dimensions, c'est-à-dire ceux de Groignard.

Celui-ci défend ainsi sa cause<sup>9</sup>. Les progrès qui distinguent la construction navale française sont dus selon lui à la confiance qu'on a justement accordée à « quelques ingénieurs-constructeurs instruits » et aux libertés qu'ils ont prises par rapport aux règles habituelles de la construction. Ces ingénieurs admettent la standardisation des principaux objets d'armement. Mais Groignard est d'avis qu'il faut uniformiser le dessin de la carène des vaisseaux lui-même car « c'est cette différence de marche et de qualité qui fait le désordre des escadres »<sup>10</sup>. Pour y parvenir, il convient tout simplement d'attribuer l'établissement des plans au seul ingénieur-constructeur en chef de chaque port, « qui doit être le plus habile à construire les meilleurs vaisseaux ». L'inspecteur des constructions tel qu'il le conçoit est le plus habile des ingénieurs-constructeurs en chef et celui qui a le plus construit : dans cette fonction, il concilierait les opinions, les différents *systèmes* et fixerait tout ce qui doit l'être. On en viendrait ainsi peu à peu à l'uniformité générale. Les ingénieurs garderaient la faculté de proposer de nouveaux plans contenant les améliorations dont ils auraient eu l'idée : ils seraient examinés par le port, puis par l'inspecteur des constructions. Lorsqu'il serait construit un vaisseau selon un plan nouveau, on le ferait naviguer avec des bâtiments de même rang construits selon le plan en vigueur et, s'il donnait de meilleurs résultats, il deviendrait le nouveau type. Ainsi, en partant d'un point fixe, l'on parviendrait « à perfectionner un art si difficile sans en arrêter les progrès ».

Las ! Sartine, successeur de Boynes, n'est pas partisan du plan-type<sup>11</sup>. Il paraît céder à l'esprit de localité : les ports auraient accepté les nouveaux plans par esprit d'obéissance, mais en pensant que le résultat ne serait pas à la hauteur des espérances. Aucune construction neuve n'est autorisée en 1776 et 1777 ; elles reprennent sans plan-type en 1778. Sartine laisse également passer l'occasion de doubler en cuivre une partie de la flotte avant la guerre, alors que cette technique permet aux bâtiments de naviguer avec les lignes d'eau prévues par les ingénieurs et non celles qui

<sup>7</sup> À Versailles, Groignard gagne 12 000 l (autant qu'un lieutenant général) et dispose de 6 000 l pour frais de bureau, de dessinateur, de secrétaire, etc., au moins jusqu'au départ de Boynes. C<sup>7</sup>-132, dossier à son nom.

<sup>8</sup> C<sup>7</sup>-267, dossier au nom de Rafeau, pour la fin du paragraphe.

<sup>9</sup> *Moyen de fixer les proportions de la figure des vaisseaux de chaque rang*, mémoire de 1773, D<sup>1</sup>-2, reproduit dans Alain Demangeon et Bruno Fortier, *Les vaisseaux et les villes*, Bruxelles et Liège, 1978, p. 54 à 57, pour ce paragraphe.

<sup>10</sup> La Luzerne donne l'explication suivante : « si on donne chasse à un ennemi inférieur, mais dont l'infériorité n'est pas très marquée, il est de la plus haute importance que la majeure partie de l'escadre puisse le joindre en même temps, sans quoi l'on ne pourra le forcer à combattre ; si on prend chasse au contraire devant un ennemi supérieur, les vaisseaux qui, en raison de la disparité de leur construction, ne marcheraient pas aussi bien, retarderaient la marche de l'escadre entière et la forceraient ou à les abandonner ou à accepter un combat désavantageux ». *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé*, f<sup>o</sup> 493. L'état de la coque influe également beaucoup sur la marche, d'où la volonté de Castries et de La Luzerne de doubler en cuivre tous les bâtiments de combat.

<sup>11</sup> Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 556 à 558 et 695, pour ce paragraphe.

résultent successivement de la salissure de la coque par les coquillages et autres organismes qui s’y agglutinent peu à peu.

La réputation de Groignard était grande et il a beaucoup construit<sup>12</sup> ; on voit bien d’après le mémoire précédent qu’il veut cette place d’inspecteur des constructions pour lui-même, et que la demande est suggérée de manière indiscreète. Il a été moins heureux dans ses dernières constructions de vaisseaux. Le marquis de Castries lui accorde d’abord sa confiance comme ses prédécesseurs, et les six vaisseaux de 74 canons en construction en 1781 sont exécutés selon ses plans, des plans d’ailleurs différents les uns des autres (il y en a trois). Mais trois d’entre eux sont manqués, et ils doivent être soufflés et modifiés<sup>13</sup>. Ces échecs s’ajoutent à ceux que Clairain-Deslauriers a essuyés en nombre égal en 1779<sup>13</sup>. Le ministre se tourne vers Borda : ses connaissances en architecture navale sont notoires et son caractère doux, affable et désintéressé ont pu le servir. Groignard a admis que le *Pégase* avait bien été exécuté selon ses plans ; il cherche à le réparer en évitant la publicité, mais il ne peut empêcher que la marine de Brest préfère le *Northumberland* de Sané (1740-1831) à son *Robuste*<sup>14</sup>. Il s’incline lorsque le choix du plan-type du 74 canons est fait<sup>15</sup> ; le ministre l’emploie aux travaux hydrauliques, où il trouve encore l’occasion de s’illustrer après le bassin de Toulon qui lui est dû<sup>16</sup>.

Borda a déjà conseillé Sartine. Il a pu observer le comportement à la mer de l’*Annibal*, premier 74 canons de Sané, dans la campagne qu’il a faite avec d’Estaing, et

<sup>12</sup> Selon l’état de ses services qu’il rédige le 27 juin 1776, il a construit 35 vaisseaux, 18 frégates, 4 flûtes, 6 prames et 252 autres bateaux à fond plat destinés à l’invasion de l’Angleterre prévue pour 1759. C<sup>7</sup>-132.

<sup>13</sup> Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 695 et 698.

<sup>14</sup> La correspondance particulière d’Hector avec le ministre permet d’obtenir quelques précisions (296AP). « Tout le monde ici trouve que le *Sceptre* et le *Northumberland* sont supérieurs à tous égards au *Pégase*. Je sens bien qu’il y a un peu d’humeur en ce moment contre M. Groignard qui, avec du génie, a fait des vaisseaux qui prouvent qu’il néglige trop la solidité et la durée » (lettre d’Hector du 27 février 1782). On a soupçonné que les plans n’avaient pas été observés exactement, et Hector a semoncé les ingénieurs. Pourtant il ne croit pas à une machination, ni même à la mauvaise volonté (mars 1782). Les échecs ont piqué l’amour-propre des ingénieurs, parce qu’avant ceux de Clairain-Deslauriers, il n’y en avait pas eu depuis longtemps (11 mars 1782). Groignard ne veut plus construire (29 mars 1782).

<sup>15</sup> « J’ai pour M. Groignard toutes les attentions convenables à sa position. Il ne m’a pas paru affecté du choix du plan [de Sané]. Votre lettre a tout fait et, dans le vrai, il est au-dessus des petits revers » (lettre d’Hector au ministre du 30 mai 1782).

<sup>16</sup> La construction à Toulon d’un bassin de radoub a longtemps paru impossible. Le projet que soumet Groignard et qui a l’approbation de l’Académie des sciences, est exécuté de 1774 à 1778 avec plein succès. L’ingénieur obtient en récompense une commission d’ingénieur général de la Marine le 1<sup>er</sup> janvier 1779 assortie de 12 000 l d’appointements, puis la croix de Saint-Louis, une pension de 6 000 l sur le Trésor et même le grade de capitaine de vaisseau. Il a été anobli en 1776. Groignard dépasse ainsi en fortune et en honneurs tous ses collègues et tous ceux qui ont fait partie du corps depuis sa création.

Par la suite, il améliore la forme de Brest (qui date du siècle précédent), et ce travail est fini en 1783 sous l’œil admiratif d’Hector : « Son bassin va supérieurement bien, et j’espère que, contre l’usage des grands édifices, il sera prêt à l’époque donnée. C’est un superbe morceau [... qui] influera éternellement sur la célérité de ses opérations. » (lettre au ministre du 4 novembre 1782).

L’ingénieur est employé à des travaux hydrauliques dans l’intérieur du pays : inspection du canal d’Agde à Beaucaire (cf. rapport du 1<sup>er</sup> septembre 1784, 306AP21, pièce n° 15), travaux en Picardie (47AP), notamment. Castries a également exhumé son projet pour conserver les bois et construire à couvert, daté de 1773 et approuvé par le conseil de marine de Brest le 23 septembre 1773 (306AP18, pièces n° 14 et 306AP22, pièces n° 5). Le caractère de Groignard et certaines apparences plaident contre lui, mais il ne faut pas trop s’y fier (pour les dernières années de sa vie en particulier).

a conseillé à ce ministre de le charger des plans du *Northumberland*<sup>17</sup>. Les plans-types étant de nouveau à l'ordre du jour, Borda convainc Castries de faire appel à Sané pour celui du 74 canons et, après l'examen de son plan et de celui proposé par Groignard (le *Suffisant*) et par Coulomb (le *Centaure*), le plan de Sané est adopté comme type en mai 1782<sup>18</sup>. Borda est donc devenu le conseiller technique de Castries en matière de construction navale. L'année suivante, ce dernier le félicite pour le plan du *Téméraire* qui lui est dû et peut être un perfectionnement de celui de 1782<sup>19</sup>. Un concours analogue pour les trois-ponts (six ingénieurs proposent des plans, cette fois) conduit le ministre à retenir le plan de Sané en 1784, et à nouveau son plan pour le vaisseau de 80 canons en 1787<sup>20</sup>. La Luzerne écrit que Sané a « fait » ou « rédigé » les plans-types et que Borda les a « dirigés » ou « corrigés »<sup>21</sup>.

Voici comment les types ont été déterminés<sup>22</sup>. Le 64 canons, étant plus coûteux que le 74 à proportion de sa puissance offensive, est éliminé. Le 74 canons, doté d'une batterie de 36 et d'une batterie de 18, peut tenir la ligne contre les plus forts vaisseaux et, si l'on ne faisait que des vaisseaux supérieurs au 74 canons, la majeure partie des gros bois des forêts françaises resterait sans emploi. Le vaisseau de 80 canons est celui qui coûte le moins cher à proportion de sa puissance. Enfin les trois-ponts sont destinés à combattre ceux que l'Angleterre a multipliés. Les trois plans-types ont été établis de telle façon que les trois modèles de vaisseaux, quel que soit le vent, aient à peu près la même marche, la même batterie et la même force pour porter la voile. Le plan du 74 canons dérive de ceux des vaisseaux qui ont eu le plus de succès pendant la guerre d'Amérique. Celui du 80 canons, afin qu'il ait le même rapport de la longueur à la largeur et au creux que le 74 canons. Le maître-couple du 118 canons étant plus plein, on a allongé la coque des 110 canons sans en changer la largeur, si bien que l'on a 1/15 d'artillerie de plus pour 1/20 de dépense supplémentaire.

Les frégates sont de deux types : celles de 36 canons qui portent 26 canons de 18 et celles de 32 canons qui portent 26 canons de 12 à leur batterie. Seules les proportions générales ont été fixées, de façon à laisser aux ingénieurs la liberté de faire des essais sur les formes de carènes, pourvu qu'ils respectent ces proportions générales.

<sup>17</sup> Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 699 et 700 et lettre de Fleurieu à Sartine du 17 avril 1780, C<sup>7</sup>-106. Dans cette lettre, Fleurieu expose que Borda souhaite voir confier les plans du *Northumberland* à Sané selon ses dernières propositions.

<sup>18</sup> Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 699.

<sup>19</sup> C<sup>7</sup>-37, dossier au nom de Borda ; le ministre annonce qu'il va en parler au Roi.

<sup>20</sup> Patrick Villiers, *op. cit.*, p. 703 et 706.

<sup>21</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé*, p. 496. Si La Luzerne ne cite pas le nom de l'ingénieur dans son mémoire, c'est intentionnellement. Nous avons remarqué qu'il citait très peu de noms de personnes et toujours de manière élogieuse ; ce sont des modestes, dont l'utilité doit être illustrée par le ministre, les autres n'ayant pas besoin de lui pour se mettre en valeur. C'est ainsi qu'il mentionne le maître-mâteur Barbé (1734-1825), dont nous avons-nous-même parlé ; il parle chaleureusement d'un ancien officier du Génie, Fougeroux de Blaveau (1734-1788), neveu de Duhamel, qu'il est parvenu à tirer de sa retraite pour lui faire dresser les plans de l'agrandissement du port et des établissements de Brest, dont l'exécution a été commencée, puis suspendue par suite du manque de fonds ; il indique l'aide qu'il a obtenue du maréchal de camp de Manson (1724-1809), inspecteur général de l'artillerie des Colonies, la valeur de l'intendant général des Classes Pouget et de Claret de Fleurieu, son successeur au ministère. Il marque enfin son admiration pour Borda d'une manière non équivoque.

<sup>22</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé...*, p. 494 à 504, pour ce développement.

Enfin ils sont libres de faire varier les formes et les dimensions des petits bâtiments. L'utilité de cette mesure est justifiée par le progrès technique : « S'il était reconnu dans la suite par des essais faits sur ces petits bâtiments que certaines proportions sont meilleures que d'autres, on pourrait changer les proportions générales des frégates, et enfin, si des essais de formes et de dimensions nouvelles faits sur des frégates démontreraient qu'on peut avec avantage les substituer à celles qui sont fixées pour les vaisseaux, on pourrait se permettre alors quelques changements dans leur construction, mais en y mettant néanmoins la plus grande réserve. » C'est dire qu'on craint, non le progrès technique, mais l'indiscipline des ingénieurs ! Les commandants sont contents des nouveaux 74, et ils emportent pour huit ou neuf mois de vivres...

D'après l'état nominatif annexé au *Mémoire* de La Luzerne, la situation de la marine matérielle au 23 octobre 1790 peut être représentée par le tableau ci-après. L'ancien ministre conclut fièrement : l'ensemble que l'on prépare et qui doit être achevé en 1795 ou 1796 n'a jamais existé dans aucune marine d'Europe ; dès à présent, une décharge de toutes les pièces d'artillerie projetterait presque 80 t de fonte<sup>23</sup>.

	à flot fin 1785 <sup>24</sup>	23 octobre 1790			
		à flot	dont anciens plans	dont plans Borda-Sané	en construction
Vaisseaux de 118 canons	-	2	-	2	1
110	5	5	5	-	-
80	7	8	7	1	2
74	38	54	26	28	9
64	6	1	1	-	-
50 et 40	7	-	-	-	-
Total des vaisseaux	63	70	39	31	12
Frégates de 18	9	15	-	-	3
12	51	50	-	-	3
Total des frégates	60	65	-	-	6

Malgré l'importance de ses fonctions, Borda n'obtient de position officielle à la Cour qu'à la fin de 1784. Fleurieu résume ainsi sa situation<sup>25</sup>. « Il est de fait

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 496 et 521. Castries est parvenu à rééditer l'opération du don des vaisseaux de Choiseul, qui a produit cette fois plus de six millions : états de Bourgogne, 1 million (le premier 118 canons de Sané porte leur nom) ; six corps de marchands de Paris, 1,5 ; les fermiers généraux, 1 ; le commerce de Bordeaux, 0,9 ; le commerce de Marseille, 0,843 ; les receveurs généraux des finances, 600 000 l ; les deux régies, 200 000 ; la ville de Strasbourg, 60 000 ; les fermiers de Sceaux et de Poissy, 24 000. Rapport au Roi du 21 janvier 1786, B<sup>1</sup>-100, f<sup>o</sup> 72.

<sup>24</sup> 306AP22, pièce n<sup>o</sup> 8.

<sup>25</sup> Note de Fleurieu pour le ministre du 20 septembre 1784, C<sup>7</sup>-106, dossier au nom de Fleurieu, pour ce paragraphe.

inspecteur de la Marine. Opérations mécaniques des ports, travaux hydrauliques, construction des vaisseaux, etc., il est consulté sur tous les points qui tiennent aux sciences, et Monseigneur sait qu'il est bon à consulter sur tout. Car indépendamment de son profond savoir, je ne connais pas de tête plus parfaitement organisée, de meilleur judiciaire, ni d'homme plus strictement honnête et plus modeste. Il me semble donc qu'on pourrait lui donner un titre qui comprît toutes les fonctions éparses qu'il remplit en effet par une suite de la confiance fondée des ministres et du besoin qu'on a de ses lumières. » Fleurieu fait encore observer que l'école de Paris, abandonnée à l'ancien secrétaire de Duhamel, ne peut subsister comme elle est et que les écoles d'hydrographie dans les ports de guerre sont livrées à elles-mêmes et « à quelques professeurs peu instruits qui en font un commerce ».

Le mémoire au Roi du 24 octobre 1784 témoigne de la méfiance du ministre vis-à-vis de l'esprit de système de certains ingénieurs<sup>26</sup>. Il montre également qu'il a d'abord cru pouvoir se passer d'un directeur pour l'école de Paris. « L'expérience m'a convaincu que cette place était nécessaire. [...]. Il pourrait paraître avantageux, sous un rapport, de placer à la tête de cette école un des principaux ingénieurs-constructeurs ; mais il serait à craindre que, s'il avait des principes de construction qui lui fussent particuliers, on n'établît dans l'école un esprit de système qui se propagerait ensuite dans les ports et qui pourrait nuire essentiellement aux progrès de l'art. Il me paraîtrait préférable, par cette considération essentielle, de charger de la direction de cette école un académicien profond en théorie, versé en même temps dans la pratique de la construction, qui, par l'usage de la mer ait appris à appliquer utilement les principes scientifiques à ce qui tient particulièrement à cet élément, qui enfin réunisse au savoir une réputation d'impartialité qui garantisse la Marine de la crainte de voir introduire des systèmes dans la construction des vaisseaux de V.M. » Borda devient inspecteur des constructions et directeur de l'école des ingénieurs-constructeurs.

### 23.1.2. La réforme de l'école de Paris

Cinquante-deux élèves-ingénieurs-constructeurs ont été nommés de 1765 à 1786 conformément à l'ordonnance du 25 mars 1765, y compris les dix élèves-constructeurs qui n'avaient pu être admis à l'école de Paris pendant sa fermeture (Sané est de ce nombre)<sup>27</sup>. Le recrutement est irrégulier : 16 des 52 élèves ont été nommés en

<sup>26</sup> *Mémoire pour le Roi*, du 24 octobre 1784, C<sup>7</sup>-37, pour ce paragraphe. Le maréchal signale aussi que Borda est occupé à réformer les écoles d'hydrographie, de manière à étendre l'instruction des capitaines de commerce.

<sup>27</sup> L'étude des matricules et de divers documents des bureaux nous a permis d'établir d'une part la liste des membres du corps de 1765 à 1767, d'autre part celle des élèves de 1765 jusqu'en 1796, époque à partir de laquelle l'École polytechnique les fournit tous.

Trois des cinquante-deux élèves ont été nommés par dérogation à l'ordonnance de 1765. Jean-Marie Bigonnez (1760-1826) est entré à l'école en qualité d'élève des bâtiments civils en remplacement de son frère aîné décédé en 1776. Jean-Baptiste Chauvet reste quatre ans aspirant, puis il est admis directement à l'école et en surnombre ; il est brillant... et protégé par le prince de Condé. Le fils de Groignard est admis directement et sans examen à l'école.

D'après la matricule C<sup>2</sup>-106, de nombreux élèves n'auraient pas été préalablement nommés aspirants. Elle indique le nom de quatre aspirants qui ne sont pas devenus élèves : Favre, Le Sueur, Lucas et Bergevin.

1778 et 1779. Sur ces 52 élèves, 47 ont fréquenté l'école de Paris<sup>28</sup>, mais trente seulement sont devenus sous-ingénieurs-constructeurs : *le déchet est donc considérable*.

Bien sûr l'autorité trouve un emploi dans la Marine à neuf des dix-sept recalés, pour de bonnes ou de moins bonnes raisons : cinq sont nommés sous-ingénieurs des bâtiments civils, deux passent dans la Plume et deux autres sont faits aides de port<sup>29</sup>. Est-il néanmoins convenable de verser dans les bâtiments civils des élèves de construction recalés parce qu'ils sont faiblarde en mathématiques ? Remarquons d'abord que ce corps recrute ou doit recruter des jeunes gens qui ont reçu une formation conforme à ses attributions ; plusieurs de ses membres sont même d'anciens entrepreneurs qui ont travaillé pour les ports de guerre. Il a ses gloires, Choquet de Lindu (1712-1790) et Toufaire (1739-1794). La circulaire du 11 novembre 1768, qui marque la création du « corps des ingénieurs des ouvrages des ports et arsenaux », attribue à ses membres le même uniforme que celui des ingénieurs-constructeurs<sup>30</sup> et probablement les mêmes grades et la même paie. À la sortie de l'école de Paris, on ne demande à ces élèves que les deux premiers volumes de Bézout<sup>31</sup>, mais ils suivent à n'en pas douter un enseignement d'architecture et d'autres cours spéciaux.

Un ancien élève de l'école de Paris, qui lui a réussi, en laisse une idée bien différente de celle que Duhamel avait voulu lui-même donner au ministre Rouillé (chapitre 5), dans un mémoire qui paraît dater de 1773 et qui n'est pas signé, quoique nous ayons cru y reconnaître la main de Marier de La Gatinerie (1746-1828), admis à l'école en avril 1768 et nommé sous-ingénieur-constructeur au 1<sup>er</sup> juillet 1772<sup>32</sup>. L'auteur constate que la formation dure au moins huit ans : deux ans aspirants, deux ans élèves, les futurs constructeurs passent au moins quatre ans à Paris ou à attendre une vacance. Ils se promènent d'abord dans les chantiers et ateliers et y apprennent les noms des pièces et leur assemblage. Ces notions pratiques leur deviennent vite familières, et ce serait le moment de fixer leurs idées en leur enseignant comment l'on trace un plan et comment on le projette. Personne n'étant chargé de les suivre, les élèves se rebutent et attendent sans s'instruire le moment de leur admission à l'école de Paris. Peu accoutumés au travail, poursuit l'auteur des *Observations*, ils s'occupent davantage de leurs plaisirs que de l'étude car la majeure partie d'entre eux sont issus des ports de guerre et ne connaissent pas la capitale. Ils sont logés dans des lieux différents et ont donc peu d'occasions de travailler ensemble. Ils sont généralement assidus aux leçons particulières, mais Duhamel ne sait pas s'ils travaillent chez eux. D'ailleurs ce savant est trop âgé et trop occupé pour les connaître parfaitement : « quittera-t-il son cabinet pour aller courir chez eux et souvent faire des pas inutiles ? » Ceux qui échouent ont coûté à l'État et sont perdus pour le service. On déduit à tort de l'échec à l'examen final le manque de dispositions pour ces études, parce que « souvent ce sont les plus capables

<sup>28</sup> Nous avons compris Louis Ollivier (1741-1810), dont la présence à l'école est attestée dans C<sup>8</sup>-18 et exclu Chapelle.

<sup>29</sup> Cinq élèves ont été renvoyés et trois autres ont démissionné.

<sup>30</sup> L. E. Cornillat, *Répertoire numérique des archives centrales de la Marine, sous-série DD<sup>2</sup>*, 1925, p. 6-7.

<sup>31</sup> D'après les indications contenues notamment dans le dossier au nom de Brun de Sainte-Catherine fils, C<sup>7</sup>-48.

<sup>32</sup> *Observations sur les écoles établies à Paris pour l'instruction des élèves-ingénieurs-constructeurs par l'article IX de l'ordonnance de 1765 qui concerne ce corps*, G89, f<sup>o</sup> 131 à 136, pour ce développement. Le mémoire est antérieur à la mort d'Ollivier, l'ingénieur-constructeur en chef de Brest, le 17 janvier 1777 ; l'auteur est affecté à Brest.

de s'y adonner que la fougue de l'âge emporte et qui deviendraient les meilleurs sujets s'ils étaient suivis et contenus »<sup>33</sup>.

La solution ? « Une école à Brest, où les élèves auraient toujours sous les yeux des objets auxquels ils seraient à portée d'appliquer journellement et par gradation la théorie à la pratique, qui leur deviendrait plus familière. » Un bâtiment serait affecté au logement et à la formation de vingt-quatre élèves de bonne famille, admis à l'âge de seize ans après les humanités et l'acquisition des principes de mathématiques et de dessin sur lesquels ils seraient préalablement interrogés. On leur apprendrait à l'école l'arithmétique, la géométrie, les deux trigonométries, l'algèbre et son application à ces parties, la mécanique, l'hydraulique, l'architecture navale et civile et même la topographie, afin qu'ils se rendent utiles dans les voyages de découverte<sup>34</sup>. Un ingénieur-constructeur ordinaire et des sous-ingénieurs, ceux-ci choisis parmi les derniers reçus, assisteraient à tour de rôle aux études et surveilleraient les élèves. Ceux-ci seraient divisés en quatre *classes* sous la conduite des professeurs de mathématiques, de dessin, de topographie et d'architecture civile *et des sous-ingénieurs, qui seraient aussi chargés d'enseigner l'architecture navale*. L'auteur confierait à Bézout un cours de physique expérimentale à faire pendant sa tournée d'examen au profit des douze premiers élèves. Deux fois par semaine, les élèves iraient, sous la conduite des sous-ingénieurs, assister aux travaux et à la mise à l'eau de tous les bâtiments. Les six premiers assisteraient aux carénages, à la recette des bois ; les douze premiers élèves seraient toujours présents à la salle des gabarits lorsqu'on y tracerait le plan d'un bâtiment ; l'été ils feraient des relevés topographiques dans les environs de Brest.

L'ingénieur ordinaire chargé de l'école doit, d'après ce projet, rendre compte chaque semaine à l'ingénieur-constructeur en chef du port et non à l'inspecteur (Duhamel), qui ne viendrait que pour assister à l'examen annuel. Celui-ci, se faisant devant le commandant du port, l'inspecteur et l'ingénieur-constructeur en chef, permet à quatre des plus anciens élèves d'être nommés sous-ingénieurs, à quatre élèves de la 2<sup>e</sup> classe de passer à la 1<sup>re</sup>, etc. ; les autres élèves redoublent ou sont congédiés. L'auteur que nous suivons s'inspire donc des écoles des gardes de la Marine. Il pense que les études, durant quatre ans, coûteraient moins cher au Roi car la moitié des 800 l d'appointments serait affectée au logement et à la nourriture des élèves, qui n'auraient que trois heures de sortie par jour après les cours. Il montre surtout que l'enseignement théorique donné à Paris n'est pas relié à l'enseignement pratique, en d'autres termes que les élèves sont laissés à eux-mêmes dans la partie d'application, alors que des ingénieurs devraient y guider leurs pas.

Lorsque Marier écrit, les échecs à l'école de Paris sont encore peu nombreux, quoique nous ne connaissions pas le résultat de la première période, celle qui va de 1740 à 1759. La situation se dégrade ensuite, plus selon nous par suite d'un mode de recrutement défectueux que par l'effet des gâtés parisiennes. Il convient de rappeler que Duhamel a demandé l'installation de l'école à Paris parce qu'on ne pourrait pas fixer de professeurs suffisamment compétents dans les ports, et que c'est le seul motif invoqué en faveur de Paris dans les lettres que nous avons citées. Dudin admet de son

<sup>33</sup> Selon l'auteur, l'idée de l'école de Paris appartient à Blaise Ollivier et non à Duhamel du Monceau.

<sup>34</sup> Nous ne connaissons qu'un ingénieur-constructeur ayant participé à un voyage d'exploration avant 1815, François-Michel Ronsard (1769-1836), qui a navigué avec Nicolas Baudin (1754-1803), puis avec Pierre-Bernard Milius (1773-1829), de 1800 à 1804. CC<sup>7</sup>, D. ind. de Ronsard.



côté que l'on puisse désirer un internat pour les élèves, mais il écrit en 1794 qu'« on a voulu éviter d'en faire une école d'évidence et d'apparat qui entraînerait indispensablement de grands frais », cherchant seulement à former un établissement *utile*<sup>35</sup>. Le défaut de liaison entre la théorie et la pratique ressortant clairement de documents postérieurs, il s'agit d'un défaut grave, plus grave que le problème du casernement, mais moins que le mode de recrutement.

Le mémoire de Dudin daté du 21 décembre 1783 donne une idée de l'impasse dans laquelle l'école se trouve<sup>36</sup>. Elle accueille alors, si l'on peut dire, huit élèves de construction et un élève des bâtiments civils que l'indulgent « gouverneur des élèves » passe en revue. Preuilly (1762-1824) a été admis le 1<sup>er</sup> janvier 1781 : Dudin lui trouve moins de dispositions que d'autres élèves. Il est renvoyé le 1<sup>er</sup> juillet 1784, mais il a la chance d'être accueilli dans l'administration. D'Arbigny a fait des fautes de jeunesse, et le ministre fait dépendre son pardon de la réussite à l'examen. Dudin croit à tort qu'il va s'en sortir : il est au contraire congédié. Le fils Pic, admis le 1<sup>er</sup> juillet 1781, « n'a pas les plus grandes dispositions », mais sa conduite est bonne : il est congédié en même temps que Preuilly. Brun de Saint-Hippolyte (1764-1820), fils cadet de l'ancien commissaire Brun de Sainte-Catherine, admis en même temps que Pic à l'école, est un peu dissipé mais ne manque pas de dispositions : ici Dudin voit clair, l'élève sort de l'école avec son examen le 21 juin 1784. L'écuyer Dieuleveut de Siléon (1756-1799) et Pierre Degay (1758-1819), entrés l'un en avril, l'autre en décembre 1782, ont déjà été examinés : ce sont de bons sujets. Le Coat de Saint-Haouen (1758-1826), admis en même temps que Dieuleveut, est assidu, et Dudin le croit capable de passer l'examen sous quelques mois : il échoue deux fois de suite<sup>37</sup>, mais obtient une place d'aide de port en mai 1785<sup>38</sup>. Bertier de la Garde (1759- ?) n'a pas cette chance ; il a « peu de dispositions » et une mauvaise santé et il est rayé des contrôles à la fin de 1786 après plus de quatre années de séjour à Paris, de même que le dernier des quatre frères Bigonnet, élève des bâtiments civils. Cette vague de renvois apparaît comme la conséquence du remplacement de Bézout, décédé, par Laplace (1749-1827) à la fin de 1783 : Bertier de La Garde laisse entendre que le nouvel examinateur fait du zèle, et c'est probable<sup>39</sup>.

L'ordonnance de 1765, dans son article 10, prescrit de faire étudier à Paris « l'arithmétique, la géométrie, les mécaniques, l'hydraulique, l'algèbre et l'application de l'algèbre à la géométrie » à tous les élèves de construction et de porter plus loin les études de ceux qui en sont reconnus capables. Cette stipulation est bien vague et, si tous les documents mentionnent que le programme de l'examen de sortie est contenu dans les cinq premiers volumes du Bézout-Marine, nous ne savons pas si les parties en petits caractères ou marquées de l'astérisque sont exigées, ou quelles sont celles qui le sont. Nous avons vu au chapitre 12 que l'ordonnance ne fixait pas de durée aux études, mais indiquait seulement un temps « suffisant » à passer à l'étude des mathématiques. Quand

<sup>35</sup> *Sur l'école de marine*, 26 mai 1794, G89, f° 141 à 144. Dudin parle comme le comte de Saint-Germain, lorsque celui-ci condamne l'École militaire.

<sup>36</sup> Mémoire de Dudin au ministre du 21 décembre 1783, C<sup>8</sup>-18, pour ce développement.

<sup>37</sup> Mémoire de Bertier de La Garde de 1787, C<sup>7</sup>-27.

<sup>38</sup> Matricule C<sup>2</sup>-107.

<sup>39</sup> « M. de Laplace qui, chaque jour animé du bien du service et qui, malgré lui sans doute, ayant cru devoir exiger de moi des suppléments immenses qu'il avait ajoutés à notre cours ordinaire, malgré que je lui eusse déposé que, me trouvant ancien de l'ancienne école et par conséquent sujet à l'ancien régime, c'est-à-dire celui de M. Bézout, je devais et j'étais de droit dispensé », etc., C<sup>7</sup>-27.

bien même les élèves seraient assez nombreux pour former une classe, les différences de niveau à l'entrée s'y opposeraient. La même ordonnance stipule que les élèves « seront tenus [de] faire l'application [du cours de mathématiques] sur les plans de vaisseaux ». Il est difficile d'imaginer que le traité théorique de Bouguer et le traité pratique de Duhamel, composés à l'intention des élèves, ne leur soient pas enseignés, en tout ou en partie. L'application dont il est question ici est plus facile à saisir : *les élèves calculent à l'examen les plans qu'on leur a fournis*.

C'est la question des plans de vaisseaux et, plus généralement du *dessin linéaire*, qui est d'abord soulevée à l'école de Paris. Jacques-Balthazar Brun de Sainte-Catherine (1759-1836), admis en qualité d'élève de construction en 1771, n'a pu accéder à l'école qu'en 1780 et comme élève des bâtiments civils<sup>40</sup>. Fidèle à sa vocation, il demande à passer l'examen des élèves de construction. Avant d'accéder à sa demande, Duhamel du Monceau propose au ministre d'écrire à Coulomb (1728-1803), ingénieur-constructeur en chef de Toulon, pour lui demander son avis sur l'élève, et d'exiger de celui-ci qu'il présente un plan de vaisseau avec devis et calculs<sup>41</sup>. Il obtient même cette épreuve supplémentaire pour tous ceux qui se destinent à la construction, et pense que le ministre sera ainsi « à portée de juger s'ils réunissent les connaissances nécessaires de la pratique à celles de la théorie qu'ils ont prises à l'école »<sup>42</sup>.

On ne doit guère dessiner à l'école de Paris : Brun, dépourvu de tout instrument, a acheté une table à dessin et quelques ustensiles car Duhamel n'a pu lui prêter que « quelques règles courbes [qu'il avait] à la salle de marine »<sup>42</sup>. Nous devons supposer que les élèves ont appris à dessiner avant de venir à Paris, mais, suivant leur don et la capacité du professeur, les résultats sont fort différents. Jean-Baptiste Daubenton est le premier professeur de dessin de l'école : il est nommé à la fin de 1783<sup>43</sup>. Les élèves apprennent avec lui la figure, l'architecture, les ornements<sup>44</sup>. Le 22 juin 1784, Dudin écrit au ministre : « Le sieur Brun de Saint-Hippolyte a mené une conduite très régulière depuis le temps qu'il est à l'école : il a suivi assidûment et avec succès deux cours de physique expérimentale chez M. Brisson<sup>45</sup> ; et, quoiqu'il ait déjà de bons principes de dessin et qu'il fasse bien un plan de vaisseau, il est néanmoins nécessaire qu'il prenne encore pendant quelques mois des leçons de dessin pour se perfectionner dans la perspective des machines, la science des ombres et dans quelques autres parties du dessin relatives à la marine que vous avez jugé devoir entrer dans le plan d'instruction des élèves [...] »<sup>46</sup> Dudin transmet ainsi l'avis du nouvel examinateur. Laplace recommande également Dieuleveut de Siléon, qui a été reçu à l'examen

<sup>40</sup> C<sup>7</sup>-48, dossiers au nom de Brun de Sainte-Catherine père et fils. Le père, cédant aux instances de ses supérieurs, fait passer son fils aîné dans l'administration en 1772 ; le fils devient ensuite aide de port (modèle Boynes) en 1774, puis à nouveau élève-commissaire en 1775. La réforme de 1776 entraîne la mise en réforme du père et la réduction du fils à l'état de commis aux écritures. L'examen devant Duhamel demandé par le père en 1778 est concluant, mais il faut encore patienter deux ans à Toulon. Bézout examine à cette occasion un autre élève des bâtiments civils, Jean-Louis Barrallier (1751-1834). On remarque que dans les ports ces élèves ne sont pas examinés par leurs pairs.

<sup>41</sup> Rapport de Duhamel du Monceau au ministre du 29 août 1781, C<sup>7</sup>-48.

<sup>42</sup> Lettre de Duhamel du Monceau au ministre du 6 octobre 1781, C<sup>7</sup>-48.

<sup>43</sup> Registre-matricule CC<sup>2</sup>-1015 et *Dictionnaire de marine*, art. École, t. II, p. 138 : « ils ont même aujourd'hui un maître de dessin ». Daubenton, devenu aveugle, est remplacé par Lemoine en 1796.

<sup>44</sup> Lettre de Borda au ministre du 7 juillet 1784, C<sup>7</sup>-254, dossier au nom de Pomet.

<sup>45</sup> Mathurin-Jacques Brisson (1723-1806) succède à l'abbé Nollet dans la chaire de physique du collège de Navarre ; il est membre de l'Académie des sciences.

<sup>46</sup> Lettre de Dudin au ministre du 22 juin 1784, C<sup>7</sup>-48.

mais ne peut passer sous-ingénieur en raison de l'encombrement consécutif aux admissions nombreuses de 1778 et 1779<sup>47</sup>. Il en profite pour demander l'augmentation de la collection de modèles de la salle de marine, qui servent au dessin et aussi aux études de l'Académie des sciences<sup>48</sup>.

Cette amélioration de l'instruction des élèves par le comblement d'une lacune fâcheuse en appelle une autre, de plus grande portée, et c'est encore Vial qui l'exprime en 1783 : « il manque dans nos écoles un homme en état de faire faire aux élèves les applications de la théorie à la pratique, par laquelle il faut, avec beaucoup de savoir, une connaissance parfaite et entière du navire »<sup>49</sup>. Dans une lettre au ministre du 27 août 1783, Borda appuie la requête de Vial et expose ses vues sur l'enseignement à donner aux élèves<sup>50</sup>. Le savant connaît et estime Vial, il souligne qu'il a toujours fait son service à la satisfaction de ses supérieurs. L'ordre du tableau est contre lui, mais le corps des ingénieurs-constructeurs « n'a d'existence que par les talents » et « il est intéressant que l'étude, le travail et les connaissances scientifiques [y] soient les premiers des titres ».

L'ordonnance de 1765 ne remplit pas parfaitement son objet, poursuit Borda : « [on constate qu'] avant d'être envoyé à Paris, il [l'élève] ne s'occupe que de la pratique de la construction, ou que du moins ses études théoriques sont très bornées, qu'ensuite pendant son séjour à l'école, il ne travaille presque qu'à la théorie et qu'ainsi nulle part il n'apprend avec détail la partie essentielle de son métier qui consiste dans l'application continuelle de la théorie à la pratique. On verra encore que, revenu dans le port, soit qu'il manque d'émulation, soit que le courant ordinaire du service ne lui permette pas de donner assez de temps à ses études particulières, il s'occupe peu de ramasser les matériaux qui lui seront nécessaires un jour pour se distinguer dans son art. D'ailleurs, quand bien même il en aurait le projet, il y trouverait de grandes difficultés : en effet, les constructeurs ne se communiquent point entre eux, tout ce que chacun a pu rassembler de connaissances pendant sa vie meurt avec lui et est perdu pour ceux qui lui succèdent, il faut donc qu'un jeune homme qui commence travaille sans secours *et qu'il se doive, pour ainsi dire, sa science à lui tout seul*<sup>51</sup>.

« Mais cette science est fort étendue et exige des recherches longues et pénibles. Indépendamment des états qu'un ingénieur doit avoir de tout ce qui entre dans les vaisseaux des différents rangs, lest, vivres, artillerie, appareils, etc., il faut encore, pour qu'il puisse calculer avec rigueur la stabilité des vaisseaux, qu'il ait d'autres états beaucoup plus étendus, formés d'après les échantillons des bois et fers réglés par l'ordonnance ou d'après quelques vaisseaux exécutés, dans lesquels il trouve les poids tant de chaque partie principale de la carène du bâtiment, que des ponts et gaillards, de la mâture, de la voilure et du gréement ; et, outre cela, l'effet de la pesanteur de chacune de ces parties et de leur position relativement à la stabilité ; enfin il faut que ces calculs

<sup>47</sup> Chauvet reste pendant plus de trois ans « élève admis » après sa sortie d'école, Dieuleveut de Siléon et Degay environ trois ans et Brun de Saint-Hippolyte deux ans. Les quatre élèves sont promus sous-ingénieurs à la faveur de l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1786 (C<sup>7</sup>-106).

<sup>48</sup> Lettre de Laplace au ministre du 21 juin 1784, C<sup>7</sup>-48.

<sup>49</sup> CC<sup>7</sup>, D. ind. de Vial du Clairbois.

<sup>50</sup> Lettre de Borda au ministre du 27 août 1783 et rapport de Blouin du 3 octobre, pour ce développement, CC<sup>7</sup>, D. ind. de Vial du Clairbois.

<sup>51</sup> La création du *Mémorial du Génie maritime* est justifiée par la nécessité de propager les progrès accomplis dans un port aux autres ports. Nous sommes en 1847...

soient faits, non pour un vaisseau seulement, mais pour un vaisseau de chaque rang. Or, tout cela demande plusieurs années d'un travail assidu. Et peut-on se promettre qu'un jeune homme qui n'est aidé par personne et qui ne peut disposer que de quelques moments de loisir, aura assez de courage pour l'entreprendre ? On peut objecter qu'on s'est passé jusqu'à présent des états dont je viens de parler et qu'on a fait néanmoins de bons vaisseaux ; j'en conviendrai, mais sans vouloir porter atteinte à la réputation de quelques constructeurs habiles dont j'estime beaucoup les talents, je dois remarquer qu'on a vu dans ces derniers temps des vaisseaux construits par eux et qui manquaient de stabilité en sortant du port et qu'on a été obligé de souffler pour les faire naviguer avec sûreté<sup>52</sup>. Certainement, si on avait eu sous les yeux des états tout formés tels que je les demande, il eût été aisé, en établissant une comparaison entre les vaisseaux projetés et les vaisseaux qui auraient servi de modèles pour les calculs, de déterminer si ces vaisseaux auraient une stabilité suffisante, ce qui démontre la nécessité ou du moins la très grande utilité de ces états. » Nous reconnaissons le programme tracé par Duhamel en 1740, avec une méthode de résolution du problème.

Les états seraient confectionnés par Vial au profit de tous, et cet ingénieur entraînerait les élèves de l'école à ce genre de calculs et, d'une manière générale, « dans toutes les parties théorico-pratiques de la construction, en les exerçant à appliquer les calculs aux différents problèmes qu'on peut se proposer dans l'architecture navale ». C'est une dépense nouvelle mais, insiste Borda, elle ne consiste que dans les appointements d'un ingénieur et elle n'est rien si l'on regarde « la partie considérable des dépenses de la Marine dont l'emploi leur est confié ». L'école de Paris est donc un investissement qui peut rapporter beaucoup à terme. Pour l'heure, elle n'a plus de directeur depuis un an, et la Marine elle-même perd son examinateur le 27 septembre 1783. Bézout est remplacé sans tarder par Gaspard Monge (gardes de la Marine) et Laplace (élèves-officiers du corps de l'Artillerie et élèves-ingénieurs des deux spécialités maritimes)<sup>53</sup>.

La réponse de Blouin au ministre est plutôt embarrassée. Pourtant *elle annonce l'inversion du cycle de formation des ingénieurs*. « Sur la proposition de l'attacher à l'école de Paris, proposition qui est suivie de celle de rassembler les élèves dans une même maison et d'établir une école en ville<sup>54</sup>, on pense qu'il peut y avoir beaucoup de réflexion à faire, non parce qu'on croie que l'application de la théorie à la pratique faite par un homme habile comme M. Vial ne puisse être très importante et très utile ; mais il semble qu'une pareille instruction donnée dans un port comme Brest où l'on a sous les yeux tous les moyens d'application pourrait être plus prompte, plus perfectionnée et occasionner moins de frais qu'à Paris, sans détourner entièrement M. Vial de l'exercice d'un art dont il a parfaitement la théorie. C'est un objet qui peut être examiné plus à fond avec MM. Bézout et de Borda ; et il ne serait pas difficile, en distribuant autrement le temps de l'instruction, d'envoyer les élèves de tous les ports au sortir de l'école de Paris à celle qu'on établirait à Brest sous M. Vial pour l'application

<sup>52</sup> Il s'agit des six vaisseaux de 74 canons construits sur des plans de Grognard et de Clairain-Deslauriers.

<sup>53</sup> CC<sup>2</sup>-1015, en ce qui concerne Laplace.

<sup>54</sup> Ce n'est pas là ce que Borda a écrit, mais il a pu faire d'autres propositions ou Blouin rapporter des propositions venant de plusieurs auteurs. Les locaux de l'école de Paris se composent de la salle de marine du Louvre, du domicile des professeurs et de celui de Dudin.

de la théorie à la pratique. » Le plan de l'École polytechnique est donc esquissé à la fin de 1783.

Le programme de réforme générale de 1786 modifie la situation des ingénieurs et le service des ports, ainsi que nous le verrons plus loin. L'école de Paris est touchée par la réforme, et nous examinons ici le nouveau plan de cette institution dont Borda est plus particulièrement chargé. L'externat est maintenu, mais les conditions d'admission et le régime des études sont modifiés : tel est l'objet du règlement du 1<sup>er</sup> avril 1786.

On accède désormais par concours et directement à l'école de Paris : le noviciat dans les ports est supprimé<sup>55</sup>. Le nombre de places offertes au concours dépend du nombre des élèves en cours de scolarité et de ceux qui ont été admis dans les ports à l'issue de celle-ci sans être encore nommés sous-ingénieurs : ce nombre est fixé à neuf seulement (il était de douze), et des élèves peuvent être admis à l'école tant qu'il n'est pas atteint<sup>56</sup>. L'examen, que l'on ne peut pas passer plus de deux fois, porte sur les éléments d'arithmétique et de géométrie — termes toujours aussi vagues —, mais il est fait par l'examineur des élèves et à Paris, et non plus par des ingénieurs dans les ports<sup>57</sup>. L'effet du changement de mode de recrutement était prévisible. Des dix-huit élèves admis lors des cinq concours organisés de 1786 à 1790, cinq ont des attaches familiales dans la Marine<sup>58</sup>, treize élèves n'en ont probablement aucune, et un certain nombre de ces derniers proviennent des villes de l'intérieur du Royaume. Trois élèves ont démissionné en cours d'études et les quinze autres ont passé avec succès leurs examens ; s'il n'y a eu que douze sous-ingénieurs, c'est que deux des anciens élèves ont quitté le service pour cause de maladie et que le troisième a été guillotiné. Les concours ont sûrement fait l'objet d'une certaine publicité : au concours de 1788, 32 candidats s'étaient inscrits, 20 se sont présentés et Laplace a proposé d'en admettre quatre<sup>59</sup>.

Rien n'illustre mieux le changement de cap que l'attitude adoptée vis-à-vis du fils de Groignard. En 1784, c'est une place d'aspirant-garde de la Marine que le père obtient pour Henri-Antoine (1770-1819), mais celui-ci ne peut passer le nouvel examen d'élève de la Marine en raison de son âge<sup>60</sup>. Le père obtient en remplacement une place d'élève de construction avec dispense de noviciat et même d'examen, car il promet d'y suppléer par ses soins et son expérience. La dispense d'examen est un cas unique ou à peu près unique. En 1788, Laplace note que le fils ne sait pas encore les éléments d'arithmétique et de géométrie, autrement dit le programme du concours d'entrée ; il regrette que son père ne l'ait pas formé<sup>61</sup>. Ce reproche est d'autant plus fondé que, depuis son accident de la route de 1786, Groignard n'a plus aucune fonction. Malezieu, le successeur de Blouin, conclut : « Quel que soit le mérite des services du père,

<sup>55</sup> Règlement concernant l'école des élèves-ingénieurs-constructeurs et [des] élèves-ingénieurs des bâtiments civils de la Marine, du 1<sup>er</sup> avril 1786, art. 1.

<sup>56</sup> *Ibid.*, art. 4. La fixation du 14 juin 1781 est de 18 ingénieurs ordinaires, 18 sous-ingénieurs et 12 élèves (C<sup>2</sup>-107).

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>58</sup> Enouf, Chancel, Rolland cadet, Sonolet et Lancelin.

<sup>59</sup> Lettre de Laplace au ministre du 28 septembre 1788, CC<sup>7</sup>-1343, D. ind. de Lair. Les candidats ont été examinés par Laplace et par Borda. En 1792, la publicité passe par les journaux (cf. annotation en marge de la lettre de Borda de janvier 1792, CC<sup>7</sup>-1343). Ronsard, recalé en 1788, est admis en 1790.

<sup>60</sup> C<sup>7</sup>-132, dossier au nom de Groignard fils, pour ce paragraphe.

<sup>61</sup> Rapport de Malezieu au ministre du 24 mai 1788, C<sup>7</sup>-132.

services d'ailleurs bien récompensés par les grâces pécuniaires et honorifiques cumulées sur lui<sup>62</sup>, il ne peut dispenser le fils d'avoir les talents et d'acquérir les connaissances que rien ne peut compenser ni suppléer dans l'état d'ingénieur-constructeur. C'est ce que M. de Laplace donne à entendre en observant "qu'il règne parmi les élèves de l'école une vive émulation qui donne pour l'avenir les plus justes espérances et qui ne peut être entretenue que par une conviction entière que les élèves qui, à des dispositions heureuses réunissent une grande application, auront toujours la préférence". »<sup>61</sup> *La Luzerne exclut le fils Groignard de l'école. Les mérites des pères ne sont plus réversibles sur les fils* comme du temps de Maurepas. Cependant Groignard obtient encore la continuation du « secours » de 1 200 l accordé en 1784 pour l'éducation de son fils jusqu'en décembre 1789, époque à laquelle ce dernier devient élève de port à 480 l et à Brest.

Prenant des élèves qui sont à former entièrement, l'école peut leur délivrer un enseignement plus uniforme, et cette considération n'est sûrement pas étrangère au plan des réformateurs. On peut se demander si le noviciat, confié à des ingénieurs plus ou moins habiles ou consciencieux, d'élèves dont le niveau à l'entrée est variable et plutôt faible, n'a pas été jugé plus nuisible qu'utile. Cependant le recrutement hors de la Marine et des ports de guerre de sujets plus doués, qui permet de s'affranchir de la tutelle des familles et de pallier l'espèce d'anémie des ports, nous paraît l'argument premier de la réforme.

Le cours de mathématiques donne lieu à trois examens partiels : le premier porte sur l'*Algèbre* de Bézout, le second sur sa *Mécanique* et le troisième sur l'hydraulique et les calculs de déplacement et de stabilité du navire<sup>63</sup>. Bien entendu ces dernières matières étaient enseignées, mais l'examen porte, au moins en 1792, sur « l'ouvrage d'Euler relatif à la théorie du vaisseau », c'est-à-dire probablement la *Scientia navalis* de 1749, ouvrage de niveau élevé<sup>64</sup>. Le dessin est enseigné à ceux qui ont réussi le premier examen de mathématiques<sup>65</sup>. On leur apprend « à dessiner les ornements d'architecture navale, à tracer purement et correctement les différentes *lignes* qui entrent dans la composition des plans de vaisseaux et à former ces plans d'après les devis qui leur seront donnés »<sup>65</sup>. La présentation de plans de vaisseaux « correctement dessinés et accompagnés de tous les calculs relatifs au déplacement et à la stabilité » reste naturellement obligatoire<sup>66</sup>. Les examens sont en principe annuels, mais il est encore possible d'écourter la scolarité, si les progrès de l'élève le permettent<sup>67</sup>. Sous peine de renvoi, les élèves doivent passer le premier examen au plus tard un an après l'admission, le deuxième après deux ans et le troisième, avec la remise des plans, calculs et devis exigés, après trois ans et demi de scolarité<sup>68</sup>. Les élèves qui ont réussi tous leurs examens sont autorisés à suivre à Paris des cours de physique expérimentale ou d'autres cours jugés utiles<sup>69</sup>. En 1790, ces derniers sont des cours de chimie<sup>70</sup>.

<sup>62</sup> Cet ingénieur gagne davantage que les premiers commis, ce qui ne s'était jamais vu.

<sup>63</sup> Règlement du 1<sup>er</sup> avril 1786, art. 9.

<sup>64</sup> Lettre de Borda au ministre de janvier 1792, CC<sup>7</sup>-1343, D. ind. de Lair.

<sup>65</sup> Règlement du 1<sup>er</sup> avril 1786, art. 10.

<sup>66</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>67</sup> *Ibid.*, art. 13.

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 17.

<sup>69</sup> *Ibid.*, art. 11. Les professeurs de physique et de chimie ouvrent tous les ans des cours collectifs qui se paient par souscription. *Sur l'école de marine*, par Dudin, 26 mai 1794, G89.

Borda attache beaucoup d'importance au dessin. Le règlement dispose que les élèves apprennent d'abord la figure, l'architecture et les ornements sous un maître ordinaire, puis les plans de vaisseau sous un nouveau maître<sup>71</sup>. L'occasion de recruter ce dernier se présente lorsque Barthélemy Pomet (1740-1812) quitte la place qu'il occupait auprès de Groignard<sup>72</sup>. Borda, sensible à la réputation d'un homme qu'il ne connaît pas, compte l'utiliser à la fois comme professeur de dessin (Groignard lui faisait faire ses plans destinés à la Cour) et comme constructeur de modèles (il a construit tous ceux du cabinet de l'ingénieur), parce qu'il veut augmenter la collection du Louvre de modèles de constructions nouvelles. Pour ce qui concerne le dessin, le directeur fait encore observer qu'il faut un tel maître pour les futurs élèves des ports marchands, « qui n'apprendront nulle part à dessiner les plans de vaisseaux s'ils ne le font à l'école ». Le 4 août 1787, le ministre affecte Pomet à l'école de Paris ; il y reste jusqu'en 1800.

Vial du Clairbois revient à la charge en 1788 : l'école n'a toujours pas de professeur d'architecture navale<sup>73</sup>. Borda ne demanderait pas mieux que de le prendre, mais il craint maintenant qu'on se refuse à « ce nouveau surcroît de dépense porté sur une école qui déjà coûte beaucoup »<sup>73</sup>. Vial est muté à Rennes en qualité de chef du service forestier. Borda a plus de chance avec Degay, qui est nommé professeur de construction à la fin du mois d'octobre 1788<sup>74</sup>. Deux ans plus tôt, le maréchal de Castries l'a chargé de rédiger un ouvrage destiné à l'école « dans lequel les élèves apprendront l'art de dessiner les plans de vaisseaux d'après les devis donnés et la manière de calculer ces plans »<sup>75</sup>. Ce travail a été rédigé, mais les circonstances n'ont pas permis de l'imprimer ni de le graver<sup>76</sup>. Degay a proposé un programme d'application à l'école et dans les ports<sup>77</sup>. En septembre 1792, Borda voit partir Degay avec regret et espère le revoir un jour à l'école<sup>78</sup>.

Le ministre s'occupe également du perfectionnement de la construction des navires marchands. Si le constructeur Denys est justement réputé, au point qu'il lui est attribué un grade dans le corps des ingénieurs-constructeurs (chapitre 12), les apparences ne sont guère favorables à l'industrie navale de la France. L'ingénieur Vial du Clairbois, qui fournit à l'occasion des plans aux armateurs, juge sévèrement constructeurs et capitaines de commerce : « Il est étonnant comme on est peu éclairé dans les ports marchands et les dommages qui en résultent [...]. On sait fort bien dans les ports de commerce ce qui s'y est toujours fait ; on y a une marche moutonnaire, mais, qu'il se présente quelque cas particulier, on n'y est plus [...]. La manière grossière dont on jauge dans les ports de commerce, où on donne tout à l'estime, peu géomètre et

---

<sup>70</sup> Lettre de Borda au ministre du 22 janvier 1790, C<sup>7</sup>-317, dossier au nom de Letellier, et lettre du même au même de janvier 1792, CC<sup>7</sup>-1343, D. ind. de Lair.

<sup>71</sup> Règlement du 1<sup>er</sup> avril 1786, art. 7 et lettre de Borda au ministre du 5 juillet 1787, C<sup>7</sup>-254, dossier au nom de Pomet.

<sup>72</sup> Renseignements tirés du dossier au nom de Pomet, C<sup>7</sup>-254, pour ce paragraphe.

<sup>73</sup> Lettre de Vial au ministre du 30 avril 1788 et apostille de Borda, CC<sup>7</sup>, D. ind. de Vial du Clairbois.

<sup>74</sup> Lettre de Borda au ministre du 21 octobre 1788, CC<sup>7</sup>, D. ind. de Degay.

<sup>75</sup> Lettre de Borda au ministre du 11 juin 1787, CC<sup>7</sup>, D. ind. de Degay.

<sup>76</sup> CC<sup>7</sup>, D. ind. de Degay (certificat établi en septembre 1792 par Borda). Il serait intéressant de retrouver ce cours, le premier de l'espèce à l'école de Paris.

<sup>77</sup> *Projet de règlement concernant l'instruction des élèves-ingénieurs-constructeurs de la Marine*, autographe non daté (vers 1788) et complément du 21 avril 1795, G89, f<sup>o</sup> 146 à 149 et 154-155.

<sup>78</sup> CC<sup>7</sup>, D. ind. de Degay. Vial et Degay sont affectés à Lorient.

calculateur qu'on y est [...]. »<sup>79</sup> Les mesures prises par le ministre doivent remédier peu à peu à cette infériorité dont d'autres témoins, peut-être moins partisans, ont rendu compte.

Pour perfectionner la construction des bâtiments de commerce, le législateur ne voit pas de moyen plus sûr que de prendre en charge l'instruction des jeunes gens qui s'y destinent : il admet donc des élèves salariés à l'école de Paris<sup>80</sup>. Aux termes de l'ordonnance du 6 mai 1787, les candidats, âgés de 18 ans au moins, sont présentés par les chambres de commerce selon un tour et sont examinés par l'un des examinateurs des écoles d'hydrographie. Les élèves-constructeurs reçus à l'examen sont instruits par les professeurs de l'école pendant deux ans, dans les mathématiques (arithmétique et géométrie la première année, mécanique et hydraulique la deuxième année), le dessin et le calcul des bâtiments marchands et de course. On voit que leur instruction est moins poussée que celle des élèves-ingénieurs-constructeurs. Le certificat qui atteste la réussite aux examens de l'école permet aux anciens élèves des ports marchands de construire partout sans être obligés de se faire recevoir ni de prendre lettres de l'Amirauté.

L'ordonnance est envoyée le 9 juin aux chambres de commerce avec prière, pour celles de Ponant au moins, de rechercher des candidats au premier « concours », qui doit avoir lieu dans l'année<sup>81</sup>. Les destinataires montrent leur satisfaction : Dunkerque, Rouen, Amiens, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, autant d'assemblées de notables touchées de cette marque d'intérêt du souverain. Les chambres diffusent l'ordonnance aux ports ressortissants par voie d'affichage ou de presse, mais trouvent très peu de candidats. En revanche le niveau est bon<sup>82</sup> : les cinq élèves reçus obtiennent ensuite le certificat<sup>83</sup>, et le gouvernement révolutionnaire va se rappeler leur existence en 1793. La matricule des ingénieurs porte les noms de quatre autres élèves-constructeurs admis à l'école du 7 décembre 1787 et qui peuvent venir des ports du Levant : nous n'avons guère trouvé d'autres renseignements à leur sujet<sup>84</sup>.

<sup>79</sup> *Dictionnaire de marine*, t. I, art. Capacités (1783), p. 254 et 256.

<sup>80</sup> *Ordonnance du Roi concernant les élèves-constructeurs des ports marchands*, du 6 mai 1787, pour ce paragraphe. Les élèves gagnent 900 l comme ceux de la marine du Roi. Il faut noter que le mot ingénieur n'est pas employé : il est réservé aux officiers du Roi. Le monopole du titre d'ingénieur par l'État est l'une des raisons de la fondation de l'École centrale des arts et manufactures en 1829.

<sup>81</sup> Dossier contenu dans G89 pour ce développement.

<sup>82</sup> Les questions posées à Courau sont à peu près les mêmes que celles qui ont été faites à Seheult : calcul arithmétique, théorie des proportions et des logarithmes, éléments de géométrie et de trigonométrie rectiligne et sphérique et leur application à la résolution de différents problèmes ; mesure des surfaces et des volumes des corps, mesure des distances accessibles et inaccessibles, tant par les méthodes graphiques que par le calcul trigonométrique. Courau a donné des réponses satisfaisantes également sur la manière de calculer la surface des couples et des plans de flottaison des vaisseaux, sur la manière de déterminer le port en tonneaux de poids ; il a montré aux examinateurs des plans de vaisseaux qui les ont convaincus de son aptitude à tracer de tels plans. G89, f° 204 et 205.

<sup>83</sup> Ces élèves ont pour noms : François-Timothée-Benjamin Pestel (1763-1828), fils d'un constructeur de Honfleur ; Jean ou Robert-Michel Seheult (1764- ?), fils d'un architecte de Nantes ; Guillaume Verbrugge, 31 ans, maître-charpentier et constructeur de navires, qui a obtenu les lettres de l'amirauté de Dunkerque en 1785 ; Pierre Vandebussche, 21 ans environ, charpentier et menuisier ; François Courau (1766-1840), fils d'un maître-constructeur de Bordeaux. Dans les dossiers personnels ou dans la correspondance de la Marine, ils sont tous les cinq désignés sous l'appellation de constructeurs des ports marchands et ils ont été requis : c'est ce qui nous fait dire qu'ils ont obtenu le certificat.

<sup>84</sup> Ces quatre élèves s'appellent Le Sage, Tibeau de Goumondie, Martineau et de Rivoire. Rivoire ne figure ni sur l'état du deuxième trimestre 1789 ni sur celui du quatrième trimestre 1790 (C<sup>8</sup>-18) : peut-être



L'école des constructeurs de vaisseaux de l'État aura donc formé dix constructeurs du commerce, en comprenant François Caro, constructeur de la Compagnie des Indes. La Révolution interrompt leur recrutement jusqu'en... 1853.

L'école de Paris a continué de recruter des élèves des bâtiments civils : deux en 1787, un en 1789 et, semble-t-il, un dernier en 1791<sup>85</sup>. La faiblesse de ces élèves est à nouveau soulignée par Borda en mars 1789 : les deux candidats qui viennent de concourir pour une place d'élève sont insuffisants, et c'est le cas général car ne se présentent à ce concours distinct que ceux qui sont convaincus de n'avoir aucune chance d'être reçus élèves de construction, le corps des ingénieurs-constructeurs offrant plus d'avantages et de distinctions<sup>86</sup>. Le directeur propose donc d'admettre aux places vacantes ceux des candidats au concours des élèves-ingénieurs-constructeurs qui seraient le plus proches du niveau requis, montreraient assez de talent pour le dessin d'architecture et... seraient d'accord. Il fait ainsi admettre Grival. Le recrutement du service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils ne devient régulier qu'avec l'arrivée en 1800 d'ingénieurs des Ponts et Chaussées en service détaché<sup>87</sup>. Néanmoins l'école de Paris a belle allure au commencement de la Révolution : 22 élèves présents, 8 professeurs et quelque chose comme 40 000 l de dépense en propre par an<sup>88</sup>.

### 23.1.3. Les progrès du corps

Tout paraît aller pour le mieux tant que les ingénieurs-constructeurs dépendent des intendants. La forme mitigée du dualisme que nous avons décrite au chapitre 5 ne doit pas beaucoup les gêner à une époque où l'on ne compte guère, et l'incompétence technique croissante des commissaires leur laisse le champ libre. La situation évolue défavorablement pour eux lorsque des officiers de vaisseau sont nommés à la tête des directions de travaux. Nous avons vu que la nouvelle position des ingénieurs est considérée par eux comme une *dégradation*<sup>89</sup>. Ils sont en effet en concurrence avec les officiers de vaisseau qui peuvent entraver leur action et, pour quelques-uns d'entre eux, leur en remontrer sur le plan technique.

---

a-t-il été renvoyé. Goumondie a été malade ; il ne figure pas sur l'état du quatrième trimestre 1790, à la différence de Le Sage, de Martineau et de Pestel. Le gouvernement terroriste n'a requis aucun de ces quatre élèves, et nous pensons par conséquent qu'ils n'ont pas obtenu le certificat de l'école de Paris.

<sup>85</sup> Il s'agirait d'un élève nommé de La Chaussée, qui est présent à l'école en 1794 (G89), peut-être le frère de celui qui, admis à l'école en 1787, en est sorti au début de 1791.

<sup>86</sup> Lettre de Borda au ministre du 4 mars 1789, C<sup>2</sup>-59, pour ce développement. Borda signale que deux autres candidats pourraient prétendre à des places dans ces conditions : Chevillard, fils de Chevillard cadet et Thiébauld, qui doivent être des recalés du concours des élèves-ingénieurs-constructeurs de 1788. Ils ne sont pas admis à l'école.

<sup>87</sup> En compilant les listes données dans C<sup>2</sup>-107, C<sup>2</sup>-59 et dans Louis Villaret, « Notions historiques sur le service des constructions navales dans les ports militaires », *Mémorial du Génie maritime*, 3<sup>e</sup> série, 3<sup>e</sup> fascicule, mai 1902, p. 144 et 145, on trouve 31 individus entrés dans le corps des ingénieurs des bâtiments civils de 1770 à 1792, dont 15 seulement sont passés par l'état d'élève.

En 1800, sept ingénieurs ou anciens ingénieurs passent dans le corps des Ponts et Chaussées : c'est tout ce qu'il reste de l'ancien corps. A. Bruno et R. Coquand, *Le corps des Ponts et Chaussées*, liste annexée à l'ouvrage, 1982.

<sup>88</sup> Un tableau nominatif établi à partir de C<sup>2</sup>-106 et 107, C<sup>8</sup>-18, C<sup>7</sup>-37 et CC<sup>2</sup>-1015 a été publié avec notre article intitulé « La survie d'une institution de l'Ancien Régime ou L'invention de l'École polytechnique », *Revue historique*, n<sup>o</sup> 586, avril-juin 1993, p. 383 à 420.

<sup>89</sup> *Dictionnaire de marine*, art. Construction, vol. I, p. 453.

Le maréchal de Castries décide de confier à des artistes organisés en corps distincts chacune des trois directions de travaux de 1776. Dans ce qui doit être la substance du rapport au Roi de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> janvier 1786 relative aux ingénieurs-constructeurs, si ce n'est la copie du rapport lui-même, il pose en principe que les constructions exigeant une éducation particulière, il ne faut pas priver du service de la mer un officier destiné par sa propre éducation à ce service et qui a des talents<sup>90</sup>. Il convient en conséquence de prendre dans une « classe » particulière les « officiers » de la direction des constructions dans un port. Ces directions sont confiées aux ingénieurs-constructeurs, qui iront de temps en temps à la mer « pour y prendre les connaissances pratiques qui peuvent servir à perfectionner l'art de la construction ». L'exposé se termine ainsi : *il faut avoir soin de « donner à ce corps et à ses élèves la forme militaire nécessaire pour assurer le service, son uniformité »*. L'on reconnaît ici le soldat, qui voit dans la forme militaire — celle de l'artillerie de terre — le mode qui convient aux travaux des ports et non, comme l'a pensé Sartine, le moyen de donner satisfaction à l'Épée en abaissant la Plume.

Il existe à vrai dire deux versions différentes de cette ordonnance, signées du Roi et datées toutes deux du 1<sup>er</sup> janvier 1786<sup>91</sup>. Les dispositions communes sont les suivantes. Les ingénieurs-constructeurs remplacent les officiers de vaisseau dans les directions des constructions ; l'effectif statutaire du corps passe de 40 à 45 et il est réparti de la même manière dans les ports ou sur les escadres ; trois des ingénieurs en chef obtiennent des appointements supérieurs, ceux des ci-devant directeurs<sup>92</sup>. La différence, qui n'est pas mince, concerne *l'assimilation de grades* entre les sept ingénieurs en chef ou en second et les officiers de vaisseau, inexistante dans la première version.

En effet, l'ordonnance publiée affecte à chacun des grands ports un ingénieur-directeur (nouveau grade) ayant le rang de capitaine de vaisseau et un ingénieur-sous-directeur (*idem*) placé sous ses ordres et ayant le rang de major de vaisseau. Lorient reçoit un ingénieur-sous-directeur. Ils abandonnent l'uniforme gris-fer de l'administration pour endosser celui de couleur bleu-de-roi des officiers de vaisseau dont ils ont le rang, avec les épaulettes du grade militaire. L'assimilation de grade n'est pas étendue aux seize ingénieurs ordinaires ni aux vingt-deux sous-ingénieurs prévus par l'ordonnance : pour eux seule la couleur de l'habit change, mais c'est déjà beaucoup. La modification introduite in extremis a pour but, d'après nous, de donner aux chefs l'autorité nécessaire vis-à-vis des autres directions *et tend aussi à montrer que la militarisation des arsenaux est en cours*.

Deux ingénieurs occupent dans le corps une place à part depuis longtemps. Jean-François Gautier (1733-1800) est parti en Espagne peu avant la première

<sup>90</sup> *Rapprochement des articles principaux des ordonnances anciennes et nouvelles concernant la Marine, avec les motifs des changements qui ont été faits par ces dernières...* à propos de l'ordonnance sur les ingénieurs-constructeurs, pour ce développement. 306AP20, pièce n° 21(1).

<sup>91</sup> Des originaux sont conservés dans A<sup>1</sup>-140. L'ordonnance de l'artillerie a également été refaite, mais les artilleurs sont des officiers militaires. Cette révision est peut-être pour quelque chose dans la transmission tardive (en mai) de l'ensemble des ordonnances datées du 1<sup>er</sup> janvier 1786.

<sup>92</sup> Nous ignorons à quelle époque le chiffre de 40 a été fixé, mais nous répétons ici la fixation du 14 juin 1781 : 18 ingénieurs ordinaires, 18 sous-ingénieurs, si bien que le nombre des ingénieurs en chef aurait été fixé à 4. À l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1786, nous trouvons 3 ingénieurs-directeurs (Gautier, Grognard et Coulomb), 4 ingénieurs-sous-directeurs (Guignace, Chevillard cadet, Segondat du Vernet et Lamothe père), 16 ingénieurs ordinaires et 19 sous-ingénieurs, soit 42 ingénieurs en tout (C<sup>2</sup>-106).

organisation du corps, celle de 1765, et s'y est fait une réputation<sup>93</sup>. Il rentre en France en 1784 avec le grade de brigadier et 8 000 l de pension sur le trésor de S.M.C. Le roi de France ne peut rester en arrière : Gautier reçoit 6 000 l de pension et surtout le grade de capitaine de vaisseau qui lui permet d'occuper les fonctions de directeur des constructions à Toulon dès son retour. Il reçoit encore en 1784 la croix de Saint-Louis. Groignard a réussi à le dépasser en restant en France, puisqu'il gagne davantage que lui et a été anobli, tout en ayant été fait capitaine de vaisseau comme lui (1782). D'autres ingénieurs tentent de suivre leur voie.

Guignace, ingénieur-constructeur en chef à Brest depuis la mort de Joseph-Louis Ollivier en janvier 1777, demande à son tour des lettres de noblesse<sup>94</sup>. Le comte d'Orvilliers appuie ainsi sa requête : « C'est une justice, mais encore une bienfaisance de S.M. nécessaire pour animer le zèle des personnes à talents qui se consacrent à son service dans des états aussi laborieux pour l'esprit et le corps que celui d'ingénieur-constructeur. » Blouin ajoute, ce qu'il n'aurait pu dire de celle de Groignard, que la famille de Guignace est de bonne et ancienne bourgeoisie. Guignace est anobli à la fin de 1778. Mais il cherche aussi à obtenir un grade militaire. Hector n'est pas d'accord : il faut, écrit-il, « proportionner les récompenses aux travaux, à moins qu'il ne fût question, comme chez M. Groignard, de travaux transcendants » ! Blouin représente que le frère de son ancien collègue regarde les grades militaires comme un moyen d'accéder aux décorations militaires, or, il a toujours été répondu « de manière à faire entendre que l'état d'ingénieur pouvant tirer sa considération de lui-même, ne devait pas être assimilé à celui d'officier de port ». Guignace se résigne à une pension de 600 l sur le Trésor en 1782. Trois ans plus tard, Hector, entouré de solliciteurs, plaide ainsi la cause de l'ingénieur : « ici tout plaide en faveur de M. Guignace : talent, zèle, régularité, patriotisme, famille nombreuse, peu de fortune, je dirai même besoin »<sup>95</sup>. Guignace doit attendre que Groignard, nommé directeur des constructions de Brest à l'organisation mais qui n'a pas rejoint son poste, donne la démission de sa place pour qu'il puisse l'occuper en titre et en toucher les appointements : nous sommes le 15 mars 1789. La même année il est fait chevalier de Saint-Louis.

L'esprit des ordonnances de 1786 s'oppose toujours à ce que l'on donne des grades d'officier de vaisseau aux ingénieurs, et, de fait, Groignard et Gautier sont les seuls ingénieurs à avoir reçu de tels grades au XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que quatre ingénieurs ont été anoblis (le quatrième est Coulomb). Comme l'attrait pour la décoration paraît de plus en plus fort, le ministre décide que les directeurs des constructions l'obtiendraient après trois ans dans ce grade, les sous-directeurs après neuf ans<sup>96</sup>. L'ingénieur Le Roy (1747-1825), qui ne réunit pas ces conditions, quoiqu'il ait navigué (il invoque les « marques de distinction » prévues dans ce cas par l'art. 37 de l'ordonnance de 1765), obtient quand même la décoration à son retour de Constantinople en 1789<sup>97</sup>. La même

<sup>93</sup> C<sup>2</sup>-106, C<sup>7</sup>-116 et CC<sup>7</sup>-984, D. ind. de Gautier, pour ce qui le concerne.

<sup>94</sup> C<sup>7</sup>-135, dossier au nom de Guignace, pour ce paragraphe.

<sup>95</sup> Examinons les qualités qui distinguent Guignace aux yeux d'Hector en 1785. Les trois premières sont celles de l'officier du Roi. La quatrième est une vertu civique qui ne doit pas être si répandue pour que le commandant du port la mette ainsi en avant. Les trois dernières se rapportent à l'homme privé. Mais il faut comprendre que la paie et les autres revenus de Guignace ne lui permettent pas de faire vivre sa famille selon son rang. Sous la plume d'Hector une nombreuse progéniture doit être une qualité et peut-être même une vertu civique.

<sup>96</sup> C<sup>7</sup>-74, dossier au nom de Coulomb (J. M. B.).

<sup>97</sup> CC<sup>7</sup>-1555, dossier individuel de Le Roy (J. J. S.).

année, Lamothe (1730-1801) la demande ; en 1790, Segondat du Vernet (1735-1816) fait de même, puis Sané l'année suivante ; en 1792, Ollivier et Rafeau s'y hasardent encore<sup>98</sup>. Le 15 octobre 1792, la Convention supprime la « médaille militaire »<sup>99</sup>. Six ingénieurs-constructeurs (Blaise Ollivier compris) auront réussi à obtenir la décoration, dont trois en 1789.

La loi de 1786 est une demi-mesure dont le commandant du port de Toulon, le comte d'Albert de Rions (1728-1802), décrit ainsi les conséquences fâcheuses<sup>100</sup> : « L'ordonnance ne leur donnant point le caractère d'officier, l'exercice de leurs fonctions dans l'arsenal les met constamment vis-à-vis des agents des autres directions dans un état d'infériorité qui ne peut que les humilier. Les ouvriers même immédiatement employés sous eux en sont moins attentifs, moins subordonnés ; on s'aperçoit que l'épaulette dont l'officier de port est décoré met dans les yeux des gens de l'arsenal une très grande différence entre lui et l'ingénieur-constructeur [ordinaire]. Et cependant, Monseigneur, il arrive quelquefois que l'officier de port est celui-là même qui n'a pas pu se faire recevoir constructeur<sup>101</sup>. Les connaissances qu'on exige aujourd'hui de ceux qui se destinent à la construction sont au-dessus de la portée ordinaire, et bien des gens ne peuvent y atteindre. Le concours établi rend l'admission tous les jours plus coûteuse et plus difficile. Ne serait-il pas convenable de donner à l'état de constructeur, déjà si recommandable en lui-même, une considération relative à son importance et à son utilité ? »

Cet officier général propose donc de donner l'état militaire à tous les officiers du corps, ce qui éteindrait les jalousies entre les deux directions et préviendrait le dégoût des ingénieurs. Le rapport au ministre du 20 septembre 1789 mentionne une semblable requête émanée des ingénieurs de Rochefort et transmise par le comte de Vaudreuil (1728-1810), celui-là même qui s'y était montré hostile en 1779<sup>102</sup>. La Luzerne ajourne l'examen de la question : « c'est un objet dont on ne peut s'occuper que lors d'un travail général pour les changements convenables dans tout le département »<sup>102</sup>. En fait il est tout à fait opposé à l'attribution de grades militaires de par la conception qu'il se fait du métier militaire et du travail dans les arsenaux<sup>103</sup>. Pour lui, devenir militaire, c'est embrasser une profession et non obtenir un avancement dans une autre profession. Le grade d'officier, lorsqu'on l'accorde comme récompense, n'est mérité que pour celui qui a fait le métier de guerrier. Il ne peut comprendre qu'on ait établi que les directeurs et sous-directeurs des constructions deviendraient aussitôt militaires et auraient un grade d'officier : « pourquoi cette métamorphose à une époque où ils sont déjà avancés en âge et où ils doivent, selon l'ordonnance même, ne plus naviguer ? » Il convient d'honorer les talents des ingénieurs autrement que par un abus : ils ne sont ni guerriers ni navigants, ils exercent une profession *purement civile*.

<sup>98</sup> CC<sup>7</sup>-1357, C<sup>7</sup>-305 et CC<sup>7</sup>, D. ind. de Sané ; CC<sup>2</sup>-115, f<sup>o</sup> 161 et 169.

<sup>99</sup> Trois décrets pris successivement ordonnent aux officiers décorés de remettre leur médaille aux municipalités. La décoration de Saint-Louis avait changé d'appellation en 1791.

<sup>100</sup> Lettre de d'Albert de Rions au ministre du 29 août 1789, CC<sup>7</sup>-1357, D. ind. de Lamothe père.

<sup>101</sup> Quelquefois veut dire trois fois : Le Coat de Saint-Haouen, Pasquier et Groignard fils.

<sup>102</sup> Rapport au ministre du 20 septembre 1789, CC<sup>7</sup>-1357, avec l'apostille du ministre. Le comte de Latouche (1709-1781) avait proposé la mesure dès 1777 ; Vaudreuil, consulté par Sartine, avait émis un avis défavorable. Ce Vaudreuil est le frère cadet de l'inspecteur général des Classes.

<sup>103</sup> *Mémoire au Roi adressé par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé...*, f<sup>o</sup> 426 à 430, pour la fin du sous-titre.

La Luzerne prend aussi le contre-pied des positions de Kersaint. Les constructions doivent être confiées à des hommes profondément versés dans les sciences abstraites et possédant en même temps des talents pour le dessin. L'école de Paris, qui en est la pépinière, doit être conservée de même qu'un chef du corps doit, pour maintenir l'avantage capital de l'uniformité de marche, examiner tous les plans des ports et « ramener sévèrement aux proportions adoptées ce qui s'en écarterait ». Cet emploi d'inspecteur donne droit de réprimer et l'autorité en permanence, ce n'est donc pas une place temporaire à confier à un étranger ; l'ancien ministre estime qu'il faut la réserver à un officier militaire *ou à un ingénieur*.

## 23.2. Le désordre des arsenaux

### 23.2.1. De la supériorité de l'Angleterre

Le regain d'intérêt pour l'organisation de la marine britannique est évident après la guerre d'Amérique. Plusieurs officiers ont été envoyés en mission en Angleterre, et nous disposons au moins du mémoire de Kersaint dont nous sommes déjà servi et du rapport de mission rédigé par l'ingénieur Forfait (1752-1807) et le commissaire Lescallier (1743-1822) au début de 1790. Nos voyageurs louent en général cette organisation étrangère et mettent en valeur ses avantages plus que ses inconvénients. C'est pour cette raison et pour la compréhension de ce qu'il nous reste à exposer dans ce travail que nous commencerons par la décrire partiellement, en suivant en général un auteur américain d'aujourd'hui, Daniel Baugh, qui a étudié la période de la guerre de 1739-1748 d'après la correspondance, en supposant que la loi était connue de ses lecteurs dans les grandes lignes. Comme nous l'avons annoncé, il ne saurait s'agir de comparer les deux administrations, mais de préciser ce qui, dans l'organisation britannique, doit l'être pour mieux comprendre les changements réalisés ou projetés en France.

La constitution politique de l'Angleterre s'oppose essentiellement à la puissance de l'administration, et la corruption dévoile la faiblesse des forces favorables au gouvernement<sup>104</sup>. La Marine doit elle aussi lutter contre l'esprit aristocratique d'indépendance, qui déteint sur la gentry et le reste du militaire, contre le droit sacré de propriété, contre les intérêts du commerce et contre les libertés civiles de ceux qui peuvent s'en prévaloir. La tendance à l'insubordination peut être réfrénée par l'esprit de service, mais l'avidité des richesses est pratiquement irrépressible et, du moment que celle-ci ne conduit pas à la désobéissance caractérisée, ses manifestations ne sont pas considérées comme scandaleuses, ni comme déshonorantes. Du reste, refuser le combat pour piller, comme le font les pacotilleurs français, eût stupéfié les officiers britanniques du temps, assure M. Baugh. La loi civile (*common law*) et ses officiers sont une force dominante avec laquelle les officiers militaires et l'administration militaire doivent compter et sur laquelle ils peuvent compter à l'occasion ; cette supériorité est sans exemple en Europe. Des marins, y compris des ouvriers de la Marine, sont électeurs (*freemen*) ; ceux qui ne le sont pas ont des électeurs dans leurs relations, et ceux-ci

<sup>104</sup> Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, 1965, p. 5 à 22 et 26-27, pour ce développement.

peuvent les défendre, individuellement ou par groupes ou communautés, contre l'administration. Pourtant l'administration centrale de la Marine s'étend au XVIII<sup>e</sup> siècle, parce que des motifs d'intérêt supérieur, tels la défense contre l'invasion ou l'impérialisme, y contraignent.

La Marine dépend beaucoup des marchands, davantage en tout cas que du sentiment national, qu'il procède du patriotisme ou de l'esprit chevaleresque, ce sentiment ne suffisant pas à atteindre à l'esprit de sacrifice. Elle dépend d'eux par le système de crédit public mis en place à la fin du siècle précédent. Elle est priée de gagner des batailles sans les gêner. En 1708 le commerce, mécontent de la Marine, est parvenu à faire voter une loi tendant à affecter des navires aux convois, c'est-à-dire à créer une seconde marine militaire, indépendante de l'Amirauté ; une entreprise du même genre a été renouvelée en 1741, elle a échoué à la Chambre des lords, mais elle a servi de leçon. Elle a eu de l'écho en France pendant la guerre de Sept ans, comme nous l'avons dit au chapitre 7. La Marine dépend encore du commerce pour les hommes de mer, une ressource rare qu'elle doit partager avec lui ; elle doit défendre sa part devant les tribunaux au besoin et devant le Parlement, qui considère son intérêt comme un intérêt national entrant en concurrence avec d'autres intérêts de cette sorte, la course par exemple.

De 1689 à 1964, les pouvoirs de l'Amirauté ont été, sauf exception, exercés par sept commissaires dits « commissioners constituted to execute the office of lord High Admiral »<sup>105</sup>. Le Premier lord et les six lords qui lui sont subordonnés forment un conseil dit *Admiralty Board*, dont les décisions sont prises collectivement lors des assemblées. Sa compétence est générale et ses pouvoirs s'exercent au travers des officiers de marine, de trois conseils subordonnés et d'autres autorités dépendantes. Son autorité correspond à celle du secrétaire d'État en France, en ce qui concerne la Marine (l'artillerie et les colonies forment d'autres départements ministériels) et à celle de l'amiral de France. La stratégie navale et, dans une large mesure, la conduite des opérations sur mer regardent le Roi et son conseil, qui font passer leurs ordres aux généraux par le canal d'un secrétaire d'État, ce qui n'empêche pas l'Amirauté d'en donner pour les opérations de routine, du type croisière ou convoi. Le Premier lord siège au Conseil des ministres (*cabinet council*), quoiqu'il ne soit pas en général l'un des juges de la Cour de cassation (*lords justices*), ainsi qu'au Conseil intime (*inner cabinet*). Sa compétence professionnelle, s'il est marin, peut faire de lui un homme important, mais le Roi peut aussi appeler un autre amiral dans ses conseils. Le Premier lord est un homme politique qui suit le sort du cabinet ; son maintien en place ne dépend pas du résultat des batailles navales. Ses six collègues risquent le même sort que lui. Il convient encore de noter que l'Amirauté comprend toujours des membres du Parlement et que les lords n'ont pas de départements qui leur soient attribués nominativement. Comme le souligne M. Baugh, les lords de l'Amirauté sont des amateurs qui doivent diriger le travail de spécialistes<sup>106</sup>.

L'existence du *Navy Board* remonte à 1546, époque à laquelle quatre commissions (*letters patent*) ont été délivrées à des agents publics spécialisés : un trésorier de la Marine, un contrôleur (*comptroller of the Navy*), un inspecteur de la Marine

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. 61 à 73, pour ce développement.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 81 à 83.

(*surveyor of the Navy*) et un « clerk of the ships », appelé par la suite *clerk of the acts*<sup>107</sup>. La marine anglaise a alors acquis une consistance qui justifie et nécessite même la création d'une administration permanente pour gérer les installations et le matériel de l'État. Le Navy Board est régi, jusqu'à sa dissolution en 1832, par des instructions du duc d'York, alors grand amiral, datant du 28 janvier 1662, et non par une loi. On voit, à la lecture du livre de M. Baugh, que Colbert s'en est inspiré. Depuis 1654, les bureaux de cette administration sont situés à quelques centaines de mètres de la Tour de Londres, à quelques minutes à pied du centre du district financier, du bureau du trésorier (*Pay Office*) et du bureau et des ateliers des vivres (*Victualling Office*).

Le Navy Board est chargé du service civil de la Marine (civil economy of the Navy), c'est-à-dire de l'ensemble du service moins l'emploi des navires, le recrutement et la gestion du personnel navigant (l'examen des candidats aux places d'officier lui est néanmoins confié par exception), soit 1° le matériel ; 2° les dépenses ; 3° les subsistances et le service de santé, par l'intermédiaire de deux conseils subordonnés. La responsabilité des commissaires du Navy Board (*commissioners of the Navy*) est collective : lorsqu'ils parlent des matières d'administration, ils le font comme un seul homme. Cependant chaque commissaire est spécialisé, il dispose de ses bureaux et de ses commis (*clerks*), sa position est définie par rapport à ses collègues car une sorte de hiérarchie s'est instituée peu à peu.

Le trésorier de la Marine, qui est le mieux payé, n'est pas un commissaire comme les autres, il est autonome et la comptabilité des dépenses ordonnancées est passée au Navy Board. Le *comptroller* est censé coordonner l'action de ses collègues autant que surveiller leurs opérations par leurs comptes. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la position éminente du *comptroller* ne se discute plus. Son travail de contrôle proprement dit a été subdivisé et confié à trois nouveaux commissaires, pour le contrôle des comptes du trésorier, des vivres et des magasins. Le *surveyor* est chargé de la construction et de l'entretien des bâtiments flottants et des bâtiments civils, de l'approvisionnement et du magasinage des munitions navales. Le *clerk of the acts* est le secrétaire du conseil, il est chargé de la correspondance générale et des archives. Il y a des commissaires surnuméraires à Londres, selon les besoins. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un commissaire du Navy Board réside en permanence à Chatham, Portsmouth et Plymouth. De par les termes de leur commission, ils ne sont pas subordonnés à ceux de Londres, mais ils forment conseil avec eux, quoiqu'ils délibèrent rarement tous ensemble.

La nomination aux emplois de commissaire au Navy Board suppose une compétence maritime ou administrative démontrée. Le *surveyor* est choisi parmi les constructeurs (*master shipwrights*) des ports. Le *clerk of the acts* l'est parmi les officiers des ports qui ont l'une des parties administratives au sens strict, ainsi que les trois contrôleurs spécialisés ; quelquefois c'est un officier de marine. Les commissaires surnuméraires sont habituellement des officiers de marine. Les commissaires résidents le sont toujours, ils sont stables dans leur emploi, alors que les surnuméraires de Londres et les commissaires des petits ports peuvent craindre la suppression de leur à chaque paix. Certains officiers de marine ont cherché à acquérir à la mer des connaissances qui les rendent éligibles à des emplois à terre, parce qu'ils étaient leur véritable ambition ; d'autres ont été déçus par le service de mer ou ont jugé que leurs chances de devenir généraux étaient trop minces, ou encore ont dû quitter ce service

<sup>107</sup> *Ibid.*, p. 29 à 58, pour ce développement.

pour raison de santé. En devenant commissaire du Navy Board, un capitaine de vaisseau peut encore espérer obtenir son avancement, mais ses chances sont faibles. Les commissaires issus des commis ont pu commencer leur carrière en qualité d'écrivains chargés des vivres à bord ou de commis dans les ports et ont alors dû grimper les échelons du service des ports. D'autres ont servi dans les bureaux de l'Amirauté, dans les conseils subordonnés ou dans les établissements qui en dépendent, tel l'hôpital de Greenwich. D'autres encore ont fait une carrière politique ou un passage en politique. Des officiers de marine ont pu favoriser la carrière des uns et des autres.

Des commissaires du *Sick and Wounded Board* ont été nommés à partir de 1653 mais, jusqu'à la guerre de 1739, ce conseil n'avait d'existence qu'en temps de guerre, et cette situation traduit le caractère précaire du service de santé. Jusqu'à la guerre de Sept ans, il n'y a ni officiers de santé à terre, ni hôpitaux de la Marine, tout étant confié à des entrepreneurs ; l'ouverture de l'hôpital d'Haslar, près de Portsmouth, fait époque. Ce conseil subordonné au Navy Board, supprimé en 1806, a compté des médecins parmi ses membres. Le service des Vivres, qui était donné à l'entreprise, est mis en régie en 1684 : les commissaires du *Victualling Board* passent les marchés et surveillent la transformation des aliments dans les ateliers du service et la distribution des vivres. Leur compétence et leur origine sont variables.

L'Amirauté dispose des comptes rendus hebdomadaires d'avancement qui lui sont envoyés directement par les ports<sup>108</sup>. Mais, comme leur fidélité a été mise en doute, elle s'appuie aussi, à partir de 1739, sur les commandants en chef qu'elle a nommés dans les ports afin de surveiller les armements. Ces officiers militaires veillent surtout à ce que les capitaines s'affairent à l'armement de leur bâtiment, mais ils sont en état d'observer les travaux de l'arsenal et d'en rendre compte. M. Baugh ne dit pas si cette institution a été durable ; nos voyageurs n'en parlent pas ou disent qu'elle n'existe pas. Le pouvoir de surveillance de l'Amirauté sur le Navy Board s'exerce aussi par le biais de la nomination à tous les emplois<sup>109</sup>. Les agents restent en place, sauf cas flagrant d'abus ou de négligence ; l'autorité en général a le pouvoir de récompenser, non celui de punir. De 1714 à 1744, les deux conseils ont siégé ensemble pour les affaires importantes. L'esprit de coopération a prévalu, quoique les commissaires du Navy Board ne se croient pas obligés d'obéir aveuglément aux ordres et qu'ils ne puissent être destitués. L'arrivée du duc de Bedford (1710-1771) et d'autres lords plus jeunes change la face des choses : le Navy Board est critiqué. Les lords en viennent même à ordonner aux officiers civils de Portsmouth d'obéir au commandant en chef : le Navy Board refuse de transmettre l'ordre et s'apprête à résister. La température baisse peu à peu, et la réforme des arsenaux est remise à plus tard.

À la fin de l'Ancien Régime, les lords de l'Amirauté disposent de deux secrétaires, dont l'un est chargé du département militaire, l'autre des rapports avec le Navy Board<sup>110</sup>. Le comptroller préside le Navy Board, qui comprend les chefs des sept détails qui le composent, *et il n'y a toujours aucun conseil dans les ports*. Le premier détail est celui des constructions : il est dirigé par deux inspecteurs de la Marine du grade de capitaine de vaisseau, et deux sous-inspecteurs ; de quatre à six constructeurs

<sup>108</sup> *Ibid.*, p. 84, 85, 335 et 338, pour ce développement.

<sup>109</sup> *Ibid.*, p. 85 à 92, pour ce développement.

<sup>110</sup> *Mémoire sur l'organisation de l'amirauté anglaise*, s.d. [1784], 306AP24, pièce n° 5, pour ce développement.



s'y ajoutent en temps de guerre. Ces agents donnent tous les plans de construction et ont l'inspection des vaisseaux en construction ou désarmés. Les constructeurs des ports ont des rapports immédiats avec les sous-inspecteurs. Le contrôle des vivres est confié à deux commissaires. Le troisième détail est celui des approvisionnements de la flotte. Le quatrième est le *Ticket Office*, chargé de la solde, des rations, des avances aux équipages ; le cinquième est celui du contrôle des comptes du trésorier ; le sixième est le bureau du Sceau et le dernier, le bureau des demandes (blessés, veuves, héritiers des agents ou gens de mer morts au service y font valoir leurs droits, et le bureau établit les dossiers à soumettre aux lords).

Forfait et Lescallier ont compris que la position des ports est favorable à la centralisation des opérations à Londres<sup>111</sup>. Ils en concluent un peu vite qu'« en Angleterre où tout est marine, et surtout à Londres, les sujets capables de choses relatives à ce service sont beaucoup plus faciles à se procurer ; ils ne parviennent à une place que parce qu'on les a trouvés capables, honnêtes et expérimentés ». Le coût du personnel de cette administration centrale étendue (Amirauté, Navy Board, administration des ports et des vivres) est évaluée à 1 727 000 l par an, soit beaucoup moins qu'en France.

En 1748, la marine britannique possède six arsenaux, à Deptford et Woolwich sur la Tamise, Chatham et Sheerness (le plus récent, il a été créé en 1665) sur la Medway, affluent de la Tamise, Portsmouth et Plymouth dans la Manche<sup>112</sup>. Il y a encore trois petites bases navales à Deal, Harwich et Kinsale (en Irlande) et les bases outre-mer. La spécialisation des ports est un fait accompli au XVIII<sup>e</sup> siècle, tant à cause des difficultés de navigation dans les deux rivières que des besoins croissants de ravitaillement des escadres lointaines. En 1740 les arsenaux de Portsmouth, Plymouth et Sheerness se chargent des réparations courantes, des carénages et rechanges des bâtiments de la *Home Fleet* ; Deptford, Woolwich et Chatham construisent, réparent et approvisionnent pour toute la flotte armée et les autres arsenaux. En temps de guerre le personnel est accaparé par les réparations ; la concurrence entre les différentes activités a conduit le gouvernement à établir au début du XIX<sup>e</sup> siècle un arsenal pour les constructions neuves à Milford Haven, au Pays de Galles.

Pendant la guerre de 1739, presque toutes les frégates, les sloops, la plupart des vaisseaux de 50 canons et quelques 60 canons ont été commandés à des chantiers privés, et de préférence à ceux de la Tamise, mieux au fait des spécifications militaires, mieux placés pour l'installation du grément, qui est fourni par les arsenaux royaux, et surtout pour la surveillance. En temps de guerre les commandes pèsent sur les prix car les charpentiers ne sont pas assez nombreux et les entrepreneurs s'entendent : c'est pourquoi l'Amirauté recourt aussi aux chantiers de province, voire des colonies. Le recours au secteur privé évite la surcharge des arsenaux et fournit des bâtiments plus rapidement et à moindre coût. L'opinion générale, jusqu'en 1850 au moins, est en effet que le privé construit pour moins cher. Le Navy Board plaide que la différence de coût est justifiée par la qualité supérieure du travail dans les arsenaux. De nombreux officiers de marine ont une piètre idée de la qualité des vaisseaux (des *coques* devrait-on dire) construits dans les chantiers privés ; cependant le Navy Board estime en 1746 que, sur

<sup>111</sup> *Observations sur la marine d'Angleterre, par Forfait et Lescallier, janvier 1790*, copie, Ms 67 (même main que Ms 29), p. 170 à 201, pour ce paragraphe.

<sup>112</sup> Daniel Baugh, *op. cit.*, p. 254 à 263, pour ce développement. Un tableau de la marine matérielle et des constructions navales en cours en 1785 est donné en annexe (n° 30).

plus de 130 bâtiments livrés, seuls 3 à 6 montrent des signes de vieillissement prématuré. Chaque construction est surveillée par un agent de l'État, ordinairement un maître-charpentier des arsenaux qui reçoit un supplément de paie : son activité, son expérience et son honnêteté affectent la qualité du travail fourni.

Les relations entre le commissaire résident et les commissaires de Londres paraissent dépendre des personnes et non des fonctions assignées par les règlements, celles du premier étant d'ailleurs mal définies. Il observe, conseille, corrige et punit plus qu'il ne dirige<sup>113</sup>. Il peut demander au Navy Board le licenciement des officiers, commis ou ouvriers négligents, mais il s'y résout rarement. Il est presque impensable de destituer un officier pour cause d'incompétence. L'autorité du commissaire résident tient surtout au pouvoir de recruter et de promouvoir tous les agents, pouvoir qu'il partage, il est vrai, avec ses collègues de Londres. Il est aussi l'agent de liaison et de coordination entre les officiers du port et les officiers de marine. Ancien capitaine lui-même, il est bien placé pour faire marcher le service. Il est encore chargé de contrôler le paiement des salaires des gens de mer, une attribution différente par sa nature des autres et fort absorbante. Le programme des travaux, le budget, l'allocation de la main-d'œuvre et des matières et les comptes regardent presque uniquement les cinq officiers principaux des ports, qui en rendent compte individuellement et collectivement au Navy Board, le contrôleur (*clerk of the cheque*) et le garde-magasin au *comptroller*, le constructeur en chef, le capitaine de port et le *clerk of the survey* au *surveyor*. Les instructions de 1662 combinent les principes contraires de collaboration et de méfiance ; dans les faits la collaboration des officiers domine.

Le constructeur en chef tend à être le premier officier du port<sup>114</sup>. Les titulaires de ces places ont commencé par un apprentissage et ont souvent été maîtres-charpentiers de navire ou aides-charpentiers à la mer. La recherche de bons plans-types ou au moins la fixation des dimensions principales n'est pas une spécialité française, mais l'empirisme britannique s'oppose au progrès. Les plans sont laissés aux constructeurs, des artisans attachés aux idées prises pendant l'apprentissage ; les officiers de marine qui s'intéressent à la construction navale sont des amateurs qui se divisent sur la question ; enfin les constructeurs sont considérés comme des experts dans leur art, mais comme des inférieurs quant à leur rang dans la société. Cependant M. Baugh nous a dit qu'ils avaient accès à l'emploi de *surveyor*, qui leur appartient en France à partir de 1800 et pour la partie des constructions navales seulement. Il n'existe pas d'école de théorie pour les constructions, et même l'assistance aux cours de l'école de Portsmouth (*Royal academy for midshipmen*) ne permet pas d'abrégier la durée de l'apprentissage, qui reste fixée à sept ans. Le capitaine de port (*master attendant*) est l'autre officier de l'ordre technique<sup>115</sup>. Il s'occupe des bâtiments désarmés, des armements et des mouvements du port. C'est un ancien maître de navire de la classe des *warrant officers* ; son second, le maître d'équipage du port, est un ancien maître d'équipage, autrement dit un ancien officier-marinier.

Les trois autres officiers principaux sont des administrateurs<sup>116</sup>. Les fonctions du *clerk of the cheque* tiennent à la fois de celles du commissaire aux revues et du

<sup>113</sup> *Ibid.*, p. 289 à 294, pour ce paragraphe.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 252-253, 296 et 304, pour ce développement.

<sup>115</sup> *Ibid.*, p. 243 à 245, 263 à 275 et 297, pour ce développement.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 297 à 300 et 303 à 305, pour ce développement.

contrôleur : il fait ou fait faire les appels, tient le double (*compterbook*) des livres du garde-magasin, dresse ou fait dresser les certificats de réception des fournitures. Il est soumis au cautionnement (48 000 l) par suite des paiements d'acomptes qu'il est amené à faire. Le *clerk of the survey* s'occupe surtout de tenir la comptabilité du matériel confié aux détenteurs des bords. La paie des cinq officiers est la même (4 800 l à Portsmouth), mais la hiérarchie des places, spécialement celles de l'ordre administratif, est marquée par des avantages moraux (prestige et influence) ou matériels (honoraires, revenants-bons, indemnités) : le *clerk of the cheque* vient d'abord, puis le garde-magasin, enfin le *clerk of the survey*<sup>117</sup>. Les arsenaux sont également hiérarchisés.

Les officiers de l'ordre administratif commencent leur carrière en qualité de commis dans les ports ou les bureaux de la capitale ou à la mer, et aucun ne fait toute sa carrière dans les ports. Ils tendent toujours à considérer les commis sous leurs ordres comme leurs serviteurs, une attitude qui constitue une source d'abus contre lesquels le Navy Board doit lutter : l'officier est tenté de faire faire le travail de bureau par des ouvriers ou des maîtres payés par le Roi et de faire également supporter par le Roi l'entretien de jeunes gens en apprentissage dont la paie lui revient en grande partie. Le clientélisme politique sévit tant pour l'obtention des places d'officier que pour le maintien en fonction, lorsque le délit de corruption est avéré. Le népotisme et l'influence des militaires jouent aussi.

M. Baugh ne s'étend pas davantage sur le style de la hiérarchie dans les arsenaux. Il conclut que le premier problème n'est pas la corruption, mais l'inefficacité<sup>118</sup>. Le clientélisme permet aux officiers de marine d'exercer une influence sur les officiers des arsenaux et d'éviter qu'ils ne forment un corps plus soucieux de se servir que de servir la flotte ; ce système ne garantit en rien que les places reviennent à ceux qui sont le plus capables de les bien remplir. Les officiers des ports sont des gens arrivés ou qui cherchent à monter dans la hiérarchie des arsenaux, ils s'intéressent peu à leur travail, et l'âge finit par les rendre incapables de travailler. D'ailleurs la mise à la retraite est une affaire délicate, qui s'apparente dans les esprits à une sanction, et seule, en fait, l'invalidité bien constatée peut la déterminer. Les lords de l'Amirauté prennent en 1749 l'habitude de visiter les arsenaux. Ils ne sont pas frappés par l'insuffisance de la qualité du travail ; ils cherchent plutôt à prévenir les dépenses superflues et à connaître les causes de la lenteur du travail. Ils ont apparemment cru que la paresse et le manque de surveillance des ouvriers y étaient pour beaucoup.

Les équipages des vaisseaux ont toujours été chargés des opérations manuelles d'armement et de désarmement ; les capitaines s'en acquittant d'ordinaire avec négligence ou difficulté (par l'effet du système de la presse), les opérations du port (radouber, gréer, arrimer, ravitailler) en sont retardées. D'autre part les capitaines entendent que leur vaisseau soit équipé selon leur goût plutôt que selon les règlements ; la supériorité indiscutable des militaires sur les civils, dit M. Baugh, leur en fournit le moyen. Enfin l'Amirauté ne donne pas d'ordre de priorité ou ne s'y tient pas. Quoique la fidélité des rapports hebdomadaires des arsenaux ait éveillé des soupçons, sa responsabilité reste entière en la matière car, ainsi que l'exprime encore M. Baugh, « where

<sup>117</sup> Les quatre corderies royales de Woolwich, Chatham, Portsmouth et Plymouth sont confiées à un officier de l'ordre administratif, le *clerk of the ropeyard* et à un maître-cordier (*master ropemaker*) qui sont rattachés directement au commissaire résident.

<sup>118</sup> Daniel Baugh, *op. cit.*, p. 306 à 308 et 335 à 340, pour ce développement.

everything is priority, nothing is priority ». Et les retards dus à la difficulté de constituer les équipages sont plus graves que ceux qu'occasionnent les arsenaux par leur inefficacité.

Après cet exposé emprunté à un historien américain et qui fournit implicitement et sans surprise une liste de ressemblances dans l'organisation de la Marine de chacun des deux États et de problèmes que celle-ci leur pose, voyons comment nos voyageurs considèrent les arsenaux britanniques trente-cinq ou quarante ans plus tard, soit en 1784 et 1789.

Kersaint prend pour exemple Portsmouth, le grand port d'armement, dont l'activité est supérieure d'au moins un tiers à celle de Brest, à son avis<sup>119</sup>. Ce port est dirigé par douze hommes : un *commissioner*, à la fois intendant et directeur général, qui dirige les travaux et les mouvements ; sous ses ordres sont trois commissaires (fonds et revues, corderie et voilerie, magasins), trois constructeurs, deux officiers de port, un garde-magasin d'artillerie, le commissaire de l'hôpital de Spithead et le directeur des vivres. À Brest, le roi de France entretient 2 officiers généraux, 14 officiers de plume, 13 ingénieurs et 9 officiers de vaisseau aux constructions, 17 officiers de vaisseau à l'artillerie, 19 officiers de vaisseau ou de port à la direction du port. Total 74 officiers, sans compter les officiers des gardes de la Marine, les 4 ingénieurs des bâtiments civils (un *master mason* à Portsmouth) et les officiers de la majorité qui ne sont pas également officiers du corps royal (Kersaint oublie le directeur des vivres). Plus grave encore, il y a en France six centres, et « le centre de tout, qui devrait être le principal et le seul est souvent obligé de céder à l'impulsion des [cinq] autres ».

En Angleterre, poursuit le capitaine de vaisseau, l'hôtel de l'Amirauté est le centre du monde, elle donne ses ordres au Navy Board qui détaille la besogne aux commissaires des départements qui n'ont qu'à l'exécuter. Les commissaires des ports rendent compte par écrit chaque semaine du travail qui a été fait, des recettes et des dépenses, des ouvriers employés, etc., pour que le Navy Board statue pour la suite et mette en place les fonds. Les gros marchés sont passés à Londres par le Navy Board au bureau du contrôle (le seul qui existe selon Kersaint), les petits par devant notaire dans les ports et sur adjudication. Le contrôle central conserve tous les rôles d'équipage, les états, plans, comptes, etc. Les états et les comptes sont d'abord vérifiés au bureau des fonds qui envoie les états de paiement arrêtés à la suite des comptes rendus des commissaires des fonds. Le *commissioner* ne statue que sur de petits articles de dépense. Les armements sont l'affaire des capitaines, le commissaire aux revues vérifie seulement si le nombre d'hommes s'y trouve. Au désarmement, tout se paie comptant. Les constructeurs, le commissaire de la corderie et tous les chefs d'atelier sont chargés de leurs rôles d'ouvriers respectifs. Le bureau des fonds de Londres dresse les états de paiement. Le commissaire aux revues vérifie aussi le nombre d'hommes. Pour les travaux, constructeurs et chefs d'atelier relèvent fonctionnellement du bureau des constructions du Navy Board ; le commissaire des magasins relève du bureau des approvisionnements du Navy Board, qui tient la balance générale. En somme les officiers des arsenaux ne sont que les représentants du Navy Board. « Versailles ne pourrait-il être aussi un centre unique ? Le ministre surveillerait autant qu'il le voudrait des vérifications intéressantes, auxquelles la très grande proximité du soleil ne saurait

<sup>119</sup> *Constitution de la marine française comparée à celle d'Angleterre*, ch. 3, *Administration*, 306AP24, pièce n° 7, pour ce développement.

nuire. Ces rayons bienfaisants pénétreraient dans les détours jusque-là les plus obscurs. »

En Angleterre, point d'assemblées délibérantes dans les ports : « on doit éviter les entraves quand on veut faire le bien ». Le Premier lord, un homme de mer, s'y connaît en hommes. « En les faisant jaser, il voit bien vite quelles ressources il peut tirer » de ceux qu'il reçoit. Il lui arrive un projet : il l'envoie à trois ou quatre sujets auxquels il a trouvé des connaissances et de la justesse d'esprit — les officiers sollicitant souvent des grâces, il en voit beaucoup —, et il donne ordre à chacun de lui adresser son avis motivé. S'il s'agit d'essais dans un port ou d'épreuves de recette, celui qui est appelé doit simplement trouver des témoins dignes de foi et savoir rédiger un procès-verbal. Les autres fonctions des conseils de marine français peuvent être attribuées à des services du port. « Vouloir établir la nécessité des inspections militaires, ce serait dire qu'il faut se défier des uns, tandis que les autres sont toujours incorruptibles. Qu'ont fait les premiers [les officiers d'administration et les ingénieurs] pour qu'on les traite aussi sévèrement ? » Les comptes des capitaines revenant de la mer devraient être eux aussi vérifiés à Versailles. Les conseils de marine sont constitués d'officiers « qui tirent de leur détail le droit de présence comme dans certains pays d'états, des gentilshommes le tirent du titre de leur fief ». La différence est qu'il faut être âgé de vingt-cinq ans pour siéger aux états, alors que l'on voit des officiers qui n'en ont pas dix-huit représenter leur directeur absent. Beaucoup sont incompetents sur tout ou partie des matières en discussion. Aussi un orateur parle et tous les autres opinent du bonnet, à moins qu'il n'y en ait deux, auquel cas on se dispute, les voix vont à l'homme plutôt qu'à la cause, et dès lors tapage et confusion. Les avis des trois conseils sont souvent fort différents sur des questions voisines : lequel croira le ministre ? En somme les assemblées des ports sont inutiles : il faut les supprimer.

On devrait également supprimer les officiers de vaisseau des directions, qu'ils fatiguent de leur inutilité. Heureusement qu'ils n'y font rien, sinon ils deviendraient nuisibles. Ils devaient assister aux appels : c'était chercher du travail pour les occuper ou même un moyen de dissimuler leur inutilité. Les commandants ont ainsi une cour plus nombreuse et plus brillante ; du reste ils savent qu'en Angleterre il n'y a pas de commandant dans le port. Les directions, débarrassées des officiers inutiles, peuvent encore être diminuées.

La direction du port, à Brest, emploie 19 officiers à deux détails, les mouvements et les ateliers ; à Portsmouth, il y a deux officiers de port pour le premier, un commissaire pour le second. Les officiers de port anglais sont d'anciens pilotes de vaisseau, les Français de jeunes gens qui n'ont pas assez de sang noble pour être officiers du grand corps, et ils grimpent d'ailleurs plus vite de ce côté et peuvent s'y intégrer. À Portsmouth, deux officiers de port donnent leurs ordres à une quantité de maîtres qui les exécutent. C'est le moment de se demander combien coûte le service dans les deux ports : ce que Kersaint et d'autres critiquent, c'est l'appareil de luxe des ports français, le nombre excessifs d'officiers ; combien y a-t-il de subalternes, et combien coûtent-ils ?

La direction de l'artillerie est la moindre de toutes : son service se réduit à la recette et à l'épreuve des poudres, canons, petites armes, boulets et mitraille, à la construction et à l'entretien des affûts, à l'entretien des armes de la salles d'armes. Kersaint pense qu'on pourrait confier le tout à un entrepreneur, avec un contrôle

technique. En 1784, la direction emploie 17 officiers, une compagnie de bombardiers que son isolement rend inutile et deux compagnies d'apprentis qui consomment des matelots dont on manque par ailleurs et occasionnent des querelles avec les soldats qui font aussi le service du canon.

Reste la direction des constructions, qui comporte « encore un corps et un corps nombreux », celui des ingénieurs-constructeurs. En supposant que l'examen des élèves soit sérieux — il paraît en douter —, Kersaint n'induit pas que l'élève reçu sera doué pour les constructions car il craint qu'il ne se laisse emporter par la spéculation. Et il ajoute que la construction est « livrée à des bras subalternes auxquels on ne sait pas de gré de la volonté et de l'intelligence qu'ils mettent à suppléer l'inertie et l'importance de ceux qui ne manquent pas de s'approprier leurs idées et les découvertes qu'ils peuvent faire ». C'est la première apparition de ce motif dans nos lectures. Un autre officier de marine soutient quant à lui que les ingénieurs sacrifient l'économie à la perfection des monuments de leur gloire, et en tire argument pour conserver les directions aux officiers de vaisseau<sup>120</sup> ! Kersaint déplore enfin que l'on observe l'ordre d'ancienneté dans les promotions, dans un corps où tout est talent.

L'établissement des plans est selon lui un travail de cabinet à confier à « des gens très instruits et à l'esprit juste » affectés à Versailles. Ces employés vérifieraient aussi les devis venant des ports et pourraient effectuer des inspections. Les élèves du Navy Board y servent de scribes et de dessinateurs, ils ont navigué et suivi des chantiers. Ils peuvent devenir constructeurs, mais non à l'ancienneté, parce que des gens de l'extérieur peuvent concourir pour ces places, par exemple un officier de vaisseau qui se serait spécialisé. En France la fermeture des carrières est un fait accompli, et Kersaint n'a pas besoin de le rappeler.

Les constructeurs des ports anglais sont en général d'anciens maîtres-charpentiers auxquels on a reconnu de l'intelligence et de l'exactitude. Certains maîtres des chantiers français sont aussi capables qu'eux. À Portsmouth on compte 5 chantiers et 12 bassins pour trois constructeurs ; à Brest, 3 chantiers et 4 bassins pour 22 officiers et constructeurs. « Quel nombre, et pourquoi ce mélange ! L'on pourrait dire de cet amalgame que, ou l'on s'est défié des constructeurs puisqu'on a établi des officiers pour les veiller, ou bien l'on n'a pas eu grande confiance dans les talents des officiers, puisqu'on leur a donné des constructeurs pour les éclairer. » L'auteur comprend bien que si le bureau des chantiers et ateliers existe en France et non en Angleterre, c'est uniquement « parce qu'on a voulu perpétuellement faire marcher la Plume à côté de l'Épée ». En le supprimant, il supprime le dualisme limité dans les directions de travaux. Kersaint préconise aussi le retour des commis sur les bords, avec de la considération mais sans officier de plume pour chef, l'adjonction du service des vivres à celui de ces commis et des comptes à rendre à la Cour. L'Épée craindra le retour d'un espion à bord : l'auteur juge qu'on « ne doit pas le craindre, quand on n'a pas envie de mal faire ».

Un second officier de marine confirme l'existence des huit élèves travaillant sous les ordres des deux *surveyors*, d'un *master shipwright* et de deux seconds dans chacun des six ports royaux<sup>121</sup>. Ce sont d'anciens maîtres-charpentiers du port ou des

<sup>120</sup> *Observations sur l'ordonnance de la Marine*, 306AP20, pièce n° 21(2).

<sup>121</sup> *Quelques observations de détail sur la marine d'Angleterre*, [1785], 306AP22, pièce n° 1(8), pour ce développement.

vaisseaux distingués par leur intelligence, quelquefois des constructeurs marchands. Les officiers de vaisseau paraissent mécontents de leurs constructeurs, parce qu'ils manqueraient de principes mais, poursuit l'auteur du mémoire que nous suivons, si la théorie des fluides est peu en accord avec l'expérience, ce n'est pas de leur faute. Le charlatanisme n'est pas goûté en Angleterre et, quand les savants auront fait des progrès, les constructeurs anglais en feront leur profit. Les vaisseaux britanniques sont plus courts, les mâtures et envergures proportionnellement plus courtes ; par conséquent ils peuvent se manœuvrer plus facilement, avec moins de monde, et l'on risque moins de casser la mâture. C'est un avantage dans les combats à but ; d'autre part les bâtiments s'arquent moins et durent davantage. Ils sont mieux liés, et le charpentage est exécuté avec plus de soin. Les façons de l'avant et de l'arrière sont mieux soutenues, par conséquent les mouvements de tangage sont plus doux et les vaisseaux gouvernent mieux. Kersaint partage cette opinion : les vaisseaux anglais récents sont supérieurs par leur fini et leur solidité<sup>122</sup>. En France, seule la théorie du navire est plus avancée, et les Anglais copient les carènes des bâtiments français qu'ils capturent. Il faut que les Français imitent de même le fini de la main-d'œuvre, sans presser les ouvriers car « la véritable économie dans des objets d'un si grand prix est la durée » ; qu'ils imitent les proportions « vraiment maritimes » de la mâture, la coupe des voiles triangulaires, la solidité du gréement, la perfection des poulies, cordages et ancres ; qu'ils étudient la pratique anglaise dans la manœuvre : « tâchons de nous approprier leurs discipline et tenue intérieure, d'où résultent tous les avantages qui tiennent à l'esprit d'ordre et de subordination sans lequel il n'y a point d'armée ni sur mer ni sur terre ».

Les deux voyageurs militaires n'insistent pas sur le concours que l'Amirauté demande à l'industrie nationale : cette coopération fait une partie de la différence. Ainsi les Anglais ont mis en chantier, en 1782, 37 vaisseaux de ligne, 12 vaisseaux de 50 ou 44 canons et 20 à 25 frégates, dont 8 à 10 vaisseaux seulement dans les arsenaux<sup>123</sup>. Ces chiffres sont énormes, et jamais la France n'a pu en mettre même la moitié en chantier dans la même année. Dans les arsenaux, poursuit le voyageur anonyme, on travaille à la journée ou à petites entreprises ; dans les chantiers privés, les constructions sont mises en entreprise générale, sous la direction et la surveillance d'un maître-charpentier des arsenaux. Kersaint incline à l'imitation de l'Angleterre, « autant que l'infériorité de nos arts peut nous le permettre »<sup>124</sup>.

Kersaint est partisan de la suppression de la résidence des officiers dans le port ; il en déduit que le commandant est lui-même inutile<sup>125</sup>. Comme il ne faut appointer que des présents, il supprime les suppléants que sont le directeur général et le commissaire général. Il ne resterait donc plus à Brest qu'un *commissioner* : « il est reçu en mécanique que plus il y a de rouages et de pièces mobiles dans une machine, plus aussi il y a de frottements et d'opposition au mouvement ». Ce *commissioner*, où le trouver ? Parmi les officiers ne pouvant plus naviguer ou inaptes au commandement à la

<sup>122</sup> *Vues générales sur l'état actuel de la marine d'Angleterre*, 25 août 1785, signé Kersaint, 306AP22, pièce n° 12(4), pour ce développement. La pièce 12(5) donne son itinéraire. Parti de Paris le 3 mai, Kersaint est rentré le 15 août. Il a descendu la Severn de Gloucester à Newport, puis a visité Bristol ; il a vu ensuite Portsmouth, Southampton et les ports secondaires de la région, enfin les ports et chantiers de la Tamise. Il a également visité des défenses terrestres et des ports du Kent.

<sup>123</sup> [Réf. 121]. Voir aussi le **tableau annexe n° 30**.

<sup>124</sup> [Réf. 122].

<sup>125</sup> [Réf. 119], pour ce paragraphe.

mer. De tels officiers, s'ils sont reconnus capables de diriger les travaux d'un arsenal, se retireraient du service de la mer mais pourraient devenir officiers généraux comme les lieutenants de place. Colbert et nombre de ses successeurs, selon Kersaint, ont cru qu'un officier militaire était inapte à la gestion de fonds ou à la comptabilité : Henri IV aurait-il eu tort de confier ses finances à Sully ? Ce principe faux aurait selon lui déterminé l'ordonnance de 1776. « Il faut placer chacun dans sa sphère, mais il faut un seul chef, et il ne peut être que le directeur des ouvrages ; qu'on ait des gens élevés dans les bureaux chargés des fonds et des registres, qu'on en simplifie les formes, mais que tout ressortisse à un même chef ». Ce programme est sage, mais c'est un capitaine de vaisseau qui parle : la direction de l'arsenal doit revenir à l'un des siens.

Forfait et Lescallier sont plus mesurés que les Kersaint et les d'Estaing ; ils n'en admirent pas moins la marine anglaise et prônent l'imitation : « La marine d'Angleterre, la plus active qui existe, la plus éclairée en général, est aussi celle qui a le plus de simplicité dans ses formes d'administration. Vouloir rapporter la nôtre à la lettre sur celle-là serait cependant un projet impossible, soit parce que les établissements du commerce maritime ne sont pas aussi vastes et nombreux, ni les connaissances marines aussi généralement répandues chez nous à beaucoup près, soit encore à cause de la différence du caractère et des mœurs, des usages et des préjugés de l'un et de l'autre peuple. Mais, après en avoir examiné tous les détails, on trouvera probablement avantageux de tâcher, dans l'établissement de notre constitution marine, de s'en approcher autant que la nature de notre royaume peut s'y prêter. »<sup>126</sup>

La moisson de 1789 est double. Les visiteurs s'étendent naturellement sur la partie technique des travaux et sur leur économie, et presque toujours pour conclure à la supériorité du savoir-faire et de la ténacité des Anglais. Ils n'ont pas manqué non plus de remarquer la simplicité des formes d'administration. La centralisation limite les écritures des ports et soumet le travail de la comptabilité et des autres bureaux des ports anglais à l'inspection de l'Amirauté, chaque commissaire du Navy Board est « maître d'une partie limitée et réglée de cette besogne, ayant sous lui le nombre de sujets qu'il faut et rien de plus ». Les lords visitent et inspectent les ports et chantiers. Beaucoup de petits ouvrages qui encombrant les ports de guerre français sont donnés à l'entreprise et hors des arsenaux royaux en Angleterre. Dans les six ports, « un chef suprême dirige tout, chacun obéit à ce chef et chacun a une autorité *entière* sur les subalternes établis au détail qui le concerne ». Pas de dualisme, mais la responsabilité des agents<sup>127</sup>. Pas de corps non plus : « Il n'y a point de corps de commissaires, ni d'ingénieurs-construc-teurs, ni d'officiers de port encore moins, ni d'officiers de santé ; mais il y a des commissaires attachés à tel ou tel détail, chargés de tels et tels chantiers, n'ayant entre eux que des rapports de service. Il y a le constructeur de tel ou tel port, le maître de tel ou tel chantier, le chirurgien de tel arsenal ou de tel vaisseau. On prend souvent pour les

<sup>126</sup> [Réf. 111], pour ce développement.

<sup>127</sup> Les auteurs l'expriment ainsi : « [...] par exemple, le constructeur a deux aides au plus, dont chacun est appliqué à la construction d'un bâtiment, en est chargé entièrement et en rend compte ; chacun de ces aides-construc-teurs a autant de contremaîtres ou chefs d'ouvriers qu'il y a de fois 25 ouvriers ; par là la subordination est exacte, la surveillance claire et la responsabilité sûre et précise. Il en est de même du garde-magasin qui a sous lui autant de gardiens ou commis de magasin qu'il est nécessaire pour lui rendre compte, comme lui rend compte au commissaire résident. Le service du port, si compliqué chez nous, est ici rempli par un seul maître de port ou un maître d'équipage. S'il y avait une escadre entière à sortir de l'arsenal ou à mouvoir, le maître du port donnant les ordres, il y aurait autant de pilotes ou officiers-marini-ers qu'il y aurait de bâtiments à conduire. » (*Ibid.*, p. 181-182).



commissaires des trois principaux chantiers ou ports d'armement de Portsmouth, Plymouth et Chatham d'anciens capitaines de vaisseau qui cependant rentrent dès lors dans l'ordre civil. Ils en ressortent quelquefois pour reprendre le service militaire, mais cela est rare. Il n'est point de règle que ce n'en soient pas qui remplissent ces places, et ç'eût été en effet mal vu que de s'imposer aucun empêchement à prendre un sujet capable de remplir une place de cette importance *partout où on en trouve*. Ce qu'il y a de bien certain, c'est que tant ces commissaires que tout ce qui est employé dans les arsenaux sous leurs ordres se regardent uniquement de l'état civil ; ce qu'il y a de bien apparent aussi, c'est qu'*ils ne regardent nullement cet état civil comme moins élevé que le militaire*.

« Peut-être qu'en France nos usages, nos préjugés, nos habitudes rendraient à cet égard une similitude parfaite impossible à espérer, quoique certainement cette façon de penser fasse une des causes de la prospérité de l'Angleterre. Au reste il est impossible dans ce moment-ci de calculer quel effet peuvent produire à cet égard en France les nouveaux principes de constitution, si entièrement divergents des anciennes formes. Dans tous les cas il est essentiel, ce semble, de simplifier la comptabilité, de rendre la responsabilité claire et unique, de supprimer tous les agents inutiles et de mettre une règle par laquelle les places de confiance, d'où peuvent dépendre l'économie des fonds de l'État et la sûreté des opérations puissent être toujours données aux personnes instruites et dont la probité sera reconnue. »<sup>128</sup>

Cette déclaration comporte la meilleure définition que nous ayons trouvée chez nos écrivains de marine de deux systèmes de gestion des agents publics, celui dit des emplois qui est pratiqué dans le *civil service* britannique et celui des carrières qui résulte, ainsi que nous l'avons vu à propos des officiers d'administration et des ingénieurs, de l'extension du système des corps militaires, qui existe partout, à l'administration civile de l'État français. Nos voyageurs se demandent si la Révolution va laisser subsister ce système de *corps*, mais ils en attendent la destruction du dualisme administratif. C'est à propos de ce système surajouté que Forfait indique implicitement ce que nous considérons comme la cause de la formation des corps civils en France, savoir la prépondérance des militaires qui a conduit le gouvernement à donner à des agents civils une constitution semblable à la leur, afin de contrebalancer cette domination dans l'exercice de leurs fonctions. Les militaires qui ont gouverné Sartine ont bien cherché à détruire le corps de l'administration de la Marine plus que l'administration elle-même, qu'ils ont morcelée afin de s'en approprier une partie, celle qu'ils jugeaient assez *noble*.

### 23.2.2. Les arsenaux et les intérêts particuliers

Le maréchal de Castries prévoyait de refondre également la législation des ports, comme l'atteste le plan de l'*ordonnance générale de la Marine* qui devait remplacer presque entièrement celle de 1689 et dont le code de 1784-1786 n'est qu'une partie<sup>129</sup>. Il pare au plus pressé et n'est pas décidé à rompre avec le système de 1776, dont il cherche seulement à corriger les excès. Tout d'abord, mais en 1784 seulement, le

<sup>128</sup> *Ibid.*, p. 201 à 204.

<sup>129</sup> Le plan de cette ordonnance, comportant 18 livres et au moins 181 titres, avec des annotations de Latouche-Tréville relatives à son degré d'avancement, est conservé dans 306AP24.

détail de la comptabilité à la mer est enlevé aux officiers de vaisseau. Le préambule de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre ménage leur susceptibilité et correspond au jugement du maréchal : la manutention militaire coûte cher, mais les bâtiments sont correctement équipés. L'arrêt du Conseil porte un jugement plus sévère — celui de Calonne ? — : les détails de la comptabilité ne peuvent se concilier avec les fonctions militaires des officiers, et les changements fréquents de comptables « n'ont produit que des comptes fort inexacts »<sup>130</sup>. Des « commis aux revues et aux approvisionnements », destinés à être embarqués et servant dans les bureaux des ports ou des Classes lorsqu'ils ne le sont pas, sont établis, leurs appointements fixés à 1 200 ou 1 500 l, c'est-à-dire assez haut ; ils mangent à la table des officiers, ils peuvent devenir gardes-magasins et commissaires des Classes après un certain nombre de campagnes et des comptes rendus de manière satisfaisante<sup>131</sup>. Les écrivains de 1765 font donc leur réapparition sous un autre nom, mais ils sont désormais subordonnés aux capitaines<sup>132</sup>.

Lors de la présentation au Roi des ordonnances et règlements du 1<sup>er</sup> janvier 1786, le ministre expose à nouveau ses vues sur la dévolution des pouvoirs et sur l'état de ceux qui les exercent<sup>133</sup>. Les opérations de préparation et de conservation, accessoires dans l'Armée, sont essentielles dans la Marine et donnent de ce fait de l'importance à ceux qui s'en occupent. « On pouvait bien tirer et on tira sans doute de la noblesse la plus grande partie de ceux qui firent le service actif de navigation et de guerre, auquel ils étaient propres et par les principes dans lesquels ils avaient été élevés et par leur genre de vie plus rapproché des fatigues de la vie militaire et maritime, mais on ne put leur confier la partie du service d'administration qui exigeait une suite d'opérations de cabinet auxquelles ils n'avaient point été formés. Il fallut donc remettre cette partie entre les mains des *clercs* ; comme les détails en étaient très multipliés, il fallait que ces *clercs* fussent nombreux, et comme ils étaient difficiles et importants, le corps des *clercs* prit une importance relative, en sorte que s'il ne fut point égal, il fut au moins presque égal au corps militaire. Ce rapprochement des deux *corps* fit naître la

---

<sup>130</sup> Arrêt du Conseil d'État du 20 novembre 1784, A<sup>1</sup>-136, pièce n° 7. Castries écrit dans le mémoire au Roi des ordonnances et règlements du 1<sup>er</sup> janvier 1786 [réf. 106 du chapitre 22] : « Il est peut-être convenable de faire connaître ici combien la concurrence qui a régné si longtemps entre la Plume et l'Épée a eu d'influence dans l'histoire de la Marine ; mais une discussion approfondie sur cette matière serait sans bornes, et un jugement sommaire qui portera sur les faits doit suffire pour convaincre que si la manutention des ports a été plus économique dans les mains des gens de plume que dans celles des militaires, il est résulté bien des malheurs dans les guerres précédentes par l'état d'imperfection dans lequel on mettait les vaisseaux à la mer, qui n'a pas existé dans la dernière, de manière qu'on est en droit de dire que si la manutention des militaires a été onéreuse par la déprédation des matières, du moins aucun des vaisseaux de V.M. n'a-t-il été déshonoré par la mauvaise qualité des armements que les ports ont fournis. Ainsi, dans la balance des avantages et des inconvénients attachés à ces deux régimes, celui qui a rempli plus parfaitement l'objet de la guerre (de vaincre) doit être préféré à celui dont l'économie a conduit à des malheurs indépendants du hasard des combats. »

<sup>131</sup> *Ordonnance du Roi, pour établir des intendants ou commissaires attachés aux armées navales, escadres ou divisions et des commis aux revues et aux approvisionnements à bord de chaque vaisseau, frégate ou autre bâtiment*, du 1<sup>er</sup> novembre 1784, art. 5 à 8 et 11. Les fonctions sont celles de l'ordonnance particulière du 27 septembre 1776 (art. 9) : consommations et remplacement des vivres, munitions et autres effets, revues des équipages et comptabilité. Le commis rend compte au conseil de marine et non à l'intendant en particulier.

<sup>132</sup> *Ibid.*, art. 9. S'il est embarqué un commissaire ou un intendant, le commis leur est subordonné, mais ce sont eux qui sont alors subordonnés au général (art. 1 et 10).

<sup>133</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 1784, 306AP20, pièce n° 21(1), pour ce développement.

jalousie et l'opposition. La partie militaire ayant formé des plaintes contre la Plume, elle obtint d'être chargée de presque tous les détails qui étaient ci-devant confiés aux officiers d'administration, et particulièrement de ceux qui doivent être remplis à bord des vaisseaux. » Dans cette version des faits, l'autorité supérieure ne joue pas de rôle, le rapprochement des contraires produit seul l'affrontement. L'ordonnance rendue peu avant la guerre, poursuit Castries, n'a pas permis aux officiers de vaisseau de s'habituer à ce nouveau service, de là « des confusions en ce qui concerne les hommes mêmes et les approvisionnements ». Le corps militaire a tenté de faire excuser ainsi sa conduite, et le ministre l'absout. Néanmoins, l'état de désordre exigeait un remède.

À bord, où la place est comptée, il faut « tirer de chaque homme tout le service possible et le genre de service le plus précieux qu'il est capable de rendre, il ne faut point employer aux détails d'administration purement mécaniques une classe d'hommes destinée *par les conventions* et par son éducation à des fonctions plus relevées, tandis qu'on peut les remettre sans inconvénients et même avec avantages à une autre classe moins chère et à qui ils conviennent mieux. Une autre considération plus imposante encore, c'est qu'il est contre tout principe de confier une grande comptabilité d'espèces ou de matières à un homme ou à une classe d'hommes sans lui assigner en même temps un contrôleur. » Or, c'est ce qu'on a fait sur les vaisseaux, le contrôle administratif ne pouvant s'exercer sur les militaires. L'autorité des officiers à bord ne peut être contrariée par le changement, les officiers de plume étant « simplement chargés de maintenir l'ordre dans le courant des distributions ordinaires sous la surveillance des commandants et officiers chargés des détails ».

Le corps militaire est capable, parce qu'il a acquis les connaissances nécessaires, de diriger le service administratif et celui des travaux. Il a tout intérêt que ces détails soient mieux remplis ; il faut donc lui en confier la *surveillance*, mais sans qu'elle nuise au service de mer. C'est dans ce but, poursuit le maréchal, que les directions de travaux sont remises à des officiers *militaires* — à ses yeux comme à ceux de son successeur, les ingénieurs-directeurs et sous-directeurs sont bien des militaires —, mais des officiers « différents des officiers de vaisseau et encore différents entre eux ». Nous avons vu, à propos de l'artillerie (chapitre 21), que le ministre poursuivait un but d'émulation, qui est conséquent avec la logique des corps qui est la sienne. Les trois ordonnances datées du 1<sup>er</sup> janvier 1786 et relatives aux trois corps des directions de travaux peuvent se résumer comme suit.

Rang des officiers	Directions du port	Directions de l'artillerie	Directions des constructions
capitaine de vaisseau	3 directeurs de port	3 directeurs d'artillerie	3 ingénieurs-directeurs
major de vaisseau	5 sous-directeurs de port	3 sous-directeurs d'artillerie	4 ingénieurs-sous-directeurs
grade de major d'infanterie	24 lieutenants de port		
	24 sous-lieutenants de port 8 élèves de port		16 ingénieurs ordinaires 22 sous-ingénieurs [9] élèves

Le ministre rapporte que le détail du port a été autrefois confié à la Plume, ce qui aurait occasionné « les accidents les plus graves »<sup>134</sup>. Confié aux officiers de vaisseau, le service s'est amélioré, mais on perdait alors de bons officiers pour le service de la mer car leurs talents à la mer leur faisaient bien faire le service à terre. Le service du port exige lui aussi une éducation, des connaissances et des soins particuliers. Il faut que les officiers de port soient militaires et qu'ils aient été à la mer pour y acquérir, en qualité d'acteurs, « la connaissance de l'importance graduée des objets ». Le service du port, qui se fait dans neuf ports de métropole, est donc confié à un corps de 58 officiers répartis en quatre grades<sup>135</sup>. Les directeurs de port ont le rang de capitaine de vaisseau et prennent rang entre eux et avec les directeurs des constructions et de l'artillerie, *après* les capitaines de vaisseau ; dans les mêmes conditions, les sous-directeurs ont le rang de major de vaisseau<sup>136</sup>. Les lieutenants de port prennent de même rang entre eux après les lieutenants de vaisseau et reçoivent le grade de major d'infanterie<sup>137</sup> : est-ce en raison de leurs relations de service avec les officiers des places ? Les élèves de port reçoivent à la mer l'instruction des élèves et des volontaires de la Marine et sont employés aux mouvements à terre ; ils subissent un examen annuel sur ces matières et sont susceptibles de devenir sous-lieutenants de port après quatre années d'exercice dans le port et deux années de navigation effective sur les bâtiments du Roi<sup>138</sup>. Le service du port reste réglé par l'ordonnance principale du 27 septembre 1776<sup>139</sup>.

Les directeurs et sous-directeurs d'artillerie sont choisis parmi les officiers du corps royal d'artillerie des Colonies et prennent ainsi un *titre*<sup>140</sup>. L'ordonnance concernant les ingénieurs-constructeurs ne parle ni de titres ni de grades, mais de rang, l'uniforme des ingénieurs-directeurs et sous-directeurs étant celui des officiers de marine comme celui des officiers de port (le parement et le collet, de velours noir) ; le service des trois directeurs et du sous-directeur de Lorient reste fixé par l'ordonnance de 1776<sup>141</sup>. Les ingénieurs-constructeurs ordinaires et les sous-ingénieurs, qui n'ont pas l'état militaire, portent néanmoins l'habit bleu-de-roi, sans épaulettes<sup>142</sup>. Le ministre précise qu'il faut avoir « soin de donner à ce corps et à ses élèves la forme militaire nécessaire pour assurer le service, son uniformité »<sup>143</sup>... L'on peut dire que la militarisation des ingénieurs commence dès ce moment, même si elle n'a pas le temps de prendre racine. Le maréchal de Castries a installé dans les directions de travaux des officiers militaires ou qui doivent en adopter le style, des officiers difficiles à déloger en raison de leur spécialité, et surtout l'esprit militaire dans les arsenaux, qui est contraire à leur nature.

<sup>134</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance concernant les officiers de port, pour ce développement. Le détail du port a toujours été confié à des militaires : le ministre se trompe.

<sup>135</sup> *Ordonnance du Roi concernant les officiers de port*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1 et 7. La répartition par ports donnée à l'art. 7 conduit à un total de 58 officiers.

<sup>136</sup> *Ibid.*, art. 2 et 3. Pas de condition de naissance.

<sup>137</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>138</sup> *Ibid.*, art. 10 à 13.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>140</sup> *Ordonnance du Roi concernant l'artillerie de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 1.

<sup>141</sup> *Ordonnance du Roi concernant les ingénieurs-constructeurs de la Marine*, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, art. 4, 5 et 12. Le service de l'ingénieur-directeur est celui du capitaine de vaisseau directeur des constructions selon l'ordonnance de 1776.

<sup>142</sup> *Ibid.*, art. 12.

<sup>143</sup> *Rapprochement...*, à propos de l'ordonnance relative aux ingénieurs-constructeurs.

En matière économique, le maréchal de Castries est un émule de Necker, lui-même admirateur de Colbert. En 1781, il fait acheter par le Roi les forges de La Chaussade, alors qu'un groupe d'acquéreurs avait traité avec leur fondateur<sup>144</sup> ; l'année suivante il fait acquérir les forges de Ruelle et de Forge-Neuve appartenant au comte d'Artois (chapitre 21). L'acte le plus caractéristique de cet interventionnisme reste l'établissement de 24 paquebots d'État pour le service des États-Unis et des colonies, armés par des officiers de marine et dont la régie est confiée aux banquiers Lecouteulx<sup>145</sup>. Créé en 1783, ce service est supprimé en 1788, après avoir coûté beaucoup<sup>146</sup>. Le gouvernement français, mû par les mêmes principes, commet la même faute en 1840. Enfin, ce n'est pas Castries qui a institué la régie indirecte des vivres à la place de la ferme, mais Sartine ou plutôt Necker<sup>147</sup>, et au moins le militaire a-t-il tenté de mettre au travail les ouvriers des arsenaux en y introduisant sur une assez grande échelle le travail à l'entreprise en lieu et place du travail à la journée devenu la règle vers 1750, comme nous l'avons vu au chapitre 5.

Dans une lettre de juin 1787, Castries écrit en effet que « le raisonnement comme l'expérience prouvent que les marchés sont très préférables aux travaux par économie ; le perçage et le calfatage en sont exceptés. Si, dans les premiers moments, on a donné des dédommagements pour les ateliers qui ont pu se tromper à leur désavantage, cette disposition ne doit pas subsister longtemps. »<sup>148</sup> La seconde phrase éclaire la première : le maréchal a voulu soumettre les ouvriers des arsenaux au travail à la tâche, non par la voie de simples tarifs, mais par des sortes d'adjudications. Dans la copie de ces « marchés » passés à Toulon en 1786, nous ne voyons qu'un contrat pour la construction navale, mais la plus grande partie des autres travaux de l'arsenal y est représentée<sup>149</sup>. Sur quarante-deux marchés à l'entreprise, douze reviennent à des

<sup>144</sup> Bernard Lutun, « Propriété, exploitation et surveillance de la gestion des établissements industriels travaillant pour l'État : les forges de La Chaussade (Guérigny) à l'époque de leur rachat (1769-1793) », *Le marteau-pilon*, tome XXI, Guérigny, 2009, p.21 à 45. Les deux rachats tendent à assurer le service de la Marine pour des fournitures essentielles ; Necker prévoyait la revente de Guérigny, si l'on finissait par trouver un industriel digne de confiance.

<sup>145</sup> Arrêt du Conseil d'État du 28 juin 1783.

<sup>146</sup> Arrêt du Conseil d'État du 7 juillet 1788.

<sup>147</sup> Le traité des vivres conclu avec Philippe Leloup pour six ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1784, a toujours la forme d'un règlement administratif (A<sup>1</sup>-133). Le régisseur doit fournir des rations selon une composition définie (il y en a plusieurs, selon la qualité des rationnaires) et un prix déterminé. L'art. 36 précise que les directeurs et commis entretenus par le régisseur sont regardés comme attachés au service de la Marine et ont donc le droit de porter l'épée (ce sont des civils, et le directeur des vivres de Dunkerque est une directrice !). Le régisseur a la contrainte par corps, comme pour les propres affaires du Roi, contre ses commis, boulangers, tonneliers et autres ouvriers employés au service des vivres, et notamment contre ses caissiers, gardes-magasins et autres comptables (art. 37). Le Roi fournit les magasins et fours nécessaires au service, les hangars et ateliers (art. 20). Cette forme de régie évite à l'administration de faire son marché, tout en lui permettant d'exercer une surveillance effective.

En 1788 la régie des vivres de la Marine occupe 119 agents entretenus qui coûtent 214 000 l par an (21 agents à Paris, 34 à Brest, 20 à Rochefort, 15 à Toulon et 29 dans les petits ports). Il faut ajouter les 16 employés, dont 9 détachés des ports, qui liquident l'ancienne comptabilité à Paris et coûtent quelque 24 000 l d'appointements. C<sup>2</sup>-59, f<sup>o</sup> 8, 20 et 31.

<sup>148</sup> C<sup>7</sup>-101 (3), dossier au nom de d'Estaing, document coté 147. Cette lettre semble être une réponse à une missive d'Hector.

<sup>149</sup> *Recueil de marchés pour façons d'ouvrages et main-d'œuvre dans un arsenal de marine*, copie collationnée au contrôle de Toulon des marchés par entreprise de 1786, Ms 37, 2 vol., pour la fin du paragraphe. La liste comporte 43 numéros ; le dernier est le marché de l'architecte Romain pour les travaux des bâtiments civils, pendant cinq ans.

négociants ou ouvriers étrangers à l'arsenal, dont une femme, vingt-neuf à des ouvriers de l'arsenal et un à une association formée de deux ouvriers de l'arsenal et d'un maître-tonnelier de la ville. On n'a pas l'impression, à lire ces contrats, qu'il y ait eu de nombreux enchérisseurs, quoique le marché de menuiserie ait été adjugé 19 % au-dessous du tarif à une association d'ouvriers de l'arsenal. Le marché de radoub a été confié de même à une association de six ouvriers, qui doivent recruter et rémunérer eux-mêmes des ouvriers pour s'acquitter de leurs obligations, selon une clause qui revient dans d'autres contrats semblables. L'on voit aussi la mention de la capacité, de l'âge ou d'un salaire « convenable », ou encore la préférence à donner aux ouvriers classés. Les adjudicataires doivent présenter une ou des cautions.

Une note de Brest du mois d'août 1784 fait déjà état des économies suivantes : 17 % sur la mâture, 11 % sur les ouvrages de calfat, 21 % sur les travaux de l'atelier des cabestans, soit en tout 14 500 l sur 116 000 l, soit environ autant de journées<sup>150</sup>. L'auteur de la note, extrapolant le résultat à l'année, estime que l'économie serait alors de 145 600 l sur 1 162 000 l. Si ces dépenses représentent les salaires d'ouvriers de la direction des constructions navales de Brest, elles permettent de solder au moins 3 900 ouvriers travaillant 300 jours. L'apostille, probablement due à Hector, mentionne que les vieux ouvriers peuvent être employés à d'autres travaux et, « lorsque la destruction d'un *abus* procure une économie d'un ou deux millions, l'homme d'État est forcé de fermer son cœur au sentiment le plus doux et de se priver de la jouissance la plus vive ». Nous verrons bientôt comment La Luzerne a constaté la manière dont les ports ont appliqué les directives ministérielles et les résistances intéressées qu'elles y ont occasionnées. Le maréchal a dû avoir en vue de « fixer une mesure à toutes les dépenses » car la Marine coûte toujours plus cher que ne l'indiquent les budgets arrêtés par le Roi<sup>151</sup>. Le chevalier de Panat (1762-1834) ajoute que, si le travail à l'entreprise exige une surveillance « très grande », il a de plus l'avantage de substituer « la célérité à la lenteur et l'activité à la paresse »<sup>151</sup>. C'est là selon nous que se trouve la source d'un abus si coûteux pour le Trésor.

Cette manière de travailler, que les révolutionnaires vont abolir, soulève la question de l'importance des ouvriers domiciliés dans les ports de guerre et du pouvoir qu'ils peuvent y exercer. Le congédiement, qui est la conséquence du nouveau système, fait craindre l'émigration à Toulon autant qu'à Brest. Avant 1785 il y avait, selon Malouet, 2 346 ouvriers, apprentis et mousses dans les directions de travaux de Toulon, les ouvriers étant presque tous domiciliés ; en 1786, ils sont au nombre de 1 587 seulement (847 ouvriers à l'entreprise, 398 ouvriers à la journée, 342 apprentis et mousses)<sup>152</sup>. La différence est de 759 : 181 ouvriers ont trouvé un embarquement sur les vaisseaux du Roi, 300 sur ceux du commerce, reste donc 278. Malouet propose d'affecter une partie de l'économie à l'entretien, au taux minimal (20 s par jour), de 300 à 500 ouvriers domiciliés inoccupés. Il assure que cette indemnité de chômage n'est pas un encouragement à la paresse, vu qu'elle ne peut les satisfaire qu'en l'absence d'un

<sup>150</sup> *Résumé des divers états de comparaison des prix de façons d'ouvrages à la journée par économie, avec les prix des mêmes façons à prix fait, ainsi que des prix accordés aux fournisseurs avec les prix des divers objets en les faisant faire à tant la pièce par les ouvriers du port*, Brest, [août 1784], 306AP21, pièce n° 4(5), pour ce développement.

<sup>151</sup> *Mémoire sur le service des ports par le chevalier de Panat, lieutenant de vaisseau*, 22 janvier 1786, 306AP23, pièce n° 21(1).

<sup>152</sup> Rapport au ministre du 2 juin 1786, B<sup>1</sup>-100, f° 202-203, pour ce développement.

travail qui sera toujours mieux rémunéré. Il voit aussi, vingt ans avant l'invention des ouvriers militaires qui lui est due, une « petite troupe [qui] deviendrait le germe d'un corps de marins entretenus auquel on donnerait tôt ou tard plus ou moins d'extension ».

Hector n'oublie pas les services exceptionnels que les ouvriers domiciliés de Brest ont rendus pendant la guerre d'Amérique<sup>153</sup> : « les travaux de nuit étaient aussi familiers pour eux que ceux de jour. La pluie, l'eau souvent jusqu'à la ceinture au milieu de l'hiver ne ralentissaient pas leur ardeur ; il en a péri une grande quantité, mais l'ouvrage allait, les vaisseaux sortaient, on faisait face partout, et cette excellente classe d'hommes croyait participer à la gloire des armes du Roi, et de ce moment ne calculait plus ». Hector est d'avis que le port ne remplira son rôle qu'autant qu'il abritera un nombre d'ouvriers proportionné aux forces navales et une pépinière d'apprentis, les ouvriers de levée ne pouvant être que des supplétifs car « pour l'intelligence, cette ardeur infatigable et cet amour de la chose, il n'y faut pas compter. Les ouvriers de Brest regardent la marine royale comme *leur patrimoine* et volent au-devant de tout ce qui peut l'intéresser ». Il propose de faire sentir la protection qu'ils méritent, eux et leurs enfants, par deux subventions à imputer sur le Trésor. L'ouvrier ancien gagne de 28 à 32 s par jour à Brest ; il en gagnerait un tiers en plus dans les ports de commerce. Les ouvrages à l'entreprise réduisent les « infirmes » à la mendicité. Ces infirmes pourraient continuer de servir dans leurs ateliers avec une augmentation du traitement d'invalidité. De même les ouvriers domiciliés depuis quarante ans toucheraient un écu par mois pour chacun de leurs enfants mâles âgés de moins de huit ans. Si la première mesure est charitable, la seconde est bien un moyen de retenir davantage les ouvriers domiciliés.

Toujours dans le domaine économique, la réforme du service forestier, en décembre 1786, modifie à la fois le travail des ingénieurs-constructeurs, auquel le service est confié depuis 1776 (chapitre 19) et les conditions des fournitures. Toutes les provinces dont les bois peuvent être transportés par voie d'eau jusqu'à la mer sont partagées en *neuf départements forestiers* — autant que d'escadres organiques ! — dont chacun est confié à un ingénieur résident ; il n'est admis qu'un fournisseur dans chaque département<sup>154</sup>. Le règlement rappelle les lois applicables<sup>155</sup> et comporte en annexe un tarif des proportions. En 1787 est publié un cahier des clauses administratives générales des marchés de la Marine en 47 articles, le plus ancien que nous ayons trouvé<sup>156</sup>.

Un projet d'ordonnance « fixant les fonctions du conseil d'administration dans les ports » a encore été rédigé, mais il n'a pas été soumis à la signature du Roi. Outre le changement d'appellation des conseils de marine, l'on y remarque l'adjonction d'un sixième membre permanent, le contrôleur (le sous-contrôleur prenant la fonction de secrétaire à sa place), de manière à assurer la parité de l'élément civil et de l'élément militaire, que le système de remplacement prévu garantit de même que l'adjonction de

<sup>153</sup> Notes d'Hector pour le ministre du 5 juillet 1786, B<sup>1</sup>-101, f<sup>o</sup> 14-15, pour ce paragraphe.

<sup>154</sup> *Règlement concernant les dispositions à suivre par la Marine en exécution des ordonnances et arrêts rendus sur les martelages et achats d'arbres propres à son service*, du 16 décembre 1786, 28 art., art. 2.

<sup>155</sup> *Ibid.*, art. 1 : ordonnance de 1669 sur les Eaux et Forêts, arrêts du Conseil des 28 septembre 1700, 23 juillet 1748, 23 juillet 1754, 1<sup>er</sup> mars 1757 et 3 février 1767.

<sup>156</sup> *Conditions générales pour la fourniture des effets et munitions destinés aux approvisionnements de la Marine, desquels objets sont néanmoins exceptés les mâts que l'on tire directement du Nord, les bois de construction pour lesquels il y a des conditions particulières et les fers fournis par les Forges royales [de La Chaussade], qui ont également un traité particulier*, 47 articles, I.R., 1787, A<sup>1</sup>-138.

membres temporaires<sup>157</sup>. Le projet reproduit la clause tendant à assurer aussi la sérénité des débats et des délibérations et à éviter qu'ils ne fassent « dégénérer le conseil en conversations oiseuses »<sup>158</sup>. Les ingénieurs-constructeurs, compris dans le système des remplacements, sont surveillés particulièrement<sup>159</sup> car l'époque est à la standardisation et il doit être désagréable de s'y plier.

*Castries s'apprêtait à rétablir un corps d'officiers d'administration de la Marine*, comme l'indique le plan de l'*ordonnance générale*, au livre V. Il y aurait eu à nouveau des élèves, des sous-commissaires, des commissaires ordinaires et généraux, des intendants, ainsi que des contrôleurs et sous-contrôleurs. Ce projet a été réalisé *de facto*<sup>160</sup>. Ce ministre s'est encore employé à faire travailler les commis. Une lettre personnelle adressée à Pinet le 6 juin 1787 nous apprend que ce grand commis a été envoyé en mission d'enquête à Brest : « Vous recevrez », lui écrit Castries, « une lettre officielle à ce sujet par laquelle je vous observerai que je sais que la plus grande partie des commis de Brest ne travaillent pas plus de 6 à 7 heures, qu'ils peuvent en travailler 10 à 11, ce qui diminuerait d'un tiers la masse totale<sup>161</sup>. On m'a assuré il y a déjà longtemps qu'ils étaient abonnés à la Comédie, ce qui serait scandaleux et prouverait qu'ils ont bien des heures à donner à leur plaisir. Je suis persuadé qu'on ne peut couper les abus dans leur racine qu'en faisant un forfait avec les chefs de bureau pour les personnes qu'ils emploieront. Il me restera après à faire constater si les écritures à l'avenir, avec les nouvelles formes de comptabilité établies seront plus multipliées, ou si elles le seront moins qu'elles n'étaient. »<sup>162</sup>

Enfin le régime des arsenaux lui-même aurait dû être modifié, ainsi que nous l'avons signalé au chapitre précédent, pour obéir au principe posé en 1784 : « l'entretien, la conservation des vaisseaux désarmés appartiendra aux officiers et à la division de chaque escadre ; l'accroissement des forces navales et les grandes réparations appartiendront aux directions »<sup>163</sup>. *Ce principe, qui n'est autre que celui de la séparation de l'arsenal et du port de guerre considéré comme une base navale, n'a pas été appliqué. Il n'a pas été admis « par la crainte [...] que cela ne multiplie les*

<sup>157</sup> [Projet d'] ordonnance qui fixe les fonctions du conseil d'administration dans les ports, 306AP20, pièce n° 13(4) ; art. 1 et 5.

<sup>158</sup> *Ibid.*, art. 4. Malouet, dans ses *Mémoires* de 1789, p. 148, parle d'un « crescendo de cacophonies qui convertirait nos arsenaux en autant de diétines polonaises ».

<sup>159</sup> *Projet d'ordonnance...*, art. 2 et 9.

<sup>160</sup> Dans la lettre précitée de juin 1787 [réf. 148], Castries écrit : « 6. Les observations dans cet article conduisent à penser que tout va bien dans l'ordre des officiers d'administration et qu'il n'y a que le travail qui occupe M. Poullétier qui trouve des obstacles ; je ne peux rien prononcer encore à cet égard. »

<sup>161</sup> L'amplitude de la journée de travail des ouvriers de Brest est de 12 heures en moyenne vers 1780, elle varie de 8 h 45 (de 7 h 30 à 16 h 15 dans la deuxième quinzaine de décembre) à 14 h (de 5 h à 19 h, du 16 avril au 15 août). Les ouvriers disposent d'une demi-heure pour le déjeuner de la Chandeleur à la Toussaint, et d'une autre demi-heure, pour le goûter, de la Quasimodo à la Saint-Michel. Il faut supposer qu'ils ne sortent pas de l'arsenal pour prendre leurs repas. La demi-heure du déjeuner est probablement donnée toute l'année. Carnet de notes de Najac, Ms 89, p. 56.

<sup>162</sup> Lettre de Castries à Pinet du 6 juin 1787, C<sup>7</sup>-101(3), pièce cotée 147.

Le post-scriptum est ainsi libellé : « Ne pensez-vous pas que l'ordre de comptabilité et la reddition des comptes de direction qui vient d'être établie, réunis à l'ordre positif de tout mettre en marché, remédiera aux abus extrêmes qu'il y a dans le nombre de gens qui travaillent dans le port de Brest ? Écrivez-moi franchement les choses et les personnes qui produisent ces abus. »

<sup>163</sup> *Principes généraux de constitution pour la marine du Roi présentés à Monseigneur le 14 août 1784*, avec compléments postérieurs, G131, f° 167 à 179 (n° 31, 42 et 63). Nous ne voyons pas à quoi correspondent ces nouvelles formes de la comptabilité.



formes et la dépense »<sup>164</sup>. L'affectation des entretenus aux escadres, ainsi que celle des gardiens, n'y suffit pas : c'est ici qu'il aurait fallu des noyaux d'équipages permanents ou, selon les idées du ministre, la « division des troupes de canonniers et ouvriers » de chaque escadre. *En définitive, le maréchal de Castries quitte les affaires sans avoir réformé les arsenaux. Il donne à ceux-ci un tour plus militaire tout en réhabilitant, par des mesures ponctuelles, l'élément civil.* Pourtant la forme de dualisme institué en 1776 est un monstre que l'esprit de corps a enfanté. Le comte de La Luzerne le voit bien, qui aurait voulu le détruire pour mettre en place une organisation rationnelle dans les arsenaux et faire concourir l'industrie nationale aux travaux et fournitures des ports dans l'intérêt bien compris du service<sup>165</sup>.

La Luzerne estime que la division des pouvoirs et des fonctions dans l'arsenal entraîne une conséquence qu'un homme même peu éclairé discernerait : « le commandant a droit de tout dépenser et l'intendant est tenu de tout payer [...]. Celui qui détermine quels travaux doivent être faits et qui en ordonne l'exécution fixe en effet nécessairement ce que l'État dépensera et ce qu'il faudra que l'autre administrateur fournisse, soit en argent, soit en denrées qui représentent de l'argent, puisqu'elles ont une valeur réelle. » Aussi, « rien ne coûte à qui n'est point chargé de payer ». *Le public ignore que les fonds alloués chaque année sont dépassés. « Nulle responsabilité n'existe réellement, parce que la responsabilité est tellement partagée entre les deux administrations que chacun trouve aisément moyen de s'y soustraire et que l'œil du ministre le plus clairvoyant ne peut bien discerner à qui la transgression des ordres donnés pour limiter les dépenses doit être imputée ».* On a espéré concilier ce qu'on avait divisé par les conseils de marine. Ce n'est qu'un palliatif utile, alors que la mauvaise répartition des pouvoirs est un vice radical. Aussi le ministre ne voit-il qu'une solution, supprimer la dyarchie et même le dualisme limité dans les ports. « Il me paraît impossible de prévenir entièrement ces effets sans en détruire la cause et de fixer aux dépenses des ports en approvisionnements et main-d'œuvre une borne qui ne soit pas outrepassée, si l'on ne charge pas le même homme qui devra acheter, payer et compter, de faire l'emploi de ce qui aura été acquis, c'est-à-dire si on ne réunit pas au droit de fournir ce que coûtent ou ce que consomment les travaux, le droit de les ordonner et de les diriger. »

L'élimination des officiers de vaisseau des directions de travaux est une bonne mesure car d'autres qu'eux dirigent mieux la besogne, et, en temps de guerre, ces

<sup>164</sup> *Idem.*

<sup>165</sup> Nous suivons ici et jusqu'à la fin de cette sous-partie du chapitre le *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé*, le 15 février 1791 (fonds des Colonies, F<sup>3</sup>-158), f<sup>o</sup> 326 à 330 et 412 à 492.

La Luzerne explique (f<sup>o</sup> 412) que son ignorance en matière de marine a été compensée par l'absence des préjugés des marins. Ce ministre est en effet lieutenant général d'infanterie. Le compte rendu est fait dans un certain but (f<sup>o</sup> 2-3) : « S'il eût été d'usage en France que chaque administrateur sortant de place rendît un compte aussi détaillé de sa conduite, on n'aurait peut-être pas vu si souvent tous les principes d'une branche de l'administration changer à chaque changement d'administrateur. Je pense d'ailleurs qu'il ne serait pas inutile que les administrateurs en place prévissent qu'il auront un jour à mettre sous les yeux de V.M. et de toute la nation un exposé motivé de leur gestion » (cf. aussi f<sup>o</sup> 467-468).

Notons en passant que La Luzerne, alors gouverneur de Saint-Domingue, a reçu l'ordre de venir à Versailles le 6 novembre 1787 ; il a quitté l'île le 13 de ce mois et prêté serment entre les mains du Roi le 23 décembre (*Mémoire*, f<sup>o</sup> 133 et 276). Rien ne nous indique que le maréchal de Castries, parti le 31 août, lui ait donné des renseignements ou conseils ; il a passé les consignes au ministre des Affaires étrangères, Montmorin, qui détenait le portefeuille de la Marine par intérim.

officiers risquent d'embarquer alors que les travaux sont multipliés. Mais le ministre juge que l'on a commis l'erreur de considérer comme officiers militaires ceux qui ont été chargés des travaux à leur place. Nous avons vu au chapitre 21 qu'il considérait que les directions d'artillerie étaient inutiles. Le pilotage devrait revenir à d'anciens pilotes, les mouvements du port à des officiers-mariniers, les ateliers à la direction des constructions : ainsi, selon La Luzerne, le corps des officiers de port serait supprimé. Les constructions, en revanche, ne doivent être confiées qu'à des hommes « profondément versés dans les sciences abstraites » et doués pour le dessin. Les ingénieurs sont, comme les officiers de vaisseau, d'un grand prix par leurs talents et leurs lumières. Pourtant, ils ne sont ni guerriers ni navigateurs<sup>166</sup>, et leur profession est civile.

La Luzerne critique aussi l'administration. « On trouvera bizarre que le soin de faire les approvisionnements, les achats, de passer les marchés soit confié à ceux qui, n'étant point chargés d'employer les matières, ne peuvent par leur expérience journalière avoir acquis des connaissances détaillées et exactes sur la consommation de ces matières mêmes ou sur ce que chaque objet de travail en exige, précieux élément de la quantité totale dont il faut se pourvoir, qui n'ont pas eu plus de moyens pour devenir bons juges de la qualité et de l'augmentation ou diminution de prix qu'elle doit occasionner. » De plus l'administration est très nombreuse, et la comptabilité a été compliquée à dessein par des gens qui ont cherché à se donner de l'importance<sup>167</sup>. Les économies doivent porter sur les non-navigateurs, et elles sont considérables. « La réunion des deux pouvoirs dans chaque port, la *responsabilité* réellement établie par ce moyen simple, diminueraient immensément les frais des choses et, quant aux hommes, si l'on ne conservait rien de superflu dans le nombre, si l'on réduisait chaque état à ce qu'il doit être par sa nature et à raison des fonctions qu'il confère, on aurait encore un gain considérable à faire sur l'entretien des non-navigateurs. »

Le ministre en vient à définir et à organiser l'arsenal comme une manufacture. « Qu'on n'écoute en effet que la saine raison et, qu'écartant tout préjugé, on s'interroge soi-même. Qu'est-ce réellement que l'arsenal maritime de nos grands ports<sup>168</sup> ? *Une manufacture immense, un établissement civil* appartenant à l'État où il rassemble et fait fabriquer ce dont auront besoin les navigateurs guerriers qu'il enverra combattre sur les mers. *L'État doit donc se comporter à l'égard de cette manufacture comme un particulier qui en posséderait une et la ferait régir.* » Ce particulier confierait l'usine à un homme compétent, chargé de conduire bien et économiquement les travaux et de lui rendre un compte exact de la recette et de la dépense qu'il aurait prescrites. Le « commandant des armes » dans le port n'aurait aucun pouvoir dans l'arsenal et fournirait seulement des gardiens au chef civil. Il ne s'occuperait que des troupes et des officiers à terre ; son emploi, peu important, pourrait être confié par roulement à l'officier le plus gradé et de service dans le port. C'était, notons-le au passage, la situation avant 1745.

<sup>166</sup> La Luzerne a divisé la Marine en trois classes : guerriers, navigateurs et non-navigateurs. Ces derniers sont des agents accessoires (f° 413-414). Les artilleurs du corps royal peuvent être rangés dans l'une ou l'autre des trois classes selon leurs fonctions momentanées, ce sont des êtres hybrides (f° 415).

<sup>167</sup> « [La simplification des écritures] serait beaucoup plus aisément obtenue si on ôtait à ceux qui travaillent dans cette partie l'intérêt de faire regarder cette comptabilité même comme un art très difficile, pour donner un plus grand prix aux soins qu'ils y consacrent et pour rehausser par ce moyen l'importance et la considération de leur état », f° 434 à 436.

<sup>168</sup> L'arsenal n'est pas le port de guerre, la distinction est essentielle.

Le chef civil de l'arsenal doit être un homme de grand talent, assisté de trois ou quatre agents à cause de l'immensité de l'usine, mais plus de directions, plus d'intendants, plus d'officiers d'administration ! Un chef unique ne trouverait aucune excuse s'il dépassait le crédit alloué pour chaque objet, « d'après les projets annuels concertés avec lui ». Il faut des ateliers pour chaque genre d'ouvrages ou pour chaque ouvrage entrepris, des bureaux pour chaque classe de commis affectés à un travail différent. La Luzerne répond à l'objection selon laquelle l'État ne saurait se comporter comme un capitaliste intelligent en invoquant l'exemple de l'Angleterre, qui est parvenue depuis longtemps à la solution qu'il a déduite d'un raisonnement. Cette puissance entretient une surabondance d'officiers militaires, mais aucun faste ne signale les agents accessoires. « *Toute considération, Sire, doit être mise de côté quand on recherche la vérité seule et ce qui doit produire le bien de l'État.* » Un signe extérieur en impose à trop d'hommes : il faut dépouiller les agents des ports de la robe bleu-de-roi afin de les distinguer du militaire. Ensuite, et c'est le point essentiel, le chef civil, par suite des connaissances et des qualités éminentes que la place exige, serait un ancien officier militaire comme en Angleterre *ou un ingénieur-constructeur.*

La Luzerne trouve la parade à une autre imputation : pourquoi n'a-t-il pas mis à exécution un tel plan, susceptible de limiter les crédits de son département dans une période de disette des finances ? Il répond qu'il a d'abord pris connaissance de la situation existante et que, depuis 1789, il est devenu inopportun d'introduire des changements qui désorganiseraient d'abord les arsenaux. Le palliatif a été trouvé dans le Conseil de la Marine, dont l'idée n'est pas de lui<sup>169</sup>, mais dont il s'est servi pour apporter « de grandes lumières et des connaissances réelles » au lieu de « grandes prétentions personnelles » en matière d'administration des ports. L'ancien ministre indique que Louis XVI lui a fourni des coopérateurs dont il n'a eu qu'à se féliciter.

Le Conseil a fonctionné pendant trois ans, jusqu'à sa suppression par l'Assemblée nationale. « On trouvera à chaque page [du registre des délibérations] des abus partiels ou généraux réprimés et on sera en quelque sorte contraint de se dire sans cesse à soi-même que, quoiqu'un seul homme puisse avoir la même autorité que douze pour prohiber ces abus, il n'a point autant d'yeux pour les discerner et surtout pour les reconnaître ensuite sous les formes qu'ils prennent lorsque, à peine anéantis, ils cherchent à renaître ». L'État a gagné sur certains prix stipulés dans les marchés, et les effets de l'inflation ont été limités. Des hommes éclairés ont mieux défendu ses intérêts qu'un ministre seul face à des demandes abusives de créanciers appuyés presque toujours par la faveur et la protection. *On a fait appel à la concurrence dans la France entière* grâce aux lumières des membres du Conseil. On a surveillé les ports et étendu aux autres arsenaux des usages observés dans l'un d'eux et jugés utiles ; on a extirpé les abus dans tous les lieux ; on a établi l'uniformité chaque fois qu'elle était utile, en particulier dans tout le matériel d'armement, de façon à rendre faciles changements et réparations. Le Conseil de la Marine était le juge d'appel des décisions des conseils de marine des ports, et il était mieux à même d'opérer la concordance entre le pouvoir civil et le pouvoir militaire, dont la division favorise les dépenses excessives. Il a cherché à fixer la valeur des différentes dépenses et a veillé à ce qu'elle ne soit pas dépassée. Il devait envoyer des membres en mission d'inspection dans les ports et établissements de la Marine : Borda et Pouget ont visité en 1789 Brest, Lorient, Indret et autres manu-

---

<sup>169</sup> Chapitre 24.

factures utiles à la Marine. Le succès de leur mission avait déterminé l'envoi de deux autres inspecteurs dans les grands ports, mais les troubles du début de 1790 n'ont pas permis leur départ de Paris. La Luzerne estime que ces inspections doivent être maintenues quel que soit le régime futur des arsenaux : les inspecteurs observent par eux-mêmes, décrivent ce qu'ils ont observé, en particulier les disparités d'un arsenal à l'autre, les bons usages, les abus et proposent des améliorations sans pouvoir s'attacher aux hommes ni aux choses.

L'ancien ministre pose un second principe, tout aussi éloigné des routines et des intérêts particuliers des agents supérieurs des ports. « Il serait désirable et économique qu'on n'achetât rien de brut [dans les arsenaux], mais que tout ce qu'on acquerrait fût déjà manufacturé jusqu'au point nécessaire pour pouvoir être employé tel qu'il sortirait des mains du vendeur ou entrepreneur ». C'est le but auquel il faut tendre. La France n'annonce pas par voie de presse qu'elle a besoin d'un vaisseau et qu'on l'adjugera au rabais à celui qui voudra le fournir « dans un temps fixe, au moindre prix, bien conditionné et conforme au devis qui en sera affiché ». Pourquoi ? « La nature ne nous a point donné la Tamise et la Medway, c'est-à-dire un véritable port de plus de vingt lieues de développement, où se trouve partout une profondeur d'eau suffisante pour que le plus grand bâtiment y soit lancé d'un chantier ou construit dans un bassin et puisse en appareiller sans risque. » La Luzerne propose des remèdes pour compenser ce qui manque du côté de la nature. Mais il est une autre infériorité qui ne lui doit rien : « Il ne s'est point formé parmi nous comme dans la Grande-Bretagne et en Hollande une foule de spéculateurs riches et intelligents dont la concurrence doit assurer à l'État et que les conditions du marché proposé seront fidèlement exécutées et que le marché même se passera au prix le plus avantageux pour lui. » Cependant, la marine française a acheté des avisos et des corvettes et, si une guerre survenait, il faudrait encore recourir aux ports de commerce, y compris pour les frégates car à Bordeaux, à Saint-Malo et au Havre, il y a assez d'eau pour les faire sortir des chantiers, mais pas assez pour les vaisseaux. Il est d'ailleurs économique de n'acheter des petits bâtiments rapidement disponibles qu'au moment du besoin. L'État s'est emparé avec raison des grands ports, dans lesquels on peut construire des vaisseaux ; d'ailleurs aucun entrepreneur ne saurait livrer un vaisseau entier en France. *Il ne s'ensuit pas qu'on doive se priver de demander à l'industrie nationale tout ce qu'elle peut fournir.*

En temps de guerre, estime l'ancien ministre, seul Brest est utile : Toulon est trop loin, et la flotte du Levant risque d'être bloquée dans la Méditerranée ; la lenteur des armements à Rochefort et l'étroitesse de Lorient devraient conduire à *leur spécialisation dans la construction*<sup>170</sup>. Brest est également le seul asile d'une flotte alliée dans le Ponant. Il convient donc d'outiller ce port afin d'en faire l'unique port d'armement et de réparation de la flotte française ; d'où vient l'utilité supplémentaire de le débarrasser de tout ce qui peut être fabriqué ailleurs, frégates comprises. Les vaisseaux seraient donc construits à Lorient, Toulon et Rochefort en temps de guerre. La Luzerne ne dit pas un mot de Cherbourg, et son discours sonne comme une condamnation des travaux pharaoniques qui viennent d'y être entrepris.

<sup>170</sup> *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne...*, f° 497-498 et 501 à 509, pour ce paragraphe. L'auteur a déjà écrit, f° 326, que la France n'avait que deux ports nécessaires et suffisants : Brest et Toulon. Rochefort ne serait utile que s'il était spécialisé. L'avis du Chevalier est conforme à ceci près qu'il juge « très utile » un port à *La Hougue* sur la Manche et un autre pour soulager Brest. *Essai sur la Marine*, op. cit., p. 53 et 221.

Les progrès en direction du but sont minces, avoue l'ancien ministre, qui prévient qu'« on n'obtiendra de succès complet que par des soins ou même par des efforts longs et constants car des intérêts nombreux et accumulés luttent puissamment dans tous nos grands ports pour y perpétuer la pratique contraire, et l'intérêt du reste de la nation que je défends se trouve tellement morcelé et subdivisé, chaque lieu, chaque individu retireraient une si petite portion de l'avantage total qui résulterait pour eux de mes vues, que personne n'y concourt vivement et ne les appuie ». Près de deux siècles de régime plus ou moins représentatif ont donné un singulier relief à ces dernières propositions. De même que La Luzerne préconise de limiter le nombre des gens de mer à bord afin que le Royaume entier fournisse les combattants auxiliaires d'une flotte rendue de ce fait beaucoup plus nombreuse ; de même voudrait-il voir tous les ports de commerce, toutes les villes de l'intérieur, toutes les manufactures devenir des arsenaux subsidiaires de la marine militaire. « Si on fait ainsi concourir efficacement au succès de nos expéditions maritimes tous les habitants, tous les lieux de la France, certainement nos efforts auront infiniment plus d'énergie et pourront être beaucoup plus longtemps soutenus que si l'on se borne à ne se servir presque uniquement, comme on l'a fait jusqu'à ce jour, que d'une classe d'hommes [les gens de mer classés] et de trois ou quatre villes collectivement dénommées les grands ports. »

Sous l'administration du maréchal de Castries, le travail à la tâche a été mis en vigueur dans ces ports, mais « il s'en faut bien que l'usage des entreprises et des adjudications pour les travaux de main-d'œuvre ait jamais été complètement établi dans nos arsenaux et qu'il soit facile de l'y introduire et même de l'y maintenir. Une foule d'intérêts particuliers s'y élèvent contre l'intérêt véritable de l'État, et, quoique les raisons qu'on allègue pour improuver cette institution infiniment utile et économique qu'on s'est forcé depuis six ans à établir dans nos ports ne me paraissent pas même spécieuses, il convient néanmoins de les discuter, parce que le nombre et l'état des hommes qui s'élèvent contre l'opinion que j'appuie donnent quelque poids à la cause qu'ils défendent [...]. Le gouvernement a discerné à la vérité l'avantage de faire adjuger à l'entreprise tous les travaux de main-d'œuvre qui auraient lieu dans nos ports et en a donné l'ordre ; mais cet ordre y déplaisait. Ne pouvant s'y soustraire, on a cherché trop souvent à l'éluder.

« Il n'est peut-être pas superflu de dévoiler quelques abus qui se sont introduits avec cette institution même et qui ont presque détruit les bons effets, ou plutôt d'en faire sentir les conséquences funestes et d'indiquer les moyens de les prévenir. N'admettre aux enchères que des associations d'ouvriers du port est une pratique directement opposée au but qu'on doit avoir et à l'économie que le concours des rabais procurerait. Il faut au contraire désirer que beaucoup d'entrepreneurs étrangers à l'arsenal se présentent et fassent des [soumissions]. La concurrence est évidemment le moyen le plus efficace pour opérer la diminution du prix que l'État aura à payer. Ne pas adjuger à qui a proposé le plus fort rabais, mais charger les ouvriers du port de l'entreprise en leur imposant les conditions les plus avantageuses pour la Marine qui aient été souscrites lors de l'enchère est un acte inique en soi ; mais rien d'ailleurs n'est plus nuisible que cette faveur, par les suites qu'elle entraîne nécessairement. On ne peut, en affectant de maintenir les intérêts de l'État, y préjudicier d'une manière plus irréparable et mieux empêcher tout entrepreneur de se présenter aux adjudications futures. [...]. Si les maximes que l'équité même prescrit étaient inviolablement observées, une foule d'entrepreneurs se livreraient bientôt à ce genre de spéculations,

comme ils s'y livrent en Angleterre et en Hollande, et le prix de la main-d'œuvre diminuerait considérablement pour l'administration de la Marine. »

Ce passage du mémoire tend à montrer que La Luzerne est à classer parmi ceux qui pensent que l'État français, *volens nolens*, gêne le développement de l'industrie nationale. Certes il n'a de vue directe que sur une partie du problème général, mais il met clairement en cause certains agents du département, qui ont intérêt à ce que l'état de chose établi en leur faveur ne soit jamais modifié. Il est vrai que, dans son projet, le corps de l'administration est supprimé (ses agents étant subordonnés), comme tous les corps civils d'ailleurs : La Luzerne est bien un révolutionnaire.

Les ennemis du travail à la tâche ou de l'adjudication, selon lui, se partagent entre ceux qui, armés de « considérations frivoles », prétendent qu'il ne procure aucun bénéfice à l'État, et ceux qui, par des raisonnements abstraits et captieux, veulent démontrer qu'il ne peut produire aucune économie. Aux premiers La Luzerne oppose les résultats de Toulon et l'extension prise antérieurement par la méthode en Angleterre, en Hollande et ailleurs encore, pour le motif d'économie. Il en vient aux considérations frivoles : « Sans doute est-il de l'intérêt des ouvriers domiciliés à Brest, Rochefort, Toulon que les travaux de main-d'œuvre soient payés à la journée et non au rabais et à des entrepreneurs ; ce n'est point ce que je prétends nier : les ouvriers gagnent à la première de ces méthodes ce que l'État y perd. Sans doute non seulement les chefs, *mais ceux qui président sous eux* (car, comme je l'ai exposé ci-dessus, qui que ce soit n'est nullement contenu dans les arsenaux par aucune responsabilité, les pouvoirs y étant tellement divisés qu'on ne sait jamais bien à qui imputer les excès de dépenses), tous ces préposés, dis-je, *désirent infiniment avoir des faveurs même abusives à conférer* ; ils aiment mieux pouvoir admettre qu'ils protègent dans les ateliers que de voir les entrepreneurs choisir eux-mêmes les ouvriers qu'il leur convient d'employer ; mais d'où proviennent les deniers avec lesquels de manière ou d'autre ces ouvriers doivent être soudoyés [rémunérés] ? Des tributs payés à l'État, de l'argent qu'ont versé dans la caisse publique les citoyens de Paris, de Strasbourg, de Lyon, de Metz, etc. Ces citoyens n'ignorent pas qu'une partie des contributions qu'ils supportent devait être employée à l'entretien de la Marine, et ils y ont consenti volontiers, parce que cette destination est utile ; mais ils n'ont jamais entendu que la portion de fonds qu'ils ont payée dans cette vue fût abusivement employée à faire l'avantage de tel ou tel ouvrier qu'ils ne connaissent pas et que cet argent dût passer dans ses mains par la raison seule qu'il s'était domicilié dans tel port et qu'on l'y protège. Ces contribuables [*sic*] sont au contraire fondés à prétendre qu'avec la somme qu'ils ont déboursée, on doit faire exécuter la plus grande quantité de travaux possible. Tel est leur intérêt qui n'est autre que celui de l'État, et l'on ne peut, sous quelque prétexte que ce soit, ne pas regarder le droit qu'ils ont d'exiger le meilleur emploi de leurs deniers comme un droit sacré contre lequel aucune considération ne doit prévaloir. »

Tous ces parasites qui s'incrument dans les ports de guerre y sont venus par un mouvement perpétuel, poursuit le ministre. Embauchés abusivement, ils sont occupés à des travaux inutiles, parce qu'ils devraient être exécutés ailleurs : « de là des places créées quoique inutilement, de là des traitements secrètement accordés ». Le mode de l'entreprise permettrait de les éliminer, en mettant en jeu l'intérêt des entrepreneurs. L'avantage serait double : 1° les parasites des ports de guerre deviendraient utiles aux négociants et aux armateurs des ports de commerce ; 2° on établirait un ordre meilleur dans les arsenaux, qu'une charité mal entendue ne pourrait plus alimenter en

bras inutiles. La deuxième proposition conduit à poser la question de la discipline des ouvriers et de la productivité du travail, mais La Luzerne garde également le silence.

À la seconde catégorie d'opposants, qui prétendent que l'État doit payer le prix du travail des ouvriers et le bénéfice de l'entrepreneur et donc davantage que s'il faisait travailler des gens à lui à la journée<sup>171</sup>, il invoque l'expérience de Toulon et utilise une comparaison. L'architecte qui n'a qu'une maison à construire, la sienne, dirige la construction lui-même car l'intérêt personnel stimule ses lumières, son intelligence, sa surveillance. Celui qui en a beaucoup à bâtir passe des marchés et ne paie qu'après avoir vérifié que l'ouvrage a été bien fait et conformément à ce qui était convenu. L'État gagne surtout à utiliser la méthode de l'entreprise parce que l'intérêt de l'entrepreneur coïncide généralement avec le sien, si ce n'est pour la qualité de l'ouvrage : c'est pour cette raison qu'il doit le faire surveiller par des agents à lui et, si la surveillance n'est pas possible, s'abstenir de le confier à des entrepreneurs. Le calfatage et le perçage sont les seuls travaux des ports qui, aux yeux de La Luzerne, entrent dans la catégorie des travaux à faire exécuter en régie.

En définitive, l'ancien ministre voit dans l'imitation de l'Angleterre le moyen de réaliser des économies puisque, pour les objets essentiels, il croit que l'Angleterre serait bien inspirée de prendre exemple sur la marine française. « [Les Anglais] ont senti de plus combien en temps de guerre les grands ports sont nécessairement encombrés par les bâtiments, par les hommes, par les travaux. Ils ont discerné mieux que nous l'avantage de reléguer hors de ces ports toute fabrication. Ils voudraient avec raison que leurs arsenaux ne restassent en temps de paix que des magasins. La nature à la vérité les a bien servis en donnant à la Grande-Bretagne une infinité d'emplacements propres à la construction des plus gros bâtiments ; mais ils n'en sont pas moins louables et dignes d'être imités en ce qu'ils ont appliqué jusqu'aux moindres détails une réflexion frappante et utile. » L'on voit par là qu'un des objets secondaires est une des conditions du but même de la Marine : il n'est donc secondaire que parce que La Luzerne ne veut pas donner au Roi l'image d'une marine usée et impotente, alors qu'elle n'a jamais été plus puissante qu'en 1790. Le tableau ci-dessous, qui nous servira de conclusion, permet d'ordonner les améliorations dont il a parlé dans la partie de son mémoire consacrée à la Marine, selon le classement qu'il a adopté.

Objets...	... à imiter des Anglais	... à conserver (et dignes d'imitation par les Anglais)
Objets principaux but : vaincre les ennemis de l'État, c'est-à-dire les Anglais.	- surabondance d'officiers militaires en vue du temps de guerre.	- la constitution des équipages par le système des Classes, - la formation des officiers, - la conception des bâtiments de guerre.
Objets secondaires but : économiser l'argent des contribuables, c'est-à-dire en faire le meilleur emploi.	- réunir les deux pouvoirs dans les arsenaux, sous un chef civil, - y introduire le travail à l'entreprise par mesure générale, - y supprimer « l'appareil de luxe » des employés supérieurs, - en éloigner les travaux non indispensables, - rétablir le Conseil de la Marine.	

<sup>171</sup> L'auteur a encore entendu cette opinion au début des années 1980 dans les arsenaux du G.I.A.T.

### 23.3. Le procès de l'ordonnance de 1776

Nous terminerons ce chapitre par l'évocation du procès instruit par l'Assemblée constituante contre l'organisation semi-militaire des arsenaux mise en place en 1776 et conservée jusqu'à la Révolution ; nous montrerons ainsi que la continuité avec l'Ancien Régime est remarquable et rapporterons plusieurs faits ou opinions que les circonstances politiques ont permis de révéler.

Gabriel de Bory présente de manière séduisante et même plausible, si l'on s'en rapporte au premier des projets de rapport au Roi que nous avons identifiés, l'altération du plan d'administration d'abord imaginé en 1776 (chapitre 19). Un administrateur unique devait, selon lui, répondre dans chaque département des fonds alloués ; un ordonnateur aurait justifié la seule *régularité* de la délivrance des matières et de l'ordonnement des fonds, il aurait donc joué le rôle de contrôleur (ce que Bory ne dit pas)<sup>172</sup>. « Que l'ordonnateur des fonds veuille bien se contenter de cette fonction, sans porter son inspection sur les travaux du port, que l'administrateur doit seul ordonner ; qu'on simplifie la forme de rendre les comptes, il ne sera plus, ni si difficile, ni si dangereux d'être comptable [en 1790], et on ne verra plus *onze années de comptes en arrière*, comme à présent, au grand scandale de tous les amateurs de l'ordre. » Mais le vieux Maurepas se serait opposé à la suppression des intendants, héritage de son père et de son grand-père Pontchartrain... Ainsi a-t-il supprimé les écrivains au lieu de supprimer les intendants, c'est-à-dire abaissé la Plume sans la subordonner à l'Épée. Il a commis de semblables inconséquences dans d'autres matières<sup>173</sup>. Les intendants, conservés par sa grâce, ont cherché à reconquérir le terrain perdu ; « de là les anciennes prétentions renouvelées et appuyées par des ordonnances postérieures ». Bory voudrait même que la place de secrétaire d'État de la Marine soit réservée par décret à un officier de marine, vu qu'eux seuls sont capables de la tenir !<sup>174</sup>

En réalité Bory rame à contre-courant en 1790. Dans un autre imprimé de cette année-là, il pose que l'administration ne peut être que civile, car administration militaire veut dire despotique<sup>175</sup>. Il prend l'exemple du duc de Sully et du duc de Choiseul, deux militaires : l'un administrait, l'autre le faisait comme un despote. Il écrit plus loin, à propos de l'administration de la Marine : « [Colbert] serait bien surpris, s'il revenait au monde, de se voir travesti en ministre populaire ; il ne le serait pas moins des prétentions de ce corps, connu sous le nom de plume jusqu'au ministère du duc de Choiseul qu'il prit celui d'officiers d'administration, réduit à ses véritables fonctions en 1776 et reparaisant aujourd'hui sous le nom d'officiers civils, avec la prétention à l'indépendance du secrétaire d'État, ce véritable chef de l'administration qui, cependant, ne pourra en destituer aucun sans l'avis du Conseil. »

<sup>172</sup> [Gabriel de Bory], *Suite des mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, 1790, p. 60 à 63, pour ce développement.

<sup>173</sup> « Lorsqu'on lui a proposé la suppression des Cheval-Légers et des Gendarmes, n'a-t-il pas fait conserver l'état-major de ces compagnies pour servir de noyau à leur augmentation ? S'il eût été consulté lors de la suppression des Jésuites, il aurait opiné pour la conservation du général et peut-être des profès. Un ministre citoyen, Turgot, fait un projet dont le clergé se plaint. Le comte de Maurepas empêche son exécution et dit au clergé, je vous ai sauvé ; il sauvait le clergé et perdait l'État ». *Ibid.*, p. 61-62.

<sup>174</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>175</sup> *Observations sur les termes administration civile employés dans un décret de l'Assemblée nationale du 10 août 1790, par M. Bory*, imprimé daté du 31 août et inséré dans le recueil GG<sup>1</sup>-10, pour ce paragraphe.



Dans l'*Examen des principes et des formes de l'administration actuelle de la Marine*, datant de 1787 et reproduit en tête des *Mémoires* de 1789<sup>176</sup>, Malouet rappelle que Louis XIV a donné au gouvernement civil « une consistance imposante et distincte de l'autorité militaire », parce que la destination naturelle de cette dernière est de défendre mais non de régir les provinces et le trésor de l'empire<sup>177</sup>. Il s'agit d'un principe dicté par la raison, et Louis XIV, se croyant « de droit divin une autorité illimitée, fut le premier qui tempéra le gouvernement absolu, en y mettant toute la dignité et la raison dont il est susceptible ». Selon un cliché qui reste très commun chez les militaires, Colbert aurait placé des intendants et des commissaires dans les ports parce que les officiers de marine étaient illettrés<sup>178</sup>. Malouet rétorque à bon droit que les premiers officiers de plume de rang élevé étaient d'anciens militaires ; « *c'est donc par la nécessité reconnue de distinguer l'administration de l'action militaire* qu'on a assigné la première fonction exclusivement aux officiers militaires qui y étaient propres [et, devrait-il préciser, en l'absence d'officiers civils suffisamment capables] ». En 1661 Louis XIV civilise le gouvernement en supprimant les grandes charges militaires pour les confier à des administrateurs civils ; c'est une innovation « qui devenait par là une utile barrière contre le despotisme militaire »<sup>179</sup>.

Nous y sommes ! Dans une république, explique Malouet à ses contradicteurs par lettres de 1787, personne n'est au-dessus des lois, et « toutes les magistratures, toutes les places sont annuelles et électives ; mais ne conviendrez-vous pas que dans une monarchie, l'esprit et les mœurs militaires s'éloignent nécessairement de l'esprit des lois, que l'administration est tenue en quelque sorte de motiver ce qu'elle ordonne et d'écouter les observations de ses subordonnés, tandis que l'autorité militaire commande à des êtres passifs ? Quel mal ne ferez-vous donc pas dans un gouvernement déjà absolu, et où l'on ne s'est préservé jusqu'à présent du despotisme que par des formes et des expédients, si vous établissez en principe que les officiers [militaires] doivent être admis de préférence aux places d'administration ? Vous voulez, il est vrai, qu'ils soient citoyens ; mais commencez donc par les faire tels et quand vous aurez une armée de citoyens, alors qu'ils s'assoient sur les tribunaux, qu'ils dirigent le Conseil du Roi et le Trésor royal, j'y applaudirai comme vous. Mais prenez-y garde, Monsieur, votre vœu, vos projets n'ont rien de monarchique ; votre intention n'est pas de changer la constitution et vos moyens y mèneraient, ou nous plongeraient, en les généralisant comme vous le proposez, dans le plus affreux despotisme. »

Malouet désire que le corps militaire croisse en talents, en distinctions, mais non en pouvoir ; les déprédations des officiers civils ne sauraient justifier la dévolution des intendants à des maréchaux de camp ni celle des recettes des tailles à des quartiers-maîtres trésoriers<sup>180</sup>. Certes l'invasion de ce qu'il reste de la marine civile par

<sup>176</sup> Les *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, XIV-306 p., comprennent l'*Examen* (p. 1 à 118), le *Second mémoire sur le même sujet en réponse à M.L.C.D.* (p. 119 à 174), le *Troisième mémoire, servant de réplique à celui de M. le C. de\*\*\*\** (p. 175 à 234), le *Quatrième mémoire sur le même sujet, en réponse à M. de\*\*\*\** (p. 235 à 256). Malouet reproduit à la suite les *Remontrances* de Blouin et l'*État des forces de France, tant de mer que de terre, en 1692*, d'après un imprimé de cette époque.

<sup>177</sup> *Mémoires...*, p. 4-5, pour ce développement.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p. 121 à 125, pour ce développement.

<sup>179</sup> Que Malouet a servi de 1800 à 1812. Il n'est pas même sûr qu'il soit devenu un opposant à Bonaparte par résipiscence ; il a critiqué le projet d'invasion de la Russie pour les dangers qu'il présentait...

<sup>180</sup> *Mémoires...*, p. 131 et 133.

le militaire ne menace pas l'État du despotisme militaire, mais Malouet combat la dévolution de toutes les places civiles de l'État à des militaires que préconise son contradicteur<sup>181</sup>. D'un côté les abus se répriment au moyen de bonnes lois et de la fermeté, et non par la violence ni par le déplacement de l'autorité<sup>182</sup>. D'autre part, la régie économique d'un arsenal de marine n'a rien de commun avec celle d'un régiment<sup>183</sup>. Malouet admet que l'administrateur unique qu'il réclame soit un militaire, pourvu qu'il soit retiré du service, mais son correspondant, « ainsi que tous [ses] camarades qui connaissent [le] mémoire », concluent que cette alternative n'est que simulée et inspirée par « l'esprit de la *maudite robe* [souligné] »<sup>184</sup>. Comment ne pas voir dans cette malédiction un signe de la jalousie sociale de la noblesse pauvre vis-à-vis de celle qui ne l'est pas ? Malouet croit qu'en attachant considération et honneurs aux fonctions d'administration, on attirerait des officiers civils capables de les bien remplir, comme sous Colbert.

Pour réfuter le second mémoire qu'il cite, l'intendant de Toulon doit invoquer les grands auteurs, et notamment Montesquieu<sup>185</sup> : ainsi est prouvé, selon lui, que les principes posés par l'adversaire sont contraires à ceux de la monarchie<sup>186</sup>. Dans une monarchie, l'équilibre des deux pouvoirs est une nécessité, et l'objet commun des gens de guerre, l'amour de la gloire, n'est pas « l'objet primitif et essentiel de la société et du gouvernement qui la représente ». Si l'emploi des forces navales ne peut être séparé de leur administration économique, alors il faut confier cette dernière aux militaires, car « la constitution monarchique exige qu'aucune portion du pouvoir et de l'état civil ne soit compromise avec cette administration ». Or, l'ordonnance de 1776, qui établit un partage en apparence égal et en fait décharge le militaire d'une partie de ses responsabilités sur une classe d'hommes faibles, contrarie absolument cette exigence. Certes des civils constitués en autorités peuvent abuser du pouvoir mais, dans une monarchie, la prééminence d'état, de distinctions et de préjugés appartient au militaire, dont les chefs composent exclusivement la cour et la société du Prince ; l'ordre civil, hors les tribunaux, n'opère qu'individuellement et non collectivement : Malouet en revient au principe d'équilibre des pouvoirs. Il met enfin en doute la légalité de l'ordonnance litigieuse, qui soumet des délits non militaires au jugement des conseils de guerre : qu'en pensent les parlements ? Le chancelier n'accueillera-t-il pas la demande du premier accusé civil qui voudra se soustraire au conseil de guerre ? Les chambres des Eaux et Forêts reconnaissent-elles de leur côté l'autorité des commandants en matière de visite et de martelage des bois ?

La publication des *Mémoires* de Malouet en 1789 suscite naturellement la publication de mémoires en sens opposé. Celui-ci, qui a été attribué à d'Entrecasteaux

---

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 135.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 137 et 140.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 130 et 151.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 142 et 162-163, pour la fin du paragraphe. Malouet est le fils d'un robin de Riom qui accède à la bonne bourgeoisie par son mariage avec la fille d'un conseiller du Roi et contrôleur des monnaies. Les différentes descriptions générales et souvent désobligeantes de la Plume rapportées dans notre travail sont la transposition de celles des parlementaires ou des membres de juridictions inférieures qui ont cours dans les milieux nobles qui leur sont hostiles.

<sup>185</sup> *De l'Esprit des lois*, I, V, ch. 19.

<sup>186</sup> *Mémoires...*, p. 184 à 193, 198 à 200 et 230, pour la fin du paragraphe.

(1737-1793), et peut être dû à Thierry de La Prévalaye (1745-1816)<sup>187</sup>, indique que l'administration des ports n'a rien à voir avec l'administration intérieure du Royaume, que l'on « abuse le public en jouant sur ce mot et pour y attacher une apparence d'administration civile que [les fonctions] ne comportent pas, car la régie des arsenaux de terre, du même genre que celle des arsenaux de marine, n'a jamais été rangée dans la classe des administrations civiles ; jamais un arsenal n'a pu être considéré comme une province, quoique l'attribution accordée à l'intendant des ports soit énoncée dans les mêmes termes que celle des intendants de généralité. M. Malouet invoque les principes des administrations civiles pour écarter le militaire des arsenaux, mais en refuse l'application lorsqu'on lui représente les inconvénients de la concentration des pouvoirs dans la main de l'intendant. » Comme nous l'avons vu plus haut (chapitre 2), c'est Colbert lui-même qui a fait cette assimilation ; la similitude des termes des commissions des intendants des deux espèces découle de ce rapprochement, qui se rapporte au caractère civil et non aux fonctions elles-mêmes, bien différentes en effet.

Notre écrivain militaire se trompe ou trompe le public en présentant les officiers civils de Colbert comme isolés les uns des autres, c'est-à-dire ne formant pas corps<sup>188</sup>. L'ordonnance de 1689, prétend-il, n'écarte pas le militaire de la régie des arsenaux pour la confier exclusivement à un corps administratif ; Malouet, qui est de l'opinion opposée, en induit que la surveillance mutuelle établie par l'ordonnance de 1776 est essentiellement contraire aux principes de Colbert. L'ordonnance de 1689 n'appelle ni n'exclut le corps militaire mais, à cette époque, « l'esprit général du siècle éloignait encore le militaire de tout emploi qui ne l'était pas », dit l'écrivain militaire. D'ailleurs les officiers militaires n'étaient pas assez nombreux pour assurer ce second service ; ils auraient bien dû le faire pourtant hors des ports de France, le cas échéant. L'auteur voit bien à tort, dans les deux ordonnances de 1689 et 1776, « une grande conformité par l'inspection continuelle qu'elles prescrivent », alors que celle de 1765 ne serait qu'en apparence conforme à la loi de 1689. Cette apparence, c'est l'éloignement du militaire des arsenaux et l'emploi exclusif d'administrateurs.

« Mais, dans celle de Colbert, les commissaires préposés aux différents détails étaient isolés ; les fonctions du contrôleur étaient entièrement indépendantes, son inspection s'étendait sur tout et elle s'exerçait à tous les instants : ainsi c'était un individu qui n'avait à surveiller que des individus ; mais dès que tous les différents individus ont été réunis en corps, à la tête duquel a été placé l'intendant, que cette place éminente a pu devenir l'objet de l'ambition de tous, que ses prérogatives ont rejailli en quelque manière sur le corps entier et que la force de cette réunion a été transmise à l'intendant, toute inspection a été anéantie : elle ne pouvait exister entre les membres d'une même association. Dès lors, le principe le plus essentiel d'une bonne administration si bien reconnu par M. Malouet et la première base du régime de Colbert, celui de ne pas confier à la même personne ou, ce qui est plus dangereux encore, au même corps, le droit et les moyens de consommer, ce principe, dis-je, si important a été violé. Et pour revenir aux principes fondamentaux, il a fallu opposer à l'action trop puissante d'un corps l'inspection toujours active d'un autre corps : tout ce qui s'exécutait entre des

<sup>187</sup> G125, pièce cotée 19 avec attribution à d'Entrecasteaux, pour ce développement. Arnaud et le compilateur du recueil GG<sup>1</sup>-10 font allusion à une brochure imprimée de Thierry de La Prévalaye, dont cette pièce pourrait être un brouillon.

<sup>188</sup> G125, pièce cotée 19, pour ce développement.

individus en 1689 a dû être exécuté par des corps, dès qu'un seul et même corps a réuni tous les individus qui remplissaient des fonctions isolées et indépendantes. »

Nous avons également démontré que ce raisonnement était inadmissible. Le législateur de 1689 décrit de manière symétrique les fonctions des officiers militaires et des officiers civils des divers grades sans jamais dire qu'il existe deux corps dans la Marine. Colbert a évidemment cherché à former des commissaires, afin qu'ils pussent ensuite devenir commissaires généraux et intendants et, s'il a choisi plusieurs militaires, il a voulu leur tracer une carrière nouvelle dans la marine civile. *Ce qui est vrai, c'est que la carrière de la Plume a été ensuite fermée de fait à l'Épée.* L'ordonnance générale de 1765 exprime les choses comme celle de 1689 ; c'est par une ordonnance particulière, promulguée en même temps, qu'est établie l'existence d'un corps d'officiers d'administration, et ce corps existe en fait dès 1669, pour ne pas dire avant. Quant au contrôleur, sa subordination à l'intendant et son appartenance au corps de la Plume sont anormales s'il s'agit d'assumer les fonctions élevées du contrôle, c'est-à-dire la surveillance des actes administratifs de l'ordonnateur ; elles ne le sont pas s'il s'agit d'officier en qualité de notaire ou de greffier ou de tenir en double les livres de la comptabilité des matières.

Selon Malouet au contraire, l'ordonnance de 1776 est née de l'alliance des préjugés d'état, de l'esprit de corps et de l'amour du pouvoir avec les qualités, les vertus et les talents<sup>189</sup>. Et cette façon de faire est contraire au bon gouvernement. « De quelque appareil que l'autorité [politique] s'enveloppe, elle exprimera bien une volonté, mais non une loi, si elle contrarie les principes de la justice, de l'ordre et de l'intérêt général. L'administration sera toujours en défaut et s'exposera à des désordres certains si, pour régler un service public, elle prend en considération des prétentions, des convenances, des prérogatives de corps et des intérêts privés, quels qu'ils soient. Mais le pire de tous les maux est de fonder un plan de police sur un système de prérogatives et de régler un service économique ou militaire de manière qu'il convienne à une telle classe d'hommes et qu'il disconvienne à toutes les autres. [...]. C'est ce système de prérogatives qui a ajouté à la dignité d'un corps militaire la supériorité d'un corps noble sur les navigateurs qui ne le sont pas ; et leur dépendance de fait, accrue par celle d'opinion, a réduit la navigation marchande à un état d'infériorité, aggravé par d'autres vices, mais qui se perpétuerait par cette cause. C'est ce système de prérogatives qui a investi le corps militaire de la Marine de l'autorité d'administration sans responsabilité et ce sont les inconvénients d'une telle combinaison économique que j'ai cru devoir démontrer. »

Le mal vient donc de la prééminence militaire ; la supériorité de la noblesse l'a aggravé. En 1787, Malouet attribue la paternité de l'ordonnance de 1776 à un groupe d'officiers du corps de la Marine dont la conjuration a abusé Sartine sans satisfaire l'ensemble du corps, puisqu'il s'est affranchi le plus possible du service des arsenaux<sup>190</sup>. Mais le but était-il de conquérir ou d'abaisser ? À notre avis, le militaire a vu ou voulu voir une menace pesant sur sa prééminence. Malouet n'insiste pas assez sur ce point, peut-être parce qu'il serait obligé de dévoiler les insuffisances réelles de son corps<sup>191</sup>. Il

<sup>189</sup> *Mémoires...*, p. VIII et XII-XIII (préface de 1789), pour ce paragraphe.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 6 à 18, pour ce paragraphe.

<sup>191</sup> Il écrit cependant (p. 196-197) : « [...] quand je considère quels changements a subis cette même ordonnance depuis dix ans, comment plus de cent décisions successives en ont réuni les forces sous vos drapeaux, comment toute la portion civile a été graduellement réduite de la moitié au tiers, au quart, au

prête aux conjurés le discours suivant : Monseigneur, vous n'avez point de vaisseaux ni de matériel en magasin, parce que l'administration est livrée à des gens qui en abusent et qui n'y entendent rien ; nous allons vous donner les moyens de la loi nouvelle dont nous vous prouverons la nécessité. Le ministre aurait dû se demander si ce n'étaient pas plutôt les agents indignes que les principes de Colbert qu'il fallait réformer, dit Malouet qui ajoute ici une critique d'une grande portée : les auteurs de l'ordonnance, mus par l'intérêt personnel plutôt que par l'esprit de corps, ont autant profité d'un système de gouvernement qui ne permet pas l'instruction publique et contradictoire des lois que de la nullité de Sartine.

Les détails des ports ont été distribués aux deux autorités mais, « les dispositions particulières de l'ordonnance établissant, dans tous les détails, un concours perpétuel des agents militaires et civils, il y a confusion de tous sur chaque chose ; car les différences d'avis produisant des discussions et quelquefois de l'aigreur, on se réduit de part et d'autre à un rôle passif<sup>192</sup>. Tel est en général le sort de toute fonction commune, surtout lorsqu'il y a quelque risque ou désagrément attaché à la contradiction »<sup>193</sup>. Pour parvenir à l'ordre et à l'économie, tout en rendant « l'ineptie, le gaspillage et la friponnerie » difficiles, il faut mettre en œuvre des moyens simples et non multiplier les formes et les agents. Il n'y a qu'un gouvernement, *il doit y avoir au plus deux autorités administratives : celle qui agit, celle qui contrôle*. L'ordonnance de 1776 confond ce qu'elle voulait diviser : « *son vœu est une inspection réciproque et son résultat, une action commune et embarrassée, par l'influence multipliée des agents militaires et civils sur l'universalité des recettes et dépenses, qui forment l'ensemble de l'administration* ». L'administration des ports est dans la situation de la Chambre des comptes, qui juge la régularité des pièces présentées et non le bien-fondé de la dépense, tout cela parce que l'ordonnance ne charge personne de rendre ni de recevoir ou de contrôler le compte comparé de la dépense et de son objet. Le commissaire des travaux suit les dépenses mais n'a aucun ordre à donner aux ouvriers, il doit même s'en tenir aux déclarations des maîtres, dont la plupart ne savent pas écrire : il n'en résulte que des comptes rendus sans contradicteurs et des dépenses inutiles de papier et de commis. Conclusion : « L'ordre et l'économie n'existent pas et ne peuvent exister tant que les ordonnateurs ne seront pas responsables de leurs faits, et les consommateurs de leurs consommations, tant que les comptes ne seront pas réduits à une expression nette, évidente pour celui qui reçoit, celui qui inspecte et celui qui dépense. »

L'officier militaire que nous avons déjà appelé à la barre<sup>194</sup> admet que Malouet a bien démontré la nécessité de ne pas laisser aux consommateurs la libre disposition des objets à consommer ; « il n'hésite cependant pas à abandonner à l'intendant et à ses coopérateurs qui, dans ses principes, redeviendraient les seuls consommateurs dans l'arsenal, le pouvoir d'ordonner et de diriger les travaux réuni à celui de puiser dans les magasins dont la garde leur est essentiellement et exclusivement

---

cinquième, je suis tenté de me demander si ce système des deux autorités n'aurait pas été imaginé pour laisser à l'une le plaisir de subjuguer l'autre ? » Voir aussi p. 43 à 45.

<sup>192</sup> *Mémoires...*, p. 19 à 28 et 239 à 246, pour ce paragraphe. Malouet appelle ailleurs *surveillance réciproque* ce funeste principe (*ibid.*, p. 232).

<sup>193</sup> Malouet donne deux exemples qui marquent la limite du pouvoir de contradiction de l'administration civile : elle peut contester le bien-fondé de l'achat d'une machine, non celui d'une demande de matières ou d'ouvriers, car la contradiction signifie alors « vous dépensez trop, vous gérez mal, et c'est une inculpation » (*ibid.*, p. 136).

<sup>194</sup> [réf. 187], pour ce développement.

confiée et cela, *sous la condition illusoire d'une responsabilité chimérique, impossible*, dont il n'y a ni ne peut avoir aucun exemple et qui doit même être essentiellement bannie d'une administration bien organisée, où il ne doit rien y avoir d'arbitraire : aussi ne fait-on semblant de l'admettre que *pour écarter une surveillance réciproque qui la rend inutile*. Cette responsabilité ne doit exister que pour les agents du pouvoir exécutif qui, forcés d'agir en secret, doivent être seuls garants des opérations auxquelles ils ont eu part. Pour établir la responsabilité sur les dépenses faites, il faudrait d'abord les fixer dans tous les genres avant de les laisser entreprendre ; plutôt que de réprimer les abus, il faut s'efforcer de les prévenir ; la responsabilité favoriserait même les abus car toute vérification devient la sauvegarde de l'impunité.

« Les dépenses doivent être réglées par les conseils de marine et non laissées à la volonté de l'intendant, qui ne peut apprécier le moment ou les objets qui exigent que les vues d'économie soient sacrifiées aux délais ou au secret qui font réussir ou manquer les opérations. » Dans le cas général des travaux, les détails échappent à la vigilance des chefs, seule « une surveillance autorisée et mutuelle entre les officiers subalternes des deux états [peut] prévenir des abus impossibles à reconnaître, dès que les ouvrages sont achevés ». Selon l'auteur, Colbert avait institué le contrôleur et ses préposés à cette fin ; mais le contrôleur est devenu un préposé de l'intendant ou ordonnateur et le contrôle, illusoire. Il vient en fait de rappeler le système dualiste de Colbert. D'après lui le commandant du port doit être l'ordonnateur des travaux, et les officiers de marine sont plus propres que tous autres au service de l'arsenal, pourvu qu'ils y soient attachés en permanence ; il faut des officiers d'administration pour *suivre* l'emploi des ouvriers et des matières et un intendant et des commissaires pour ordonnancer les dépenses et modérer les consommations. Ce système mixte est le seul moyen de ne pas laisser à un même corps la faculté de consommer et d'ordonner les consommations. Cette dernière proposition est l'ultime argument de tous les tenants de l'ordonnance de 1776.

Des chefs de bureau à la Cour et des employés civils des ports, poursuit Malouet, ont augmenté le degré de chaos parce que, « tourmentés de leur nullité », ils ont « cherché tous les moyens de comprimer à leur tour cette administration militaire sous le poids des papiers »<sup>195</sup>. Par les formes qu'elle prescrit, les états qu'elle exige, dans le concours de tous pour chaque chose, l'ordonnance de 1776 est le germe d'une effrayante paperasserie. Il était cependant possible d'arriver à un terme raisonnable sous une constitution entièrement militaire qui aurait compris un contrôle. Comme il était plus facile d'attaquer les vices introduits par l'ordonnance que l'ordonnance elle-même, les bureaux ont convaincu les ministres de combattre les abus par des états et en restreignant ou en subdivisant les pouvoirs, enfin en multipliant les détails de la correspondance. Les bureaux non soumis à l'attraction de la direction des Ports et Arsenaux ont créé leur propre inspection, et l'on a vu ainsi des décisions différentes ou contradictoires sur les mêmes objets. Il existe en 1787 des états de cinq cents colonnes ! « Le ministre sait-il mieux ce qui se fait dans les ports, ce qu'il y a en magasin, ce qui lui manque, si l'on est prêt à armer quand on en a donné l'ordre ? A-t-on plus de vaisseaux, coûtent-ils moins, les armements sont-ils plus faciles et moins chers ? »

<sup>195</sup> *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789, p. 28 à 31 et 158-159, pour ce paragraphe.

Dans son plan d'administration de 1787, Malouet pose que les administrateurs des ports ont des fonctions civiles, l'essentiel étant qu'ils soient aptes à la gestion économique d'un ensemble aussi compliqué et que l'organisation les en rende effectivement responsables<sup>196</sup>. Il convient par conséquent de séparer rigoureusement les consommateurs des administrateurs. La frontière est celle des deux éléments : Malouet reprend le schéma de Colbert. Il pense que des officiers militaires retirés, des commissaires et même des ingénieurs<sup>197</sup> pourraient concourir aux places d'ordonnateur. Ces ordonnateurs seraient soumis à l'inspection d'un *contrôle local* indépendant et se répétant à dates fixes, qui pourrait être celle d'une commission présidée par le commandant du port<sup>198</sup>. L'administration centrale doit surveiller les opérations des ports, notamment grâce à un *contrôle mobile* — jusqu'alors inexistant, sauf à y comprendre les déplacements de Pinet — et gérer les fonds selon leurs besoins approuvés et non faire le travail à leur place : il faut donc commencer par définir les fonctions de l'administration centrale. On n'a pas plus besoin d'un corps d'officiers civils que de l'influence militaire dans le port, mais il y faut des agents subordonnés « qui surveillent et qui comptent » ; des officiers militaires retirés pourraient encore tenir des places de cette nature. On sent que Malouet se rapproche des conceptions anglaises ; mais le corporatisme est une conception française... et les prôneurs du système de 1776 ne veulent pas du retour du « despotisme » de la Plume<sup>199</sup>. Du reste Malouet prône le dualisme limité de Colbert de même que Blouin ou notre précédent témoin<sup>200</sup>.

Dans un mémoire publié en 1790 et dont nous nous sommes notamment servi dans la conclusion de la deuxième partie de ce travail, Puissant de Molimont, contrôleur du département de Brest depuis 1777, donne d'intéressantes précisions sur le contrôle tel qu'il est alors et tel qu'il devrait être<sup>201</sup>. Il distingue deux modes nécessaires : *un contrôle de régularité* des actes de l'administration stricto sensu, à confier à des officiers civils, et *une inspection à la fois technique et économique* qui revient de droit selon lui à des officiers militaires affectés à ce service, parce que les travaux et mouvements du port doivent être conduits par des civils, mais au profit d'utilisateurs qui sont militaires, et que leur expérience éclaire le jugement à porter tant sur le choix des matières et sur la solidité des ouvrages que sur les consommations et dépenses des campagnes.

Colbert avait prescrit aux officiers de vaisseau de visiter les chantiers et ouvrages pour leur instruction, mais interdit de les inspecter. L'ordonnance de 1765 soumet les constructions et les radoubes à l'inspection militaire, mais sans préciser de mode : cette inspection s'est limitée à une observation mais a donné lieu à de nombreuses discussions. L'ordonnance de 1772 étend l'inspection à tous les travaux, au

<sup>196</sup> *Ibid.*, p. 102 à 114, pour ce développement.

<sup>197</sup> *Ibid.*, p. 130-131.

<sup>198</sup> *Ibid.*, p. 143.

<sup>199</sup> *Ibid.*, p. 179 à 183 et 194-195, sur le despotisme dont il s'agit. Malouet écrit qu'on a fait beaucoup de bruit autour de cette surveillance réciproque pour empêcher les vols ; or, si aucun n'empire ne s'est écroulé à cause des vols, il n'en est pas un qui puisse se maintenir « sans ordre et sans économie » (p. 210-211). D'ailleurs il ne connaît « pas plus de fortunes sorties des arsenaux autrefois qu'aujourd'hui ».

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 249-250.

<sup>201</sup> *État actuel de l'administration économique de la Marine, par M. de Molimont, contrôleur de la Marine au département de Brest*, Brest, 1790, 45 p., pour ce développement (S.H.M. 14R120). Puissant est le nom de son père, Molimont celui de sa mère.

travail des ouvriers et à l'emploi des matières : les officiers inspecteurs tendent à doubler les commissaires et écrivains, d'où l'inutilité de cette inspection. Certains officiers militaires ont cru qu'ils étaient autorisés à donner des ordres, des maîtres sont devenus des gratte-papier, d'autres officiers se sont dégoûtés du travail qu'on leur faisait faire. Le système de 1776, qui distingue les officiers qui dirigent des officiers à la suite, qui inspectent, aboutit au même résultat : une surveillance sans inspection technique ni économique. En revanche des officiers militaires ont toujours assisté aux visites et recettes d'ouvrages, de matières et de vivres et à l'examen des consommations des bâtiments revenant de campagne ; depuis 1776, ils y assistent comme membres des commissions nommées par les conseils de marine. C'est donc bien l'inspection technique et économique qui fait défaut et qui justifie la création d'un service distinct, lequel recevrait les missions mentionnées et qui seraient retranchées des attributions des conseils de marine, comme incompatibles avec leur composition, parce que leurs membres sont juges et parties, et avec leur mission réellement utile. Puissant limite leur pouvoir technique aux attributions des anciens conseils de construction et leur accorde des pouvoirs délégués par le ministre dans certains cas justifiés par l'éloignement de Versailles. Leur tâche habituelle serait une inspection générale, militaire et civile, qui ne peut concourir à aucune opération sans annuler la responsabilité des administrateurs civils ou des militaires.

Quant au contrôle proprement dit, on l'a surtout surchargé d'écritures et de signatures. Le contrôle n'a pas été investi du droit de suspension, de représentation, d'opposition dans les cas où les administrateurs civils auraient enfreint la loi. Dans les faits le contrôleur était soumis à l'ordonnateur. La circonspection était donc de règle, et le contrôleur ne disposait que du pouvoir de persuasion car le recours au ministre, même exceptionnel, eût été dangereux pour lui. Pourtant une correspondance directe et régulière aurait fini par mettre les ministres à même de réformer la comptabilité si défectueuse de la Marine. L'ordonnance de 1776 détache apparemment le contrôleur de la hiérarchie administrative : les avantages de l'indépendance, que le législateur avait reconnus, ont été, selon Puissant, sacrifiés à des intérêts particuliers, et le contrôleur est resté subordonné. De plus ses propres subordonnés ont été réduits à l'état de commis non brevetés et mal payés. En 1784 et 1786, à la suite de cinq décisions successives, la correspondance directe avec le ministre est instituée, des sous-contrôleurs sont créés, l'inspection devient « universelle », et le contrôleur, qui prend rang juste après l'ordonnateur, ne peut remplir ses fonctions, attendu que les siennes sont essentiellement différentes<sup>202</sup>. Mais le principal est ailleurs : dans des formes, des modes et des époques pour les opérations administratives et les comptes, qui permettent un service normal et un contrôle sûr et facile. En 1790 tout reste à faire dans ce domaine, conclut Puissant.

Devenu législateur, l'intendant de la Marine à Toulon reprend les idées contenues dans ses *Mémoires* et les développe devant un public nouveau. Voici en résumé ce qu'il dit de la *comptabilité*<sup>203</sup>. Sous le régime de l'ordonnance de 1776, le

<sup>202</sup> Décisions circulaires des 24 octobre 1783, 17 avril, 13 août, 10 décembre 1784 et 25 août 1786, *ibid.*, p. 39, et A. Le Henaff, *Étude sur l'organisation administrative de la Marine sous l'Ancien régime et la Révolution*, 1913, p. 133. Malouet signale l'élévation du contrôle aux dépens des bureaux de l'intendant dans les *Mémoires* de 1789, p. 244 et 246.

<sup>203</sup> Pierre-Victor Malouet, « Rapport fait à l'Assemblée nationale sur les dépenses et le régime économique de la Marine », 20 avril 1790, dans le *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 1, p. 215 à 222 et 225 à 230, pour ce développement.



pouvoir d'administration est devenu, comme il l'a écrit, « une prérogative pour les officiers militaires et l'obligation de rendre compte une vaine formule pour les officiers civils. » Subsistent les anciennes formes de la comptabilité et des administrateurs civils ayant le droit apparent de concourir à toutes les dépenses, mais sans aucun moyen réel de les modérer. Les partisans de ce système attribuent aux circonstances de la guerre l'épuisement du Trésor royal. « Quoi qu'il en soit, les dépenses de cette guerre ont été énormes ; on en a dit autant de celles d'Angleterre, mais cette puissance a eu pendant plusieurs campagnes jusqu'à 800 bâtiments de guerre et de transport et 200 000 hommes à sa solde en Amérique. Ce développement de forces à une telle distance de la métropole est sans exemple dans l'histoire du monde, et les Anglais ont réglé tous leurs comptes ; les nôtres ne peuvent l'être que par la dispense [des formes] et l'impossibilité d'en rendre d'exacts. »

« La comptabilité, qu'on a si mal à propos compliquée, n'est autre chose que les pièces justificatives d'une dépense. Il faut que ces pièces soient authentiques, voilà ce que prescrit la raison ; mais leur nombre, leurs formes, la multiplicité des états et des signatures au-delà du nécessaire, voilà ce qui n'importe point au maintien de l'ordre et ce qui y nuit le plus sûrement, car l'absence d'une signature très souvent inutile, le vice textuel d'un état qui n'ajoute rien à la preuve d'une dépense retardent la reddition d'un compte ; la trop grande pluralité des signatures qui se garantissent l'une l'autre atténue la surveillance et la responsabilité de chacun. Ensuite la diversité des pièces nécessaires à la décharge du trésorier nuit à la prompt expédition des comptes. Il faut, pour tel genre de dépense, rapporter une décision du ministre, pour tel autre un ordre du Roi : trois, quatre, cinq officiers différents doivent signer un état, et cependant on paie provisoirement sur l'ordre de l'ordonnateur, de sorte que ce n'est qu'après la dépense faite qu'on y applique les formes et qu'on y supplée par d'autres formes, par des ordres du Roi, par des lettres ministérielles, quand il y a impossibilité de remplir les premières. Ainsi toute cette science se réduit à mettre une grande importance aux formes, mais à les violer quand on le juge à propos et à multiplier les simulacres de preuves, lorsqu'il serait si raisonnable et si utile de s'en tenir à celles qui suffisent.

« La Chambre des comptes a adopté et consacré toutes ces formules : cette cour, qui devrait avoir, pour être utile, l'inspection effective sur les dépenses et juridiction *sur les ordonnateurs* qui les ordonnent, déploie toute son autorité, *non pas sur la conduite des comptables, mais sur la forme nominale arithmétique des pièces qu'ils produisent* ; et tel compte de la Marine qui coûte cent mille francs d'épices pour la chambre et qui l'occupe pendant un an, ne produit pas quelquefois pour cent écus de remarque et de radiation, car la chambre ne peut ni vérifier ni connaître un marché onéreux, une dépense exagérée, lorsque les pièces qui les justifient matériellement sont revêtues des formes exigées. Ainsi l'institution de la chambre des comptes, sagement motivée dans son origine pour surveiller les négligences et les déprédations, a été tellement altérée et se réduit aujourd'hui à des fonctions si dérisoires qu'on aurait lieu de s'étonner qu'elles puissent convenir à des magistrats, si l'on n'avait compensé leur nullité par des distinctions, des prérogatives et des émoluments correspondant à la finance de ces charges. »

L'orateur propose d'adopter à l'avenir *les formes commerciales*, « qui sont les plus simples, les livres à parties doubles, certifiés par les comptables. Les extraits authentiques de ces livres doivent former le compte présenté à la Chambre [des comptes], et cette cour, si elle est conservée, doit *envoyer des commissaires dans les*

*ports*, quand elle le juge à propos, pour vérifier les marchés, les registres et les dépenses de toute espèce ». Ici aussi Malouet reprend, et peut-être sans le savoir, le programme de Colbert.

Il fait encore observer aux députés que dans l'ordonnance de 1776, l'économie est présentée comme un motif principal. Il y avait alors 459 employés de l'administration civile dans les ports et dans les Classes ; il y en a 663 en 1790, sans compter 74 administrateurs militaires. La dépense en appointements est passée de 750 000 l à 1 273 000 l, et tous les frais possibles ont augmenté à proportion. Le fait a prévalu sur l'intention, « parce que le doublement des agents supérieurs ayant produit celui des registres, des écritures de toute espèce, a occasionné l'augmentation du nombre des subalternes ».

L'on ne saura jamais ce que la guerre d'Amérique aura coûté à la France, du moins en argent. Il semble que la dépense budgétaire n'a pas dépassé un milliard de livres. Malouet et Young parlent de douze cents millions ; peut-être les dépenses de la Guerre sont-elles comprises dans ce chiffre<sup>204</sup>. Nous ne pouvons expliquer seulement par un emploi défectueux des fonds, ni par une organisation qui porte à la gabegie et à l'irresponsabilité des administrateurs de la Marine, l'énorme différence qui subsiste et s'accroît même probablement entre la prévision de dépense annuelle, quoiqu'elle n'ait pas le caractère limitatif, et la dépense réalisée : pendant la période de paix allant de 1784 à 1789, cette dernière doit être proche de 63 millions<sup>205</sup> ; le budget de 1787 ou au moins un aperçu de ce budget (**tableau annexe n° 32**) porte une dépense à faire de 45 millions, tant pour la Marine que pour les Colonies. La permanence de cette différence nous amène à supposer qu'elle correspond à une politique délibérée : on ordonne ou on laisse ordonner des travaux qu'on sait d'avance impossibles à payer. Mais les éléments de preuve feront défaut tant que l'on ne connaîtra pas mieux le fonctionnement économique des arsenaux, et nous nous bornons ici à formuler une hypothèse<sup>206</sup>.

<sup>204</sup> Le chiffre est donné dans les *Mémoires de Malouet [1808]*, 2<sup>e</sup> éd., 1874, t. 1, p. 442 à 444. Young écrit : « Le commerce que la France fait avec les Américains du Nord est la seule récompense qu'elle retire d'avoir dépensé probablement 50 millions de livres sterling pour assurer leur liberté. » *Voyages en France*, trad. Henri Sée, rééd. 1976, t. II, p. 920. Sénac de Meilhan donne le même chiffre en 1790 dans *Des principes et des causes de la révolution en France*, 1790, rééd. 1987, p. 62.

<sup>205</sup> Ce chiffre se déduit du rapport fait à l'Assemblée nationale cité plus haut. Il ne comprend, selon Malouet, aucune dépense relative au remboursement des dettes accumulées pendant la guerre d'Amérique. L'abbé de Véri signale des dépassements de crédits pour 1774 dans les départements ministériels, mais dans des proportions bien moindres. *Journal de l'abbé de Véri*, t. I, 1928, p. 114.

<sup>206</sup> Le manque de coordination gouvernementale, qui fait régler les fonds de chaque ministère dépensier sans égard pour les recettes présumées, est une variante de cette hypothèse.

Malouet écrit à ce propos : « On remarquera toujours dans l'administration les traits caractéristiques des passions qui tiennent à ses vices : ainsi, de même qu'un homme désordonné dans ses affaires est tout à la fois avare et dissipateur, difficile et inconsidéré, s'embarrassant sans cesse de petits détails et perdant de vue ses intérêts majeurs, de même le département de la Marine est depuis longtemps un abîme de papiers, de bordereaux et d'états où l'on trouverait les plus grands détails pour les plus petites dépenses, sans principes et sans moyens pour en régler l'ensemble et pour en apprécier les résultats, *parce qu'on a toujours dépensé à crédit* et presque toujours acheté au moment du besoin, parce que les dépenses d'une année se mêlent à celles d'une autre, parce que la surabondance des formes produit une sécurité sur les mouvements d'argent et de consommations, parce que des subalternes experts dans toutes les formes d'écriture et de langue financière en ont formé un code mystérieux, que les ministres et les administrateurs ont toujours respecté comme le palladium de l'économie. » (*Mémoires* de 1789, p. 227).

Le nouveau système est conforme aux propositions de Malouet. Les principes en sont résumés dans deux articles de la loi du 21 septembre 1791 sanctionnée le 12 octobre : « L'administration des ports sera civile ; elle sera incompatible avec toutes fonctions militaires. La direction générale de tous les travaux et approvisionnements, de la comptabilité de toutes les dépenses, de la police générale et des Classes du ressort sera confiée, dans chaque grand port, à un administrateur unique sous le titre d'*ordonnateur*. »<sup>207</sup> Les officiers de vaisseau disparaissent du port et de son conseil d'administration<sup>208</sup>. L'administration des ports est subdivisée en six détails principaux, chacun étant confié à un *chef d'administration* (un officier de l'ordre technique, cinq de l'ordre administratif) : 1° les constructions, travaux et mouvements du port (confiés à un *chef des travaux*) ; 2° l'arsenal et la comptabilité de l'arsenal en journées d'ouvriers et matières ; 3° le magasin général et les approvisionnements ; 4° la comptabilité des armements, les vivres et les Classes ; 5° les fonds et revues ; 6° les hôpitaux et les bagnes. Les travaux de l'artillerie sont ajoutés par la loi du 14 juin 1792 : des lieutenants-colonels d'artillerie de la Marine « dirigent les travaux et constructions d'artillerie, conformément à ce qui sera prescrit par l'ordonnateur du port et seront soumis à *cet égard* aux mêmes lois et règlements que les autres chefs des travaux »<sup>209</sup>.

Chaque officier civil chargé d'un détail est dit « comptable et responsable » ; il est tenu d'arrêter son registre à la fin de chaque mois et de faire son bordereau de comptes, lesquels sont vérifiés par le contrôleur et arrêtés par l'ordonnateur<sup>210</sup>. Cependant chaque ouvrage fait l'objet d'un compte particulier de la dépense directe, dont « seront responsables le chef des travaux *et* celui de l'arsenal [2° détail] »<sup>211</sup>. Le garde-magasin est dit lui aussi comptable et responsable vis-à-vis de l'ordonnateur<sup>212</sup>. Nous reconnaissons, sous les nouvelles appellations, le dualisme limité de 1689, ainsi que les bureaux des chantiers et ateliers (2° détail) et du magasin général (3° détail).

Il n'est pas plus difficile de distinguer deux corps, celui des officiers d'administration et celui des ingénieurs-constructeurs. L'ancien ingénieur-directeur a maintenant la haute main sur tous les travaux, hormis ceux de l'artillerie. Et surtout la qualité d'officier, à l'égal des anciens *officiers d'administration* et aussi des nouveaux, auxquels ils sont agrégés, n'est plus contestée aux ingénieurs<sup>213</sup>. Le chef des travaux, deuxième personnage de l'arsenal, est toujours un ingénieur-constructeur, et il a accès

<sup>207</sup> *Décret concernant l'administration des ports et objets y relatifs*, des 21 septembre-12 octobre 1791, art. 2 et 3, dans le *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 2, p. 307 à 318.

<sup>208</sup> *Ibid.*, art. 44.

<sup>209</sup> *Décret relatif à l'organisation de l'artillerie et de l'infanterie de la Marine*, des 28, 29 et 31 mai 1792 (sanction du 14 juin), dans le *Recueil...*, p. 461 à 533 et tableaux. Par exemple la comptabilité de l'artillerie est suivie comme celle des autres parties du service des ports.

À d'autres égards, les chefs des travaux de l'artillerie des quatre ports de guerre relèvent du commandant de l'artillerie et donc de son chef, le « commandant des armes ». La loi du 14 juin 1792 porte suppression du corps des canoniers-matelots. Elle prévoit l'entretien de 147 officiers et 3 699 hommes d'artillerie d'une part, de 241 officiers et 5 460 hommes d'infanterie d'autre part.

<sup>210</sup> Loi du 12 octobre 1791, art. 46.

<sup>211</sup> *Ibid.*, art. 47. Une commission itinérante d'inspection de la comptabilité des ports est prévue.

<sup>212</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>213</sup> L'appellation d'officier d'administration figure en tête des articles 28 et 34 de la loi, qui visent en particulier les ingénieurs. L'art. 34 confie au Roi la destination des *officiers civils* dans les ports et arsenaux, les quartiers des Classes, les colonies.

au grade et à la fonction d'ordonnateur<sup>214</sup>. Pour le service des constructions, il est secondé par des sous-chefs et des aides des constructions (ingénieurs et sous-ingénieurs dans l'ancien style), ainsi que d'élèves qui auront été admis dans les ports après leur succès aux examens de l'école de Paris, qui est maintenue<sup>215</sup>. Le service des bâtiments civils est confié à un sous-chef, à des aides et à des élèves pris au concours parmi les élèves admis des Ponts et Chaussées, qui font ainsi leur première apparition dans la Marine<sup>216</sup>. Un autre sous-chef, un ingénieur-constructeur, dirige les mouvements du port, qui sont exécutés par des enseignes de vaisseau fournis par le commandant des armes<sup>217</sup>.

La loi définit pour la première fois le recrutement par concours dans l'administration proprement dite. Les commis sont choisis parmi « ceux des citoyens français qui, ayant l'âge de 18 ans accomplis, satisferont le mieux à un examen portant sur l'écriture, l'orthographe et l'arithmétique »<sup>218</sup>. Après deux ans de services, un nouvel examen de la conduite, du travail et de la capacité, détermine le maintien au service ou le renvoi<sup>219</sup>. Les commis sont assimilés aux officiers d'administration, qui se recrutent parmi eux par concours<sup>220</sup>. Les places vacantes de sous-chef d'administration (sous-commissaire) et de sous-contrôleur sont données au concours, et tous les commis comptant au moins cinq ans de services dans les ports et une campagne de mer peuvent s'y présenter<sup>220</sup>. L'examen public porte sur l'arithmétique, la géométrie jusqu'aux volumes, la comptabilité des ports, les munitions navales, les opérations pratiques des arsenaux, des bureaux et des Classes ; à mérite égal, la préférence est donnée à l'ancienneté<sup>220</sup>. Les places de chef d'administration sont accessibles aux sous-chefs et aux sous-contrôleurs âgés de plus de trente ans et justifiant de cinq années d'ancienneté dans leur grade ; le Roi exerce son droit sur la moitié des vacances, l'ancienneté obtient l'autre moitié<sup>221</sup>. Les contrôleurs sont choisis parmi les chefs d'administration, les sous-chefs et les sous-contrôleurs<sup>221</sup>. Contrôleurs et chefs d'administration ont accès au grade et aux fonctions d'ordonnateur<sup>222</sup>.

La loi complémentaire des 21-28 septembre vise à mettre en place la nouvelle organisation, comprenant la nomination des titulaires de toutes les nouvelles places au 1<sup>er</sup> novembre 1791<sup>223</sup>. Elle prévoit que le choix doit s'opérer parmi le personnel en poste et que la moitié des places venant à vaquer après la première formation sera donnée au choix à des officiers qui n'auront pu y être compris, les officiers non compris jouissant, jusqu'à leur remplacement, d'une retraite proportionnelle<sup>224</sup>. Il s'agit donc d'une réforme et qui doit frapper un grand nombre d'officiers et de commis. Est-ce pour cette raison qu'elle n'est pas mise en œuvre avant le renversement de Louis XVI, s'agit-il d'une manœuvre du ministre ou bien l'Assemblée nationale a-t-elle paralysé la machine administrative ? Il est vrai que la constitution de 1791 ne distingue pas de

<sup>214</sup> *Ibid.*, art. 18 et 19.

<sup>215</sup> *Ibid.*, art. 20 à 25.

<sup>216</sup> *Ibid.*, art. 26 et 27.

<sup>217</sup> *Ibid.*, art. 5 et 6.

<sup>218</sup> *Ibid.*, art. 13.

<sup>219</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>220</sup> *Ibid.*, art. 16 et 17.

<sup>221</sup> *Ibid.*

<sup>222</sup> *Ibid.*, art. 18 et 19.

<sup>223</sup> Loi des 21-28 septembre 1791 relative à l'administration de la Marine, art. 1.

<sup>224</sup> *Ibid.*, art. 2 à 11 et 13 à 15.

pouvoir réglementaire distinct du pouvoir législatif. Le pouvoir exécutif ne donne que des ordres et ne prend que des décisions individuelles ou collectives<sup>225</sup>.

Le 17 août 1792, un décret de l'Assemblée législative prescrit l'observation provisoire des ordonnances de 1689 et 1765 pour le service administratif et militaire des ports et arsenaux<sup>226</sup>. Le ministre est chargé de prendre des règlements provisoires de service conformes à ces ordonnances, en respectant les innovations introduites par l'Assemblée constituante ; parmi celles-ci, est-il rappelé, figure l'interdiction faite aux militaires de s'immiscer dans l'administration ; à terre ils ne doivent plus s'occuper que de l'instruction des marins, de leur discipline et des progrès de leur art.

Monge croit donc pouvoir appliquer les lois de septembre et octobre 1791, mais dans un esprit nouveau qu'une lettre suffit à saisir. Des officiers civils se plaignent de la réforme dont ils sont l'objet. « S'il est dans mes principes de rendre promptement la justice à ceux qui la réclament, il est aussi du plus sacré de mes devoirs d'écarter de l'administration de la Marine tous ceux qui, pendant le cours de la révolution, ont manifesté des opinions opposées au nouvel ordre des choses et qui n'ont adopté ensuite que par crainte ou par nécessité celles des amis de la Liberté et de l'Égalité. Mon seul désir étant de réunir dans les citoyens employés dans mon département les talents, les vertus et surtout un entier dévouement à la république, je vous prie d'examiner sous tous ces rapports les réclamations qui me sont faites ou qui pourraient m'être adressées et, en me donnant votre avis, me procurer à cet égard tous les éclaircissements qui dépendent de vous, et que j'ai lieu d'attendre de votre civisme »<sup>227</sup>. Comme s'il doutait de celui des officiers municipaux de Rochefort, à qui la missive est adressée, ou qu'il voulait leur faire peur, Monge en envoie une copie à la société des amis de la liberté et de l'égalité de la ville. On voit par là que la première des épurations qui ont frappé la Marine a déjà pris la forme définitive : diminution d'effectifs et élimination des indésirables par l'appel à la dénonciation, c'est-à-dire le plus souvent à la délation, sont liées et concourent à un but politique.

---

<sup>225</sup> « Le pouvoir exécutif ne peut faire aucune loi, même provisoire, mais seulement des proclamations conformes aux lois, pour en ordonner ou en rappeler l'exécution » (Constitution de 1791, titre III, ch. IV, section 1, art. 6). Le Roi peut seulement inviter le corps législatif à prendre un objet en considération (titre III, ch. III, section 1, art. 1).

<sup>226</sup> *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 3, p. 80-81. Mention dans CC<sup>2</sup>-115, f° 323.

<sup>227</sup> Lettre du ministre aux officiers municipaux de Rochefort du 9 octobre 1792, CC<sup>2</sup>-115.



## Des bureaux et des conseils

Lorsque Castries est arrivé aux affaires, l'administration centrale se composait de onze bureaux, quatre dépôts et un secrétariat<sup>1</sup>. Certaines bizarreries l'ont frappé. « On ne peut établir l'ordre dans les détails qu'en les divisant. Les divisions doivent être prises dans la nature des choses, et on doit réunir dans la même main les objets soumis à un régime commun. Si, au contraire, les détails de la même espèce sont répartis dans plusieurs bureaux, le travail se multiplie et il n'y a jamais d'ensemble dans aucune partie. » C'est pourtant ainsi qu'il est réparti dans le département dont il est chargé. Dans le premier plan, Castries envisage de ne garder que six bureaux : Ports, Classes, Officiers et entretenus, Fonds, Colonies, Consulats, ainsi que le secrétariat et deux dépôts. Il conserve provisoirement trois bureaux supplémentaires et propose au Roi de porter au contrôle général des Finances le bureau des comptes de la Marine et des Colonies, de réunir le bureau de l'Inde à celui des colonies d'Amérique comme il l'était précédemment et de fusionner les deux dépôts d'archives d'une part, les deux dépôts de plans de l'autre.

Le ministre propose également de former *deux divisions principales confiées l'une à un directeur général des Ports et Arsenaux, l'autre à un intendant général de la Marine*. La première place existe, lit-on dans le mémoire de la fin de 1780 que nous analysons, en la personne de Claret de Fleurieu, il suffit d'y réunir différentes parties séparées : le directeur général aurait dans son ressort les avancements, pensions, nominations aux commandements de vaisseaux et tout ce qui concerne les individus, civils et militaires, placés sous l'autorité du commandant dans les ports. Il ferait expédier les ordres pour les armements, les instructions aux capitaines et serait chargé de la correspondance sur ces objets et sur les travaux des ports ; il dresserait l'état des fournitures à acquérir pour les ports en fonction des travaux ordonnés. Remarquons qu'il n'est pas question de la conduite des opérations navales ni de la préparation des plans de campagne<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *Ordre dans lequel les bureaux de la Marine sont actuellement divisés et nouvel ordre dans lequel on proposerait de les former* [fin 1780], 306AP20, pièce n° 13(14), pour ce développement. C'est un propre non daté, mais apostillé « bon » par Louis XVI.

<sup>2</sup> Un mémoire contemporain, intitulé simplement *Directeur général de la Marine* et dont un exemplaire est de la main de Fleurieu, n'est pas plus net à cet égard. En revanche il annonce la partition du bureau des Officiers. L'auteur juge que le poste serait à confier à un officier général. C<sup>2</sup>-120.

L'intendant général aurait sur les personnels dépendant des intendants et ordonnateurs, sauf le personnel des Classes, les mêmes prérogatives que le directeur général et aurait dans son département ce qui a rapport aux fonctions attribuées aux intendants et ordonnateurs par l'ordonnance de 1776. Il serait chargé des marchés passés à Versailles, tant pour la Marine que pour les Colonies, les besoins lui étant communiqués par ses collègues, le directeur général et le chef du bureau des Colonies. Les affaires des conseils de marine seraient rapportées en commun et, d'après la décision du ministre, chacun des deux principaux directeurs serait chargé de la part d'exécution qui lui reviendrait. En conséquence, le bureau des Ports et le bureau des Officiers et entretenus resteraient indivis ; l'intendant général aurait le bureau des Fonds ; le ministre garderait le bureau des Classes jusqu'à ce que son sort soit déterminé, le bureau des Colonies et celui des Consulats.

Fort de l'approbation du Roi, le ministre ne choisit pas l'intendant général parmi les trois intendants des armées navales à Versailles qui sont en fait des retraités (Pellerin, Hocquart et Rodier), mais il fait au contraire venir de Brest Arnaud de La Porte. Descendant d'officiers de plume de premier plan, il est devenu à trente-neuf ans intendant de Brest selon l'ordonnance de 1776, en remplacement de Ruis-Embitto, décédé<sup>3</sup>. Sa nomination, le 15 janvier 1781<sup>3</sup>, entraîne immédiatement la division du bureau des Ports qui ne devait pas être partagé. Fleurieu demande aussitôt à être relevé de ses fonctions de directeur car « Monseigneur ne voudra sûrement pas que dans le public [il ait] l'air d'être *dépouillé* [souligné] » et se propose de ne conserver que quelques parties jusqu'à la nomination d'un successeur<sup>4</sup>. Il conseille au ministre de faire annoncer la nomination du directeur général au moment de l'installation de La Porte : « c'est peut-être un moyen d'arrêter les prétentions pour le présent et d'en prévenir par la suite »<sup>4</sup>. Le ministre lui promet une pension de 12 000 l sur le Trésor et de 1 000 l sur les Invalides lorsqu'il cessera ses fonctions de directeur ; il lui restera le dépôt des cartes et plans dont il est l'inspecteur adjoint depuis 1776<sup>5</sup>.

Castries est en effet décidé à le remplacer par un officier d'une autre envergure, mais, si La Porte s'est empressé de rejoindre les lambris dorés de Versailles, le directeur général pressenti, Hector, refuse de quitter Brest. Il plaide ainsi<sup>6</sup> : « Je suis né gentilhomme au fond d'une campagne, sans fortune et n'ai pu recevoir que l'éducation la plus limitée. J'ai toujours mené une vie laborieuse pour le corps, le cabinet ne va nullement à ma santé : j'ai beaucoup été à la mer, vous sentez que, sur cet élément, je n'ai point pris le ton et le style qu'il convient pour être mis en évidence dans le séjour que vous habitez [...] le Roi peut attendre de moi tout ce qu'on peut exiger d'un soldat qui a de la bonne volonté, du zèle et est plein d'amour pour sa gloire, mais qui le servirait mal dans le travail du cabinet. » Il ajoute qu'il ne suffit pas de bien rédiger les opérations, il faut encore les faire exécuter dans les ports, et qu'il est à sa place pour cette deuxième tâche. Il recommande au ministre un homme « infiniment propre à la place projetée », parce qu'il est instruit, qu'il « aime le cabinet, a beaucoup d'ordre et voit très bien ». Il s'agit d'un « M. de Latouche », qui peut être le Latouche-Tréville que nous connaissons, mais il n'a encore que trente-cinq ans, ou son père,

<sup>3</sup> C<sup>2</sup>-45, f<sup>o</sup> 202.

<sup>4</sup> Lettre autographe de Claret de Fleurieu au ministre du 21 janvier [1781], C<sup>7</sup>-106.

<sup>5</sup> Lettre du ministre à Claret de Fleurieu du 27 février 1781, copie, C<sup>7</sup>-106.

<sup>6</sup> Lettre d'Hector au ministre du 15 janvier 1781, 296AP2. Hector est le fils d'un enseigne mort au service, il est originaire d'Anjou (C<sup>7</sup>-140).



Louis-Charles Levassor de Latouche (1709-1781), alors commandant de la Marine à Rochefort. Celui-ci est un homme âgé et peu commode : il meurt à Paris le 13 mars 1781, et peut-être le ministre l'a-t-il fait venir pour lui parler de la place<sup>7</sup>.

Castries insiste auprès d'Hector, mais finit par céder : Hector est fait commandant du port de Brest en titre et il reçoit peu après le ministre lors de sa visite (17-23 mars 1781)<sup>8</sup>. La place de directeur général, marquée sur les États de la Marine, reste sans titulaire : Hector ne quitte sa place que pour émigrer, au début de 1791<sup>9</sup>, Claret de Fleurieu ne quitte la sienne que pour devenir ministre à la place de la Luzerne, le 24 octobre 1790. Cependant le ministre flanque Fleurieu d'un adjoint : le baron de Clugny (1741-1792), frère cadet de l'intendant de Brest mort contrôleur général des Finances, et pour lors capitaine de vaisseau, est nommé directeur adjoint du 1<sup>er</sup> août 1781 et occupe cette place un peu plus de deux ans ; il est remplacé par d'Entrecasteaux (1737-1793), qui ne reste qu'un peu plus d'un an. Ces deux nominations sont curieuses, et c'est le troisième titulaire, Latouche-Tréville (1745-1804), qui paraît donner à sa place l'importance qu'elle doit avoir<sup>10</sup>.

Au début de 1782, un observateur mystérieux et sévère décrit la situation des bureaux d'une manière peu encourageante pour l'avenir<sup>11</sup>. Le plan s'est précisé : l'administration centrale doit être divisée en *quatre directions* ou subdivisions : une direction générale chargée de la partie militaire, maritime et terrestre, une intendance générale qui dirigerait les approvisionnements et les fonds, une intendance des Colonies et un bureau des Consulats qui suivrait les rapports du commerce maritime de la France avec l'étranger. On a supposé que l'on trouverait les hommes aptes à les diriger et surtout qu'ils seraient animés du même esprit que le ministre, « suivant *d'abondance* [souligné] les mêmes principes, soit que (par une heureuse conformité), cet esprit et ces principes leur fussent propres, soit que, flexibles, ils eussent adopté *sincèrement* [id.] et les principes et la manière de voir du ministre qui les avait choisis. Rien de tout cela n'existe : 1° la distribution des tâches n'est pas faite ; 2° les hommes employés et comme désignés pour les places manquent de la plupart des conditions requises et peut-être des plus essentielles. Dès lors le plan de travail qui avait été établi sur celui de l'organisation, croule, et plus on suivra dans les détails ce plan qui n'a plus d'ensemble et plus on s'écartera du but. »

L'observateur note que la « révolution » qui a fait partager au militaire de terre les avantages dont jouissait seule la Plume a fait tâche d'huile dans la Marine et a produit selon lui l'ordonnance de 1776. Son application est gênée dans les ports en raison de résistances intéressées. Le ministre veut obtenir l'application exacte de cette loi et rétablir l'ordre dans la partie économique ; il veut aussi se décharger des détails de

<sup>7</sup> Cette convocation est mentionnée dans le dossier à son nom C<sup>7</sup>-184.

<sup>8</sup> Lettres d'Hector au ministre des 24 et 26 janvier et du 21 février 1781, 296AP2 ; *Mémoires de la vie et de la carrière du comte d'Hector*, 1806, p. 64 et 67, 296AP1.

<sup>9</sup> C<sup>7</sup>-140, dossier au nom d'Hector. Il émigre en Angleterre en février 1791, et son attitude pourrait avoir dicté celle de nombreux officiers du département de Brest, tant son autorité morale y était grande.

<sup>10</sup> Latouche-Tréville, capitaine de vaisseau du 20 juin 1781, est directeur du port de Rochefort sous les ordres de son oncle Latouche-Tréville (1712-1788), qui a succédé à son père en tant que commandant du port, lorsque le ministre l'appelle à Versailles (C<sup>7</sup>-184). La date de nomination à la place de directeur adjoint des ports et arsenaux est le 27 février 1785 (C<sup>2</sup>-120).

<sup>11</sup> *Observations sur l'état actuel de l'administration de la Marine à Versailles, à l'occasion du projet de donner à M. de Clugny une correspondance particulière de détails avec les ports. Pour M. le marquis de Castries seul*, 18 février 1782, copie, pour ce développement. C<sup>2</sup>-120. Peut-être s'agit-il d'Hector.

la correspondance sur les deux hommes. Pour marquer la différence établie entre les deux états en 1776, l'homme de guerre chargé de la direction devrait avoir un ascendant sur l'homme de plume chargé de l'intendance, surtout dans les affaires militaires. Or, la situation est à l'inverse favorable à l'homme de plume, La Porte, qui « a un ascendant ancien et probablement imprescriptible de rang et d'importance sur le directeur », Fleurieu, et qui réunit toutes les parties attribuées à l'intendance générale, alors que le directeur n'a presque aucune des parties qui lui reviennent. « Un intendant qui sait travailler (au moins dans la forme des bureaux), mais qui (et ceci est particulièrement relatif au second objet de M. le marquis de Castries de rétablir l'ordre), soit par caractère, *soit par politique*, laisse aller sous lui tout ce qui concerne la partie économique, et un directeur qui, n'ayant point été rompu à la partie mécanique de l'administration et n'étant point homme de cabinet est, au moins jusqu'à présent, à cet égard au-dessous de sa place. » L'auteur conclut que, tant que les deux hommes sont en place, il ne faut pas se presser de compléter la partie du plan général qui les concerne. Il conseille au ministre de s'occuper encore des détails de la direction sans les déléguer à Clugny, « pour les avoir au besoin ».

En avril 1783, alors qu'il laisse entendre qu'il pourrait démissionner, Castries prépare un second mémoire au Roi sur l'organisation de ses bureaux<sup>12</sup>. Une bonne organisation doit, souligne-t-il, éviter les graves mécomptes du passé. Jusqu'à l'avènement de Louis XVI, la Marine, protectrice de la navigation et des colonies, a été négligée et la place de secrétaire d'État, « la plus indifférente à nommer » du ministère. Le plan a pour but de mettre le Roi dans le cas de se passer de son ministre et de ses successeurs.

La partition du département a été envisagée, mais Castries la présente comme une opération désavantageuse en raison des liens que toutes les parties d'administration doivent avoir entre elles. Cependant, le nombre de bureaux reste trop grand. Le bureau du contentieux vient d'être rattaché à celui des Colonies, il faut encore réunir le dépôt des plans des Colonies à celui des cartes et plans de la Marine et supprimer le détail du contentieux de la Marine. Le plan ne sera achevé qu'avec la réunion du bureau des officiers à la direction générale, « mais il faut d'abord faire le choix d'un bon directeur général ». À cette direction il convient, d'après l'expérience de la guerre d'Amérique, de rattacher le bureau des Classes. Ainsi n'y aura-t-il plus à terme que quatre bureaux, deux dépôts et un secrétariat : chaque directeur sera chargé d'un seul bureau (en fait de plusieurs détails appelés bureaux).

Ces quatre chefs forment un « comité » ou « *conseil de marine* » auquel on adjoindrait un ancien gouverneur pour le consulter ou le charger des affaires militaires des colonies. La conclusion du mémoire d'avril 1783 donne la solution du problème posé : « Alors le comité ou conseil de marine se trouverait composé de cinq chefs qui tous auront une connaissance pratique de chacune des grandes parties qui leur seront confiées, ils acquerront en même temps par un travail journalier et commun entre eux les connaissances générales sur toutes les autres, ce qui bornerait alors les soins du ministre à une direction générale qui convient beaucoup mieux à ses fonctions et lui donnerait un temps précieux qui ne peut être employé à des détails sans prendre sur des

<sup>12</sup> *Mémoire [au Roi] sur la division et la répartition du travail dans le département de la Marine*, avril 1783, C<sup>2</sup>-120, pour ce développement. C'est une mise au net accompagnée d'importantes modifications de forme de la main du ministre.

occupations plus importantes. » Plusieurs de ces administrateurs pourront développer leurs talents au point d'être dignes de la charge de secrétaire d'État ; si ce n'est pas le cas, ils soutiendront du moins le nouveau ministre et feront ses fonctions durant les vacances. Castries cherche donc à former un conseil de direction au moyen d'hommes dont les vues dépassent celles des commis et déchargent le ministre du travail de détail, et qui puissent aussi constituer une réserve de ministrables<sup>13</sup>.

Il fait observer que la nouvelle organisation doit être plus économique, quoique des retraites limitent d'abord les gains. Ce sont les premiers commis qui font les frais de l'opération : *en six ans, treize d'entre eux sont admis à la retraite*<sup>14</sup>. Plusieurs sont maintenus sous les directeurs et d'autres trouvent à s'employer dans d'autres parties du service public, voire dans l'administration de la Marine ou des Colonies. Ce mouvement, qui s'observe dans les autres ministères, pourrait avoir pour raison, en plus de celles qu'avance le ministre, et qui sont très valables, une volonté d'affaiblir la bureaucratie. C'est ainsi qu'Hector, qui reçoit régulièrement des billets autographes du ministre par une correspondance parallèle, lui écrit qu'il faut empêcher les bureaux d'interpréter les ordres du ministre et que « deux lignes de votre main m'ébauchent plus de besogne qu'aucune lettre ministérielle »<sup>15</sup>.

En 1783, La Porte est évincé : on lui fait une retraite confortable d'intendant des armées navales, mais le ministre appelle pour le remplacer un receveur général des finances et technicien réputé, Bertrand Dufresne (1736-1801), qui prend le titre d'intendant général des Fonds et reste en place jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1788, date à laquelle il devient intendant du Trésor<sup>16</sup>. Il recrute encore vers la fin de 1783 un intendant général des Colonies en la personne de Guillemain de Vaivre (1736-1818), qui conserve sa place jusqu'en 1807 et un administrateur des Consulats, Sabatier de Cabre (1737-?), conseiller d'État<sup>17</sup>. Si l'on ajoute à ceci qu'à la mort de Blouin, en avril 1785, le bureau des Officiers qu'il dirigeait a été rattaché à la direction générale, sauf le détail des officiers de santé passé à l'intendance générale, et qu'au début de 1786, le bureau des Classes est lui-même divisé, on peut conclure que le programme du maréchal pour ses bureaux a été réalisé en moins de six ans, ce qui est remarquable.

---

<sup>13</sup> Castries a peut-être eu connaissance d'un mémoire d'Auget de Montyon (1733-1820), ancien intendant et conseiller d'État, intitulé *Des agents de l'administration* et resté manuscrit, ou bien il en connaissait l'auteur. Celui-ci cherche à perfectionner le mécanisme de l'administration des Finances en formant notamment un conseil officieux des premiers commis qui se réunirait pour discuter des affaires du service, un conservatoire des principes en matière de finances publiques qui éviterait au ministère les coups qui arrêtent son mouvement ou dérangent son organisation à chaque changement de ministre. J. F. Boshier, *French Finances, 1770-1795, from Business to Bureaucracy*, Cambridge, C.U.P., 1970, p. 134.

<sup>14</sup> D'après une note autographe du maréchal de Castries datant de 1786, C<sup>2</sup>-120.

<sup>15</sup> Lettre d'Hector au ministre du 17 janvier 1782, 296AP3.

<sup>16</sup> C<sup>7</sup>-93, C<sup>2</sup>-120 et *Biographie universelle* de Michaud, t. 12 (1814). D'après le Michaud, Dufresne, homme d'origine modeste, a d'abord travaillé chez des négociants de Bordeaux, puis en qualité de commis aux Affaires étrangères pendant le ministère de Choiseul. Des banquiers qui l'ont employé l'ont recommandé à Necker : voyant en lui plus qu'un comptable ordinaire, le directeur général du Trésor fait de lui un premier commis. Necker a pu le recommander à son tour au ministre de la Marine, qui est son ami.

<sup>17</sup> Notes diverses, C<sup>2</sup>-119. La note du 8 juillet 1785 mentionne le transfert à la direction générale des détails des officiers militaires et des ingénieurs-constructeurs ; celle du 12 mars 1786 contient le passage suivant : « Le bureau du contrôle des Classes ayant été divisé en deux parties, celle qui a passé sous M. Pouget a reçu la dénomination de bureau du commerce maritime et des pêches ». Le départ de Pinet permet à Pouget de diriger le nouveau bureau, et cette charge vaut 6 000 l (en plus des 12 000 l de sa commission de commissaire général des Classes).

Au moment de son départ, le 31 août 1787, l'administration centrale proprement dite se compose de quatre directions comprenant dix bureaux selon les nouvelles normes, c'est-à-dire dix détails, plus un bureau distinct — érigé en intendance générale des Classes par suite de la distinction accordée à Pouget et à laquelle s'ajoute une direction effective —, un secrétariat et deux dépôts<sup>18</sup>. À cette administration s'ajoutent des inspections, dont certaines sont réelles et effectives, d'autres fictives seulement, et des agents rattachés de manière individuelle et fonctionnelle. Cette administration centrale et ses satellites coûtent fort cher, plus d'un million par an en traitements, et emploient environ deux cents officiers et entretenus, plus une trentaine de garçons de bureau et de secrétaires particuliers<sup>19</sup>.

Si l'on met de côté les retraités qui continuent d'émarger abusivement au budget de la Marine, on ne manque pas d'être frappé par le caractère lui aussi abusif de la rémunération des principaux administrateurs. Ainsi Latouche-Tréville, capitaine de vaisseau en activité et néanmoins chargé supérieurement du bureau des Officiers militaires<sup>20</sup>, gagne-t-il 3 200 l en sa qualité de capitaine de vaisseau, 12 000 l en celle de directeur adjoint des Ports et Arsenaux, 6 000 l pour le bureau des Officiers militaires, 3 000 l pour le bureau militaire des Classes et encore 6 000 l comme inspecteur général des canoniers garde-côtes, soit en tout 30 200 l en 1787 ! On dira que ces agents doivent ou plutôt peuvent mener un train de vie qui corresponde à celui de leur employeur, encore qu'ils n'ont pas de frais de représentation. Mais celui-ci est bien obligé de restreindre le sien en 1788 et il confie ce soin à chacun de ses ministres, chacun en ce qui le concerne. La Luzerne n'a pas été en peine de trouver des économies à faire, et l'opération ne serait pas très difficile si elle n'atteignait des situations acquises et des intérêts personnels. Il propose donc d'abord de réunir l'administration des Consulats à celle des Classes : Sabatier de Cabre obtient 10 000 l de pension, et le ministre a désormais quatre collaborateurs directs : Fleurieu et Vaivre à 24 000 l, Dufresne et Pouget à 18 000 l<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Nous avons établi un tableau nominatif au moyen des renseignements trouvés dans C<sup>2</sup>-119 et 120, C<sup>2</sup>-59 et 306AP22, pièce n° 11.

<sup>19</sup> Le tableau précité comprend, outre le ministre, 141 commis et 17 garçons de bureau pour l'administration centrale, 17 officiers ou anciens officiers pour les inspections et 42 officiers et entretenus divers rattachés à l'administration centrale. Il faut ajouter les gardiens et une partie du personnel de service de l'hôtel de la Guerre et de ses extensions, dont les frais sont répartis au prorata entre les trois départements qui occupent les locaux. Plusieurs administrateurs reçoivent des gages ou frais de bureau pour rémunérer un secrétaire particulier : ces secrétaires sont inconnus des états de paiement de la Marine. Les documents consultés mentionnent encore des commis sans appointements, qui sont placés en apprentissage dans les bureaux, en quelque sorte.

Le ministère des Affaires étrangères fait profiter celui de la Marine et des Colonies de son bureau d'interprètes jusqu'à sa suppression en 1788 : la Marine rétribue individuellement ses services sous forme de vacations. Le personnel de la Trésorerie générale de la Marine et des Colonies et de la Trésorerie générale des Invalides est plutôt à compter dans le personnel des Finances. Quant à la régie des vivres de la Marine, elle est encore indirecte.

<sup>20</sup> Kersaint fait justement remarquer qu'aucun employé ne devrait être juge et partie dans de telles places : or, le reproche le plus grave qu'on ait fait à Latouche-Tréville est d'avoir « conservé des droits à des grâces dont il était devenu le dispensateur » ; son intégrité et son impartialité n'ont pas suffi à désarmer les critiques. *Réflexions d'un homme de mer sur la constitution de la Marine, son administration et sa régie ministérielle*, non signé et non daté (début de 1788, nombreuses corrections autographes), C<sup>2</sup>-120.

<sup>21</sup> *Mémoire pour le Roi* du 31 mars 1788, C<sup>2</sup>-119, pour ce développement. Les appointements de Dufresne paraissent diminués de moitié : est-ce la raison de son retour aux Finances ?

Par ailleurs, Louis XVI lui a demandé de supprimer des places et d'admettre à la retraite les personnes qui les occupaient réellement ou fictivement. Ils se mettent d'accord sur sept noms d'une liste de onze. La manière dont La Luzerne décrit la situation de La Porte, qui n'a que cinquante ans, résume des décennies d'abus. « Son père, son oncle, son aïeul y ont servi [dans l'administration de la Marine] très longtemps et avec distinction. C'est de ce dernier que M. de La Porte a, pour ainsi dire, reçu en héritage la place d'intendant de vos armées navales. En éteignant cet emploi sans fonction, je prie V.M. de lui accorder une pension sur le Trésor royal de 14 000 l et de lui laisser le traitement de 6 000 l dont a toujours joui l'intendant du commerce maritime sur le département qui m'est confié. » Le traitement de La Porte est apparemment réduit d'un tiers, et la Marine n'en supporte plus qu'un tiers à peine. En 1791, il accepte la place d'intendant de la Liste civile, qui lui a été fatale. Autre cas, autre abus. Pinet a fait quelques tournées en sa qualité de contrôleur de la comptabilité des ports et arsenaux et a été chargé du bureau des Classes en 1781. La partition de ce bureau en février 1786 le prive de travail, non d'appointements<sup>22</sup>. Sa place, « très inutile », coûte 18 000 l, et on lui expédie en 1788 le brevet de retraite de 12 000 l promis par Sartine. L'opération de 1788, portant en tout sur quinze administrateurs, réduit de 229 000 l par an à 152 000 l la dépense en traitements ou en pensions qu'ils occasionnent.

Les dépenses de personnel de l'administration centrale doivent être limitées en 1788 aux chiffres figurant dans le tableau ci-après<sup>23</sup>. Notons que les états qui donnent la dépense prévisionnelle pour 1788 ne sont pas complets ; nous avons comparé cette dépense (colonne de gauche) à celle de 1787 d'après le tableau établi comme il est dit ci-dessus<sup>18</sup>, après avoir ramené tous les objets à des termes comparables, et donc après des suppressions, afin de suivre le ministre lorsqu'il considère certains agents comme étrangers à l'administration centrale<sup>24</sup>.

	1788	n	1787	n
Secrétaire d'État	200 000	1	200 000	1
A- Administration centrale				
Secrétariat du ministre	31 000	8	38 000	9
Direction des Ports et Arsenaux	102 200	23	124 100	18
Intendance générale des Colonies	103 800	28	103 600	30
Intendance générale des Fonds	126 825	30	142 625	30
Administration des Consulats et des Classes	63 300	14	91 250	24
Dépôt des plans, cartes et journaux	51 000	20	51 000	20
Dépôt des papiers	22 000	6	22 000	6
B- Inspections rattachées (non compté)				
C- Personnels divers rattachés	113 630	28	185 730	36
Total	813 755	158	958 305	174

<sup>22</sup> Note pour le ministre du 10 février 1786, C<sup>2</sup>-119.

<sup>23</sup> *État de ce qui doit rester dans les bureaux du département, après avoir séparé ce qui est étranger*, 1<sup>er</sup> avril 1788, signé La Luzerne, et *État des établissements et des particuliers qui ont jusques ici été mal à propos inscrits dans celui des bureaux et qui doivent être payés sur le département de la Marine [ou des Colonies]*, idem, C<sup>2</sup>-119. Il manque les inspections.

<sup>24</sup> La dépense paraît moins forte en 1787 qu'en 1785 et le budget de 1788 a dû être légèrement dépassé.

Le tableau, tout imparfait qu'il est, tend à montrer que La Luzerne cherche à réaliser une économie d'environ 150 000 l sur les dépenses d'administration centrale, soit environ 15 %. En plus des économies dont il a parlé au Roi, La Luzerne se prive d'un directeur adjoint des Ports et Arsenaux<sup>22</sup>. Latouche-Tréville annonce à Hector à la fin de 1787 sa nomination à la place de chancelier du duc d'Orléans : il assure que c'est la plus belle du Royaume après celle de secrétaire d'État et qu'elle vaut 100 000 l de rentes !<sup>25</sup> Il ne l'a pas sollicitée, ajoute-t-il, et il laisse la sienne à Kersaint dont les intrigues ne lui font pas regretter son départ<sup>24</sup>. La Luzerne ne risquait pas de faire nommer cet officier à cette place, tant leurs caractères sont dissemblables, et la place coûte bien cher à la Marine<sup>26</sup>. Un nouvel objet de dépense, compté pour 150 000 l, peut être utile pour réduire les dépenses de la Marine, et, en 1788, tout moyen de bon aloi de diminuer les dépenses de l'État est bienvenu. Il nous faut donc, avant de terminer ce livre, parler du *Conseil de la Marine*.

L'idée d'un conseil supérieur de la Marine est dans l'air depuis longtemps. Plusieurs auteurs de projets de réformes rapportés au titre II du présent travail y font allusion. Le Chevalier, auteur d'un plan d'organisation de la marine navigante publié en 1782 et analysé au chapitre 22, préconise un tel établissement afin d'instaurer l'uniformité dans le service en ce qui concerne la discipline, l'équipement des bâtiments, la manutention et les dépenses<sup>27</sup>. Mais il craint que cette innovation ne soit pas plus goûtée que le conseil inventé par le comte de Saint-Germain, que le ministre n'y voie un amoindrissement de son autorité et ne s'y oppose<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Lettre de Latouche-Tréville à Hector du 14 décembre 1787, 296AP8. Latouche-Tréville est devenu franc-maçon en 1786. Du Crest de Saint-Aubin (1748-1824), son prédécesseur, a fui en Angleterre à la fin de 1787 pour échapper à l'arrestation. Il a dû remettre avant de partir et d'ordre du Roi sa démission. Hubert La Marle, *Philippe-Égalité, « grand maître » de la Révolution*, 1989, p. 90, 92, 93, 96, 102, 806 et 807.

<sup>26</sup> La distance avec le maréchal de Castries est moindre, mais ce ministre ne l'aurait pas choisi non plus, même s'il s'est inspiré de plusieurs de ses mémoires de réforme. Kersaint ne publie pas de brochure avant la fin de 1788 (*Le bon sens*) : sa vocation politique est née du dépit.

Madame de Blot note, à la date du 6 février 1785 (*Journal...*, Ms 182, f° 280 et 281) : Louis XVI dit de l'auteur du *Traité d'administration des finances* qu'il « abonde trop dans l'esprit du moment, il semble qu'il interpelle le peuple et qu'il veuille l'animer », et encore qu'il « ramène à l'indépendance et à l'esprit actuel ». « Le Roi dit qu'il sait que le public parle beaucoup, il cite M. de Kersaint comme un frondeur de tout ce qui se fait et paraît souhaiter que le maréchal arrête ses déclamations. »

Calonne accuse Kersaint de nuire à son crédit. Castries répond : « M. de Kersaint est un bon officier, mais ce n'est pas mon ami, et je ne saurais répondre de lui et encore moins de ce qu'il dit. » Le ministre avertit Kersaint et Dufresne de la part du Roi qu'ils doivent se montrer plus circonspects. Il s'est renseigné auprès du lieutenant général de police Le Noir, qui lui a signalé que Kersaint vivait avec une femme (ce n'est pas la sienne) qui avait mauvaise langue et qui était « très répandue dans la finance ». Réponse autographe de Castries à Louis XVI, 306AP22, pièce n° 2(3).

Dans un mémoire destiné à La Luzerne, Kersaint, peut-être avec l'aide de Fleurieu, écrit : « L'homme supérieur à qui nous le destinons [le mémoire] y découvrira bien ce que nous nous abstenons d'écrire et jugera si nous sommes capable en effet de tenir nos promesses, et, dans un moment où tout fermente, où la nation inquiète va recevoir un nouvel être, où les esprits préparés à de grands changements flottent entre la crainte et l'espoir, il nous pardonnera de céder à une impulsion secrète qui nous pousse vers lui sans le connaître pour lui découvrir de grandes vérités. Dominé par l'amour du bien et dévoué au service du Roi, ce motif, s'il nous a fait commettre une faute, en sera aussi l'excuse. » *Réflexions d'un homme de mer sur la constitution de la Marine, son administration et sa régie ministérielle*, s.d. [début 1788], propre raturé et corrigé de la main de Kersaint, C<sup>2</sup>-120.

<sup>27</sup> *Essai sur la Marine, où l'on propose une nouvelle constitution, par le chevalier de\*\*\*, ancien officier de la Marine*, Amsterdam, 1782, p. 56.

Bory développe ses propres conceptions dans un mémoire de 1780 remis à Loménie de Brienne (1727-1794)<sup>28</sup>. Un tel conseil, écrit-il, est destiné à empêcher le ministre de faire des fautes d'ignorance, les seules qu'on puisse imaginer. Pendant qu'il est encore ignorant, les bureaux dirigent les affaires. Il existe certes des marins capables d'administrer leur département, alors que, selon lui, les administrateurs étrangers ne le sont pas. Au conseil de marine, composé du secrétaire d'État et de quatre officiers généraux, le premier étant plutôt le secrétaire des seconds, seraient renvoyées pour avis toutes les affaires du département, projets de construction, d'armements, de campagne, de dépense quelconque. Le conseil de marine les rapporterait au Roi, qui déciderait en son conseil, le premier conseil arrangeant ensuite les moyens d'exécution et donnant les ordres. *Deux des officiers généraux tiendraient les deux directions principales du ministère selon Bory, les Ports et les Colonies.* Pour l'édition des mémoires en 1789, l'ancien officier complète son plan et insiste sur la nécessité de l'indépendance des membres du conseil, sans laquelle ils ne seront que des commis du ministre. *Ceux-ci doivent donc proposer au Roi les nouveaux membres. Le conseil doit être l'organe exécutif et législatif du département ; ses membres effectuent des inspections dans les ports, et Bory est ainsi amené à ajouter deux autres officiers généraux à son plan. La législation des colonies serait confiée à un comité distinct composé de magistrats.*

Malouet suppose quant à lui que la fixation et l'entretien des forces navales pendant la paix et leur emploi pendant la guerre sont décidés par le Roi en son conseil, « d'après l'avis des généraux qui ont part à la confiance de S.M. »<sup>29</sup> Il suppose également que les plans de campagne sont discutés dans le cabinet du ministre et arrêtés « après mûre réflexion », et que les administrateurs des ports sont appelés chaque année à Versailles pour fixer les approvisionnements à faire dans l'année qui suit : ces grands objets exigent une sorte de délibération, soit avec les généraux d'armée navale, soit avec les ordonnateurs et se distinguent tout à fait des opérations ordinaires de l'administration. Or, ces dernières tendent à les masquer, et *les commis du ministre devraient exécuter le travail en sorte qu'il puisse se consacrer aux principales affaires.* Au lieu de le noyer sous la paperasse, ils devraient tenir quelques registres qui contiennent tout ce qui lui est utile et rien de plus. Malouet voit donc deux grandes subdivisions dans les bureaux : le personnel, les fonds ; il y ajoute le bureau du commerce maritime et des colonies et le bureau des Classes et des invalides. Un conseil de marine n'est pas nécessaire dans son plan, mais il réserve au cabinet du ministre l'examen des questions qui ne doivent pas appartenir aux bureaux. Ce cabinet est une assemblée temporaire qui traite « les instructions des officiers généraux et particuliers chargés de commandements et missions militaires ou politiques, les points de discipline, les avancements, les découvertes ou propositions nouvelles relatives à la construction, au grément, à la tactique navale, les discussions éclatantes. Tous ces objets, quelle que soit la forme de l'administration supérieure, semblent solliciter le concours et les lumières des généraux, des administrateurs ou ingénieurs qui ont mérité la confiance du Roi et du ministre. »

Le maréchal de Castries est lui aussi partisan d'un conseil pour la Marine. Dès sa nomination, il indique à la Reine l'utilité d'un conseil de la Guerre, dont son ami Ségur serait le président, parce que « cette forme suppléerait à l'insuffisance des choix,

---

<sup>28</sup> [Gabriel de Bory], *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, 1789, pour ce paragraphe.

<sup>29</sup> *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789, p. 165 à 172, pour ce paragraphe.

et les affaires débattues entre plusieurs ne pourraient qu'y gagner »<sup>30</sup>. Ce ne serait plus un comité officieux formé pour un projet particulier, comme celui de la Marine de 1776, mais une assemblée permanente qui serait chargée d'examiner et de décider toute une catégorie d'affaires. À vrai dire Castries ne parle pas des attributions du conseil, mais de ses membres, parmi lesquels le Roi pourrait choisir *ses successeurs*, comme il l'écrit dans son mémoire d'avril 1783 analysé plus haut. Dans ces conditions ce seraient des administrateurs actifs du ministère et donc des subordonnés directs du ministre, non des commis. À la fin de cette année, Castries est découragé et ne se sent plus à sa place depuis qu'il sait que Necker ne sera pas rappelé. Madame de Blot note qu'il veut terminer le procès de Lorient, voir fonder le port de Cherbourg auquel il tient beaucoup et « établir une nouvelle forme dans le département de la Marine, à la tête de laquelle il faut placer M. de Suffren, s'il est aussi bon dans le cabinet qu'à la tête des armées ». Six mois plus tard, il réclame encore la nomination d'un conseil de marine dont Suffren serait le vice-président « et de désigner ainsi son successeur ». Enfin, en juin 1787, il déconseille formellement à la Reine le choix d'un homme de robe pour lui succéder et avance le nom d'un officier militaire étranger au département, le marquis de Bouillé (1739-1800) ; peut-être croit-il aussi que l'idée du Conseil de la Marine est abandonnée.

Ce conseil a néanmoins été créé pour des raisons qui paraissent étrangères à la Marine, mais qui sont en fait la transposition des difficultés rencontrées dans l'administration de la Guerre et la suite de l'échec partiel du plan de réforme de 1776 (**voir l'article en annexe**, après les tableaux). Le comte de Saint-Germain se reproche, dans des mémoires publiés en 1779 et qui expliquent au public quelles étaient ses intentions, de n'avoir pas observé le secret sur ses projets lorsqu'il est arrivé au ministère, si bien que ses opposants, ainsi que ceux de Choiseul avant lui, ont pu contre-attaquer en connaissance de cause et faire tomber une partie de son édifice de réformes<sup>31</sup>. Il se reproche surtout de n'avoir pas formé ce « tribunal » indispensable à la solidité et à la permanence de la constitution militaire et au respect des ordonnances militaires ; cet établissement, qu'il appelle *conseil de guerre*, « est plus nécessaire en France que partout ailleurs, surtout dans la situation actuelle des choses ». Il juge en effet qu'un tribunal est préférable à un homme seul, parce qu'il a plus de poids, de consistance, de solidité et conserve mieux les formes et les règles qu'un ministre, de quelque état qu'il soit (et Saint-Germain préfère encore les hommes de robe aux militaires).

Dans le « grand mémoire » adressé à Louis XVI depuis sa retraite et qui a contribué à l'en faire sortir, Saint-Germain indique comment il imagine de regrouper les bureaux de la Guerre en quatre départements (Infanterie, Cavalerie, Artillerie et Génie), trois bureaux séparés (Fonds, Hôpitaux et Fournitures aux troupes, Contentieux) et la chancellerie du conseil de guerre. Ce dernier comprendrait un président, « militaire consommé » ; un vice-président, homme de loi, si possible ancien intendant de généralité,

<sup>30</sup> *Journal...*, Ms 182, f° 50 (17 décembre 1780), 217 (16 décembre 1783), 240 (8 juillet 1784) et 375 (lettre de Castries du 23 juin 1787), pour ce paragraphe.

<sup>31</sup> *Mémoires de M. le comte de Saint-Germain... écrits par lui-même*, Amsterdam, 1779, pour ce développement. Il ne s'agit pas d'une autobiographie, mais d'un ensemble de mémoires faits lorsqu'il était ministre ou peu avant sa nomination en 1775 et qui servent à rendre compte du plan qu'il avait formé. Saint-Germain ajoute : « c'est une justification que je me dois et qui pourra ramener les opinions qui me sont devenues si contraires ». Le « grand mémoire » est antérieur à son accession au ministère, il est reproduit p. 128 à 256.



qui dirigerait « tout ce qui a rapport à l'état civil », la chancellerie, les archives et les bureaux séparés ; des officiers généraux et les chefs des trois premiers départements, le chef du département du Génie étant appelé pour les affaires qui le concernent. Le président peut être le secrétaire d'État, mais Saint-Germain préférerait que cette place soit supprimée. Les chefs de département et le vice-président rapportent les affaires de leurs bureaux respectifs. La description qui est donnée de l'activité du conseil se rapporte à l'administration, la partie législative, qui existe forcément en l'absence de ministre, étant laissée dans le vague, probablement parce que l'auteur insiste sur le *maintien* d'une bonne constitution et non sur les changements à y faire — le conseil est, dit-il, l'administrateur du département en même temps que « le dépositaire et le *conservateur* des lois militaires » —. Ce plan est celui des conseils de la Régence, ce que Saint-Germain n'admet pas à cause de la forme défectueuse du conseil de guerre d'alors et peut-être aussi du mauvais souvenir qu'ils ont laissé en général<sup>32</sup>.

Louis XVI annonce le retour au système de ce ministre pour l'organisation de l'Armée, dans le préambule du règlement du 9 octobre 1787 instituant le Conseil de la Guerre<sup>33</sup>. *Divers* changements ont été faits depuis 1774, et *quelques-uns* ont « intimement amélioré la constitution » ; cependant « il reste beaucoup de points importants qui ont encore besoin d'être perfectionnés, beaucoup d'abus qui sont susceptibles de réformes, beaucoup d'objets de dépense ou de comptabilité qui peuvent être réduits ou éclairés ». Au lieu de « divers changements », nous lisons plutôt changements dans diverses directions, le grand pas en avant de 1776 ayant été suivi de diverses mesures en sens inverse. Le monarque souligne que les principales puissances militaires tiennent à présent des armées toujours prêtes à entrer en action et que la France ne peut rester en arrière. Pour arriver à ce résultat sans augmenter la charge pesant sur le peuple et même en la diminuant, il faut absolument diminuer les abus du département, et cet objectif est en définitive celui qui est mis en avant en 1787.

Pour y parvenir, le zèle et le travail d'un secrétaire d'État ne suffisent pas, il a besoin des idées et du secours de « plusieurs militaires éclairés » ; « il n'y a qu'un conseil ainsi composé et constitué d'une manière permanente qui puisse créer un plan, faire de bons règlements et surtout en maintenir l'exécution, mettre de la suite dans les projets, de l'économie dans les dépenses, de l'ordre dans la comptabilité, empêcher *la fluctuation continuelle des principes* [voici la précision attendue à propos des divers changements], opposer une digue aux prétentions et aux demandes de la faveur, et enfin donner une consistance et une base à l'administration du département de la Guerre ». En conséquence cette administration est partagée entre le secrétaire d'État, qui reste chargé de la partie « active et exécutive » et le Conseil de la Guerre, auquel la partie « législative et consultative » est attribuée<sup>34</sup>. La forme de la loi ne change pas, ce sont toujours

<sup>32</sup> On trouve p. 119 cette appréciation du marquis de Castries qui correspond bien à l'image que nous nous sommes faite de lui : « Je choisis M. de Castries pour être membre du conseil de guerre ; il a du nerf et de la force dans le caractère, l'amour de l'ordre, de la discipline et du bien. Il est de plus un très honnête homme, et je pense qu'il pourra être très utile dans un tribunal par l'étendue de ses connaissances dans toutes les parties de détail qu'il ne doit qu'à son infatigable application ; j'ignore quels sont ses talents pour la guerre. »

<sup>33</sup> *Règlement fait par le Roi portant établissement d'un conseil d'administration du département de la Guerre, sous le titre de Conseil de la Guerre*, du 9 octobre 1787, préambule, pour ce développement. S.H.M. 3S3-12.

<sup>34</sup> *Ibid.*, art. 1.

les ordonnances et règlements sans adresse ni sceau que nous connaissons, mais sa *préparation* est confiée à un nouvel organe avec lequel le ministre doit coopérer.

Le secrétaire d'État conserve le travail avec le Roi et avec le principal ministre, les rapports à faire aux conseils de gouvernement, « la direction et la disposition de toutes les mesures relatives à la guerre », la correspondance avec les généraux, les commandants de province, intendants et plus généralement avec « tous employés militaires ou relatifs au militaire »<sup>35</sup>. Il garde la proposition à toutes les grâces et tous les emplois, mais selon les règles nouvelles que le Conseil de la Guerre doit proposer. Il reçoit la correspondance des officiers, soit en sa qualité de secrétaire d'État, soit en celle de président du Conseil pour les affaires qui intéressent celui-ci : il surveille donc, mais doit transmettre.

Le Conseil de la Guerre est chargé de la « confection » et du « maintien » de toutes les ordonnances ; il connaît et discute l'emploi des fonds et il est chargé de leur comptabilité — cela veut dire qu'il prépare le budget annuel de la Guerre et en suit l'exécution — ; il est chargé des contrats par voie de marchés et de la surveillance des fournitures aux troupes ; il va être chargé de l'observation des règles que le Roi doit établir pour les emplois et grâces<sup>36</sup>. D'après cet exemple, l'on voit que le Conseil va surveiller l'application des règles par le ministre, qui doit lui communiquer dans ce but les expéditions qui auront été faites. Le règlement complémentaire du 23 octobre 1787 indique que le Conseil peut prendre *en son nom* toutes les décisions qu'il jugera nécessaires à l'établissement, au maintien ou à l'exécution des lois *rendues* par le Roi. Si, à son tour, le Conseil venait à prendre des décisions non conformes à l'esprit de la loi et tendait à y apporter des changements essentiels, elles devraient être soumises au préalable au Roi. Le Conseil connaît encore des affaires de discipline militaire et de contravention aux ordonnances, il discute les projets d'amélioration de la constitution et du service.

Le Conseil de la Guerre se compose du secrétaire d'État, son président dont la voix compte double, de huit officiers généraux et d'un officier général ou supérieur chargé de la fonction de rapporteur<sup>37</sup>. Cinq au moins des dix membres doivent être des lieutenants généraux (ou des maréchaux de France). D'après cette formulation et si l'on exclut les inspections, le Conseil ne comprend *aucun commis des bureaux*. Le Roi nomme les premiers membres, puis le Conseil lui propose au scrutin trois noms pour chaque vacance d'officier général, parce que, dit l'auteur du règlement, cette procédure doit le rendre plus sévère sur ses choix. Le Conseil peut appeler des officiers ou des commis des bureaux pour l'éclairer dans ses discussions et délibérations. Le chef du bureau des Fonds travaille avec lui à la discussion du budget et à la comptabilité des dépenses, sauf les dépenses secrètes<sup>38</sup>. Le règlement du 23 octobre 1787 annonce

<sup>35</sup> *Ibid.*, art. 14 et règlement du 23 octobre 1787, art. 17 et 18, pour ce développement.

<sup>36</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 15 et 16 et règlement du 23 octobre 1787, art. 15, pour ce paragraphe.

<sup>37</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 2 à 4, 19 et 20 et règlement du 23 octobre 1787, art. 22 et 24, pour ce paragraphe. Ne sont exclus du choix que les officiers généraux qui sont en résidence permanente dans les places et ceux qui sont employés aux colonies (règlement du 9 octobre 1787, art. 6).

<sup>38</sup> L'art. 37 du règlement du 19 mars 1788 s'écrit ainsi : « La discussion et la comptabilité des fonds du département de la Marine étant un des principaux objets confiés à la surveillance de Conseil de la Marine, il est autorisé à se faire fournir par le bureau des Fonds toutes les pièces, états et renseignements qu'il

comme celui du Conseil de la Marine que les dépenses annuelles détaillées du département vont être publiées à partir de 1789 dans un tableau dont la forme doit être proposée par le Conseil. C'est, en termes modernes, la loi de règlement pour ces départements.

Le Conseil siège en principe une ou deux fois par semaine, du 1<sup>er</sup> novembre au 1<sup>er</sup> mai et sur convocation du président, les travaux non terminés étant confiés à une commission intermédiaire de trois membres<sup>39</sup>. Le rapporteur dispose d'un bureau de renvoi permanent qui recueille projets, mémoires, plaintes ; c'est aussi le bureau d'expédition et de service du Conseil pendant ses sessions. L'été, des membres du Conseil peuvent visiter sans préavis (mais non inspecter) des corps de troupes ou établissements militaires. Ils ne donnent aucun ordre, mais rapportent au Conseil les transgressions, négligences et abus, ainsi que les changements qui leur paraissent avantageux.

Les matières à étudier sont préparées par le secrétaire d'État qui, par un travail préliminaire avec le Roi, établit les vues du monarque, pose clairement l'état de la question et fixe les limites de la discussion<sup>40</sup>. Le Roi conserve ou reprend donc l'initiative des lois, le Conseil de la Guerre ayant l'initiative des mesures d'application comme nous l'avons dit. Le secrétaire d'État a connaissance du rapport de chaque affaire du Conseil et des pièces justificatives avant la discussion.

Les délibérations ne peuvent se prendre qu'en présence du président et de sept membres au moins, président non compris, sur les neuf<sup>41</sup>. Elles sont secrètes. Les plans, projets ou objets de travail sont arrêtés à la pluralité des voix, les opposants pouvant motiver leur avis. On va aux voix en commençant par le rapporteur et en remontant vers les membres les plus anciens, jusqu'au président. C'est l'ancienne façon de voter, que le marquis de Condorcet (1743-1794) trouve pleine d'inconvénients<sup>42</sup>. D'après ce mode, les votants finissent par se ranger derrière l'une des deux opinions dominantes. Il suggère de réduire tous les avis qui peuvent être formés sur l'objet soumis à délibération à des propositions simples sur lesquelles on ne puisse voter que par oui ou par non. Si l'on peut prononcer chaque fois sans se contredire, la suite des propositions qui ont obtenu successivement la « pluralité » des voix, c'est-à-dire la majorité, forme la décision.

Un Comité intime de la Guerre est formé auprès du Roi afin que les plans, projets ou règlements proposés par le Conseil de la Guerre soient rapportés par le secrétaire d'État avant décision ou discutés en présence du Roi<sup>43</sup>. Il s'agit d'éviter les surprises, erreurs, fausses opérations que pourrait entraîner le seul rapport du ministre dans un travail avec le Roi, ou une délibération du Conseil d'après le seul avis du ministre ou contre son avis, le ministre étant alors mis en minorité. Le Comité comprend le principal ministre, le secrétaire d'État de la Guerre et celui des Affaires étrangères, un ou deux ministres d'État et deux membres du Conseil de la Guerre, dont l'un est le plus

---

jugera nécessaires, soit pour se procurer des éclaircissements, soit pour faire observer les règles et formes aura été soumise cette comptabilité. »

<sup>39</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 7 à 10, 12, 17 et 21, pour ce paragraphe.

<sup>40</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 23 et règlement du 23 octobre 1787, art. 7, pour ce paragraphe.

<sup>41</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 24 et règlement du 23 octobre 1787, art. 9, 11 et 29, pour ce paragraphe.

<sup>42</sup> *Essai sur la constitution et les fonctions des assemblées provinciales* (1788), cité par André Castaldo, *Les méthodes de travail de la Constituante*, 1989, p. 80-81.

<sup>43</sup> Règlement du 9 octobre 1787, art. 25, 26 et 28, pour ce paragraphe.

ancien et l'autre est choisi par ses pairs ; ce dernier doit être un opposant, si un avis opposé à celui du président ou du Conseil a recueilli un tiers des voix.

Plusieurs extraits de lettres écrites par Kersaint au début de 1788, soit peu après la formation du Conseil de la Guerre, font voir sa position sur le conseil à créer pour la Marine<sup>44</sup>. On croit que La Luzerne le juge inutile : Kersaint assure qu'il changera d'avis lorsqu'il mesurera l'empire des commandants sur les ports. Il lui semble que la constitution de 1786 a été calculée pour l'augmenter et subordonner la marine à la mer à la marine à terre. Les trois conseils dans les ports sont des « puissances rivales et quelquefois ennemies » qui embarrassent « un service dont les parties de détail sont très multipliées et presque toutes susceptibles d'interprétations arbitraires [...] l'indécision devient peu à peu le caractère distinctif de l'administration maritime. » Kersaint est d'avis de ramener les conseils des ports à de simples conseils d'administration (sur le modèle de ceux des régiments, sans doute) et d'en créer un près le ministre dont on doit attendre l'ordre et l'économie dans le département. L'officier prône aussi le retour des anciens premiers commis, parce que des directeurs à l'existence « trop considérable » gêneraient la marche du conseil. Ces commis ne seraient pas membres du Conseil de la Marine.

Ce conseil, dépositaire des principes, « sauvera la chose publique des dangers qu'elle court à chaque révolution ministérielle, et les nouveaux venus, moins exposés aux entreprises des charlatans en tous genres qui les attendent à ce moment, seront certainement moins exposés à l'erreur ». Ces positions sont tout à fait conformes au préambule du règlement du Conseil de la Guerre et à la composition de celui-ci. Cependant Kersaint ne voit dans le Conseil de la Marine qu'un *conseiller* et aussi un *surveillant du ministre* dans ses fonctions législatives et exécutives, alors que le Conseil de la Guerre a pris la place du ministre et des bureaux dans la première fonction, une place active puisqu'il prépare toutes les ordonnances et autres actes devant avoir ensuite force de loi dans son domaine de compétence.

Le règlement du 19 mars 1788 institue, selon le plan du Conseil de la Guerre, un conseil de la Marine : le Roi veut en effet que « diverses branches de l'administration de son royaume soient soumises au même régime, afin de pouvoir en saisir facilement l'ensemble et tout apercevoir, pour ainsi dire, d'un coup d'œil »<sup>45</sup>. Le secrétaire d'État reste chargé de la partie active et exécutive de son département ; « toute la partie législative et consultative ayant rapport à la marine royale et au service militaire » est confiée au nouveau conseil, et cette restriction vise les affaires non militaires aux colonies, c'est-à-dire la législation intérieure de chacune d'elles, qui lui échappent<sup>46</sup>. Le règlement de la Marine est calqué sur celui de la Guerre, à deux différences près, la composition et le rapport, qui sont tout à l'avantage de la Guerre, que le système de ces conseils ait été conçu comme une modification définitive du mode de gouvernement ou comme un pas vers les sections du Conseil d'État tel qu'il est reconstitué en 1799 et auxquelles ils s'apparentent nettement pour la partie législative, ou encore un pas vers un organe législatif indépendant du Prince.

<sup>44</sup> G149, pièces n° 67 à 69, pour ce développement.

<sup>45</sup> *Règlement fait par le Roi portant établissement d'un conseil d'administration du département de la Marine, sous le titre de Conseil de la Marine*, du 19 mars 1788, préambule.

<sup>46</sup> *Ibid.*, art. 1.

En effet, sans faire du nouveau conseil le directoire que préférait le maréchal de Castries, le législateur comprend les quatre directeurs du ministère parmi ses douze membres<sup>47</sup>. Il est vrai que leurs prérogatives dans le Conseil sont différentes, vu qu'il y a trois catégories de membres : 1° les neuf membres qui ont « entrée, séance, droit de rapport et voix délibérative » dans toutes les matières ; 2° deux membres qui n'ont ces droits que dans les matières dont ils s'occupent habituellement ; 3° l'administrateur des fonds du département, qui a droit de présenter des mémoires, d'assister au rapport et de demander à être entendu sur les questions de sa spécialité, mais qui n'est pas admis aux délibérations. Les neuf membres principaux sont le secrétaire d'État, président, deux officiers généraux ou chefs de division, l'inspecteur général des constructions, l'inspecteur général de l'artillerie, le directeur des Ports et Arsenaux, un capitaine de vaisseau en activité ou retiré, un intendant de la Marine qui ait été administrateur en chef dans un port ou une colonie et l'intendant général des Colonies. Les deux membres secondaires sont le directeur du Génie du département de la Guerre et l'intendant général des Classes et des Consulats. *Huit des douze membres le sont donc de par leurs fonctions*, et le règlement ne dit pas comment les quatre autres membres sont renouvelés. Les premiers membres de ce Conseil — il semble qu'il n'y a pas eu de renouvellement — comprennent cinq officiers de marine (le minimum est de trois), trois officiers de l'armée de Terre et quatre officiers civils dont deux officiers de Plume<sup>48</sup>.

La composition du Conseil de la Marine se rapproche de celle de l'Amirauté britannique et surtout de celle que Saint-Germain avait imaginée, alors que le Conseil de la Guerre est une sorte de sénat indépendant des bureaux, ce qui est préférable, étant donné la nature des fonctions de ces conseils. Le Conseil de la Marine n'a pas de rapporteur permanent<sup>49</sup>. Les matières sont distribuées aux membres, selon leur spécialité, le secrétaire d'État et l'administrateur des fonds étant exclus. Celui des membres qui est chargé d'une affaire en fait le rapport, donne son avis le premier, rédige la décision et veille à son enregistrement sur le registre des délibérations du Conseil.

Les visites que des délégations du Conseil sont conduites à effectuer dans les ports — nous avons évoqué au chapitre 23 celle de Borda et Pouget en 1789 et la satisfaction qu'en avait retirée La Luzerne — sont la suite naturelle de l'essai tenté en 1786. En effet, lors de sa visite à Cherbourg, Louis XVI avertit Hector qu'il serait chargé d'une mission d'inspection dans les ports destinée à y introduire la même uniformité qu'à Brest<sup>50</sup>. Hector a voyagé pendant trois mois et s'est rendu à Lorient, Rochefort, Bordeaux, Marseille et Toulon<sup>50</sup>. Cette inspection, la première du genre, a suscité diverses réactions. Kersaint y voit un moyen de mettre en œuvre les vaisseaux de garde et suggère que le tableau général des observations soit imprimé et soumis à

<sup>47</sup> *Ibid.*, art. 2 à 5, pour ce paragraphe.

<sup>48</sup> Les membres nommés par le Roi, dans l'ordre énoncé sont : La Luzerne, le lieutenant général de Bausset (1725-1790), le chef de division de Verdun de La Crenne (1741-1805), Borda, le maréchal de camp de Manson (1724-1809), Claret de Fleurieu, Thierry de La Prévalaye (1745-1816), La Porte, Guillemain de Vaivre, Fourcroy de Ramecourt (1715-1791), Pouget et Le Brasseur (1745-1794). Les lettres correspondantes ont été envoyées le 3 avril, ainsi qu'à Dufresne, ce qui donne à penser que la Luzerne ignorait encore qu'il devait quitter la Marine pour le Trésor (C<sup>2</sup>-119). On ne chôme pas car Borda annonce par sa lettre du 20 avril à Hector que la première séance est prévue le vendredi 25 (296AP8).

<sup>49</sup> Règlement du 19 mars 1788, art. 4, pour ce développement.

<sup>50</sup> *Mémoires de la vie et de la carrière du comte d'Hector*, 1806, p. 79-80 (296AP1).

l'examen d'officiers qui inspirent confiance au ministre<sup>51</sup>. Malouet espérait que la partie économique serait l'objet de l'inspection<sup>52</sup>. « Ce ne sont point les résultats que l'on cherche : on ne demande rien sur cela à l'administration civile, par la raison que la dépense consiste dans les travaux et les consommations qu'elle ne gouverne pas. Mais un des objets de cette inspection générale était d'établir des commissions permanentes, présidées par des capitaines ou des majors de vaisseau, dans tous les détails de l'administration [ceux de la Plume] [...], en laissant toutefois la comptabilité intacte ; car une commission en cette partie, je veux dire une commission supérieure et non subordonnée aux administrateurs, opérerait une vérification exacte et comparative des dépenses aux produits. » Malouet, voyant soixante nouveaux officiers militaires appelés à la « co-régence » de chaque arsenal, envoie des représentations au ministre contre un moyen impraticable en temps de grande activité et dangereux s'il devient un inspecteur collectif. Il obtient, dit-il, quelques tempéraments, et il ne semble pas que ces commissions aient survécu à l'institution du Conseil de la Marine.

Si le Comité intime de la Guerre a bien été ajouté aux conseils de gouvernement, à la suite du Conseil des ministres d'État (Conseil d'en haut), du Conseil des dépêches et du Conseil royal des finances et de commerce<sup>53</sup>, il ne semble pas que le Conseil intime de la Marine ait été formé<sup>54</sup>. Le Conseil de la Guerre et le Comité intime de la Guerre disparaissent lors de la crise de juillet 1789 ; le Conseil de la Marine est maintenu.

Par le règlement du 9 août 1789<sup>55</sup>, le Conseil d'État est modifié : les trois premiers conseils n'en forment plus qu'un, sont déchargés de l'instruction d'affaires

<sup>51</sup> *Mémoire sur les vaisseaux de garde...*, du 10 octobre 1786, 306AP24, pièce n° 1. Kersaint n'aime guère Hector, et c'est aussi un moyen d'éviter son omnipotence.

<sup>52</sup> *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789, p. 86 à 89, pour ce développement.

<sup>53</sup> Ce conseil résulte de la fusion des deux conseils des Finances et du Commerce par le règlement du 5 juin 1787.

<sup>54</sup> Le règlement du 19 mars 1788 stipule, comme celui du Conseil de la Guerre, que tout ce qui sort du Conseil de la Marine est présenté au Comité intime de la Marine (art.27). Pourtant l'art. 29 indique que certains projets pourraient être simplement mis sous les yeux du Roi par le ministre, c'est-à-dire lui être présentés lors d'un travail.

Le cardinal de Bernis (1715-1794) a essayé de former des comités de ministres en 1758 afin d'ôter les rênes du gouvernement à la marquise de Pompadour. Voici ce qu'il écrit de la Marine : « Quand les affaires de la Marine, toujours ignorées du conseil du Roi (*les ministres chargés de ce département décidaient tout depuis très longtemps dans le travail avec le Roi, sans jamais prendre l'avis de son conseil*), quand, dis-je, l'intérieur de cette administration fut mise au jour, tout le Conseil frémit d'une administration si vicieuse dans la partie de la finance : nulle comptabilité, nul ordre ; des lettres de change tirées sur le Trésor royal pour payer des dépenses dont le compte n'était réglé que plusieurs années après ; les intendants en même temps ordonnateurs et réviseurs des dépenses ; en un mot un chaos, un abîme d'abus et de faux principes d'administration. Il n'est pas étonnant qu'une machine si mal montée ait presque péri. On nomma une commission pour apurer les comptes et régler l'état des dettes. M. de Berryer succéda à M. de Massiac. Je fus exilé au mois de décembre 1758. Le plan de gouvernement que j'avais proposé et qui avait été suivi pendant six mois fut abandonné ; il fallait travailler sérieusement et utilement trois jours de la semaine, et cela parut incommode [...] madame de Pompadour reprit le timon que le Conseil lui avait enlevé ; les désordres anciens reprirent leur cours et se multiplièrent par de nouveaux abus. » *Mémoires*, éd. Bonnet, 2<sup>e</sup> éd., 1986, p. 290 à 293.

<sup>55</sup> *Règlement fait par le Roi pour la réunion de ses conseils*, du 9 août 1789, pour ce développement. Toutes les nominations aux charges, emplois et bénéfices dans l'Église, la magistrature et les administrations de l'État sont dorénavant présentées à la décision du Roi dans son conseil, pour mettre plus d'accord

administratives ou de justice administrative et ne se consacrent plus qu'aux affaires politiques : le conseil des ministres est né. Les demandes et affaires contentieuses qui étaient rapportées au Conseil des dépêches par les quatre secrétaires d'État sont renvoyées au Comité contentieux des départements créé au sein du Conseil d'État et composé de quatre conseillers d'État et de quatre maîtres des requêtes, rapporteurs. L'avis de ce nouveau comité est transmis au secrétaire d'État qui l'a demandé ; le Roi tranche les affaires les plus importantes. Il en est de même du contentieux des Finances, mais le Roi se réserve d'appeler au deuxième comité contentieux du Conseil d'État, celui qui a été créé en 1777, le contrôleur général des Finances. Ces deux comités contentieux s'ajoutent aux commissions et bureaux qui dépendaient du Conseil royal des finances et de commerce. Quant au Conseil d'État privé, il devient Tribunal de cassation par la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1790.

L'existence du Conseil de la Marine est précaire, même sans ses attributions dans l'ordre législatif. Malouet, dans son rapport du 20 avril 1790, voit en effet les choses ainsi : ses membres étant à la fois chargés de la direction d'une partie de l'administration sous les ordres du ministre et de l'inspection de leurs opérations, celle-ci ne peut être que fictive<sup>56</sup>. D'autre part, « ils diminuent [...] par leur influence collective la responsabilité de l'ordonnateur effectif, qui est le ministre ». Malouet met ainsi le doigt sur un problème devenu important depuis la suppression des attributions législatives du Conseil : la confusion de l'administration et du contrôle dans les mêmes mains. Le comité de marine de l'Assemblée nationale propose en conséquence d'instituer un autre conseil qui n'exercerait que cette inspection, sans prendre part à l'administration active. Malouet écrit que ce conseil « aurait l'inspection effective de toutes les opérations des ports et la surveillance de l'exécution des ordonnances », c'est-à-dire des lois.

Le Conseil de la Marine est supprimé par la loi des 29 décembre 1790 - 5 janvier 1791<sup>57</sup>. Quant au Conseil d'État tel qu'il subsistait depuis août 1789, il est lui-même supprimé par la loi des 27 avril - 25 mai 1791 : Louis XVI n'a plus, pour tout conseil, que ses ministres. Un conseil de marine est formé en 1810 au Conseil d'État, et deux conseils spécialisés sont créés au ministère pour les travaux maritimes en 1800 et les constructions navales en 1811. En 1824 enfin, deux conseils sont à nouveau créés, et cette fois durablement, l'un dit d'amirauté, l'autre dit des travaux de la Marine.

\*

\*   \*

Les projets de conseils et les justifications des conseils qui ont vu le jour se rapportent tous aux attributions des ministres et à leur manière de travailler. Depuis longtemps les secrétaires d'État des départements militaires préparaient la loi avec leurs bureaux ou, plus récemment, avec des comités d'officiers ou de ministres autorisés par

---

et prévenir l'influence de la faveur ou des préférences (art. 2). Tous les officiers du Roi sont concernés par la mesure.

<sup>56</sup> Pierre-Victor Malouet, « Rapport fait à l'assemblée nationale... », 20 avril 1790, dans le *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, t. 1, p. 247, pour ce développement. L'inspection dont il s'agit se rapporte probablement aux missions, et l'objection de Malouet a sa force : la composition du Conseil de la Guerre est ici aussi préférable.

<sup>57</sup> *Recueil...*, t. 2, p. 214-215.

le Roi, puis ils la lui présentaient dans un travail, c'est-à-dire en tête-à-tête. Le Conseil d'en haut, celui qui réunit les ministres d'État dont certains sont des secrétaires d'État revêtus de cette dignité et les autres des ministres sans portefeuille, n'était donc plus associé à la formation de toute une partie de la législation telle qu'on l'entendait alors.

Les règlements de 1787 et 1788 marquent un retour à la normale : les lois élaborées dans des conseils permanents d'après les consignes générales données dans chaque cas par le monarque doivent lui être présentées au Comité intime, qui est une émanation du Conseil et un conseil de gouvernement, pour discussion contradictoire en sa présence et rédaction définitive avant promulgation. On cherche visiblement à éviter dans la suite les changements à vue que le monarque ne sait pas prévenir seul, qui désorganisent le service à l'arrivée de chaque nouveau ministre et mécontentent une partie des officiers, comme on a pu le voir dans l'Armée en 1789 (mais non dans la Marine, qui est restée obéissante).

Ce système de conseils est aboli après le coup d'État qui a fait de l'assemblée des états généraux de 1789 une chambre législative qui a confisqué même le droit du Roi de prendre ce qu'on appelle depuis les règlements d'application ou autonomes, c'est-à-dire la masse des ordonnances et règlements sans adresse ni sceau qui régissaient les départements militaires. Ce système est repris dans la Constitution de l'an VIII par la restauration du Conseil d'État, qui comprend des sections ou comités chargés de rédiger les lois et règlements et de juger le contentieux administratif. Ces comités prennent la suite des conseils de 1787 et 1788, le contentieux administratif ayant été de son côté attribué à deux autres comités créés en 1777 et 1789. Le régime de la Restauration a montré que ce même système de l'Ancien Régime était compatible avec le régime représentatif, une fois défini le domaine de la loi : la discussion des projets de loi du gouvernement préparés au Conseil d'État et leur amendement sont confiés à deux assemblées parlementaires, dont l'une est élue par le peuple.

Les ministres, déchargés du pouvoir législatif auquel ils restent cependant associés, doivent tirer un meilleur parti de leurs collaborateurs de l'administration centrale dans l'exercice du pouvoir exécutif et surtout administratif qui leur reste dévolu presque en entier, à moins qu'on ne supprime leur place, comme le suggère le comte de Saint-Germain, le conseil étant alors un ministre collectif comme sous la Régence. Saint-Germain envisage de coiffer les bureaux de la Guerre par des directeurs avant de bâtir son conseil de guerre. Castries va faire de même à la Marine, et le conseil de marine qu'il a en tête est à la fois un directoire probablement chargé des fonctions exécutives et législatives sous lui et aussi une réserve de futurs ministres. Saint-Germain admet ses directeurs dans son conseil de guerre, en même temps que des généraux, mais aucun commis, et cette dernière mesure est consacrée en 1787 et 1788. Le mélange de directeurs d'administration centrale et d'officiers étrangers aux bureaux dans le Conseil de la Marine de 1788 n'est du reste pas bon à cause de ses attributions législatives, mais le directoire de Castries pour les seules fonctions administratives s'accorde bien avec le sénat que constitue le Conseil de la Guerre de 1787, parce que ce conseil à compétence législative est indépendant des bureaux, qui ne l'ont pas.

Dans tous les cas, le temps des commis qui font la carrière des officiers, qui rédigent les plans de campagne et gèrent les corps de troupes selon leur fantaisie depuis leur bureau de Versailles est révolu, ou du moins ces façons de faire doivent disparaître. Ici l'évolution va être beaucoup plus lente. À la différence des officiers du Roi, tant



civils que militaires, qui sont choisis avec plus de soin qu'auparavant, les commis, qu'on appelle employés du temps de Balzac, puis rédacteurs du temps de Courteline, sont encore trop souvent recrutés dans la domesticité de la maison du Roi ou de celles de ses proches parents, et ce sont des jeunes gens à qui l'on demande trop souvent une belle écriture et des recommandations pour tout bagage professionnel.



## **CONCLUSION**



Nous pouvons tirer de notre travail deux séries de conclusions, l'une dans l'ordre politique et l'autre, beaucoup plus consistante, dans l'ordre administratif. Elles sont indépendantes l'une de l'autre si l'on admet, comme la suite l'a montré, que l'organisation d'une force armée n'est pas liée au régime politique de l'État qui s'en sert et que seule la valeur des hommes qui y servent peut en dépendre et beaucoup. Du point de vue administratif, notre travail peut se résumer à l'étude des solutions successives et partielles que le gouvernement a données aux deux questions suivantes : la marine militaire doit-elle être régie comme celle d'un armateur ou selon une organisation particulière ; l'arsenal maritime est-il un établissement public à caractère industriel et commercial (« économique » comme le disait Colbert) ou un établissement militaire ?

Comme il paraît à première vue moins difficile de réformer une administration que le régime politique de l'État français — notre travail tend pourtant à prouver le contraire<sup>1</sup> —, il convient d'abord de noter la médiocrité du résultat obtenu après bien des tâtonnements par le gouvernement royal, en dépit des solutions proposées par plusieurs officiers qui permettaient de marcher très progressivement mais droit au but. La difficulté de réformer plusieurs des parties principales de l'édifice maritime peut provenir du fait que tous ses défauts étaient en germe ou déjà visibles lorsque Richelieu puis Colbert l'ont bâti.

Jusqu'en 1631, le capitaine du Roi reçoit une somme d'argent pour le paiement de la solde et de la nourriture de l'équipage qu'il doit recruter, ainsi que pour l'entretien et les réparations du navire qui lui est confié. Dans ce sens on peut dire que l'équipage et le capitaine sont unis en permanence par les liens de la subordination, comme dans le corps des Galères. Richelieu imagine de retenir au service des marins afin de former des noyaux d'équipages permanents, le complément étant fourni par des gens de mer inscrits sur les rôles des juges d'amirauté. Colbert reprend en 1669 une idée qui n'a pu recevoir d'application durable avant lui, parce que les marins résistent déjà aux engagements militaires ou à ce qui y ressemble. Dans le règlement de 1631, le législateur allègue d'autre part des raisons pratiques, la négligence des capitaines et le peu de moyens dont ils disposent pour entretenir les hommes et le matériel qui leur sont confiés, pour attribuer les fonctions correspondantes à des officiers civils, des com-

---

<sup>1</sup> Il comporte aussi un développement actuel au moins, si l'on considère l'organisation des hôpitaux publics français. Il semble que la seule évocation du parallèle que l'on peut tracer entre ces établissements publics administratifs et les anciens arsenaux de la Marine est un blasphème. Dans ce cas le tabou serait le même que celui qui a protégé les arsenaux du G.I.A.T. dans les dernières années de leur existence, jusqu'à la divulgation du rapport Engerand de 1986, et il aurait la même origine.

missaires de la Marine, qui font leur véritable apparition. Simultanément, des intendants sont placés dans les armées navales : ce sont des sortes de commissaires politiques comme en Hollande, mais sous les ordres du ministre.

Selon un projet de 1634 destiné au ministre, le règlement de 1631 ne plaît pas aux militaires, qui voudraient donner au chef d'escadre de chaque port la responsabilité du service sédentaire et y mêler des officiers de marine, les commissaires ne devant plus s'occuper que de fournir les matières, dresser les états d'armement et de désarmement et passer les revues ; ils n'admettent pas non plus d'officier civil (l'écrivain) sur leurs bords. Ce projet de règlement de 1634 — c'est plus qu'un simple mémoire de réforme d'officier, puisque le commandeur de La Porte, chef du corps militaire, l'a accepté et transmis à son neveu le cardinal — comprend déjà les principes de celui de 1776, tant l'appartenance à un même corps, l'éducation reçue et le point de vue de ces utilisateurs déterminent pendant des siècles leur position. Le même déterminisme s'observe ailleurs que dans la Marine et il est l'un des plus puissants motifs de l'étude du passé, lorsqu'on s'intéresse au présent et aux améliorations à apporter à un service public ou à une administration quelconque. Il faut bien dire que cette utilité est perdue de vue aujourd'hui en France : l'histoire est comme le fond d'un tableau cubiste, c'est-à-dire détachée du motif, ce n'est plus qu'une discipline académique. Elle n'empêche pas au vrai de commettre à nouveau les mêmes erreurs : il y en a plusieurs exemples dans ce travail.

L'ordre institué en 1631 est confirmé par Colbert. Ce ministre introduit dans le corps militaire des officiers de l'armée de Terre et de la maison du Roi afin d'augmenter rapidement l'effectif, pensant qu'ils seront formés au métier par les anciens et qu'ils leur donneront en retour ce sens de la discipline et de la subordination qui leur fait défaut. Ces officiers ne suffisant pas à armer les grandes flottes, il faut faire appel à des auxiliaires ou officiers bleus qui sont des officiers marchands appelés à servir temporairement le Roi et dont certains sont ensuite admis dans sa marine, mais dans les grades intermédiaires, c'est-à-dire en marge du grand corps. Le recrutement des nouveaux officiers de la voie normale est opéré dans la noblesse, et un cours d'études, interrompu par des campagnes de mer, est institué à leur profit à partir de 1678, lorsqu'il est reconnu nécessaire de les former dans la théorie et la pratique du métier de marin, afin qu'ils dirigent la manœuvre au lieu de répéter les ordres des pilotes de mer et des officiers-mariniers de manœuvre. En 1683, les élèves-officiers ou gardes de la Marine sont de nouveau formés en compagnies d'infanterie comme les cadets dans les places de guerre.

Le ministre envisage de former des états-majors et des équipages fixes au lieu de nommer les uns et les autres à l'occasion de chaque campagne, ainsi que l'on pratique dans la marine militaire comme dans la marine marchande, l'armement d'un vaisseau étant l'unité et non le vaisseau lui-même, avec son matériel et son personnel. Les officiers et les hommes d'équipage tirés des Classes seraient occupés dans le port entre les campagnes ou cantonnés dans les lieux de résidence de l'équipage, comme un régiment d'infanterie. Selon un autre plan, des troupes d'infanterie sont confiées aux officiers de marine, chaque capitaine embarquant avec sa compagnie sur le vaisseau qui lui est assigné. Cette association, qui vise plus à discipliner les officiers de marine qu'à amariner des soldats, est mise en pratique dans les deux régiments d'infanterie de marine formés à la fin de 1669, ces corps étant confiés à des officiers d'infanterie qui

ont la perspective de devenir officiers de marine et que l'on cherche à attirer de cette manière. Louvois contrarie les vues de Colbert en obtenant leur suppression.

L'expérience reste sans lendemain, et les commandants à la mer sont à nouveau chargés de recruter des hommes, désormais une partie de leurs soldats seulement. La Marine reste organisée comme celle d'un armateur, et l'officier de marine français, sans être attaché à aucun vaisseau ni à aucune troupe, n'en est pas moins astreint à la résidence dans son port d'affectation, et il s'y ennueie lorsqu'il n'a pas d'embarquement, c'est-à-dire en gros en temps de paix. Colbert doit donc maintenir une marine intermittente au lieu d'instituer le service permanent. En dépit de plusieurs victoires navales, presque les seules de l'histoire de France, la Marine de Louis XIV reste indisciplinée ; le recrutement devenu exclusif des officiers dans la noblesse, à la différence de l'Artillerie et du Génie auxquels la Marine pouvait chercher à ressembler, et l'organisation contre nature qui a été maintenue comme dans les marines étrangères, mais avec des différences importantes, forment selon nous les deux principales causes de l'état de faiblesse du service militaire que l'inaction rend très sensible après 1715.

Colbert parvient en revanche à établir un munitionnaire général dans la Marine pour la fourniture des vivres et une administration pour former les équipages de la flotte. Il ne peut supprimer la table du capitaine, source d'abus par la familiarité entre officiers de grades différents voire simples gardes et par leurs excès de table, qui nuisent à la santé de l'équipage.

Pour former les équipages, il retient l'idée de la revue périodique des gens de mer et l'inscription sur les rôles d'équipage de ceux qui seraient levés pour une campagne sur les bâtiments et escadres du Roi ou pour un an. Le petit nombre de marins entretenus à l'année par le Roi conduit nécessairement au service militaire à répétition et avec avancement qui caractérise l'institution naissante des Classes. La population mâle du Royaume exerçant des professions considérées comme utiles à la Marine est donc peu à peu recensée et doit servir, en théorie, une année sur trois ou sur quatre, qui est la classe à laquelle elle appartient. Une nouvelle administration, confiée aux gens de plume, est chargée des recensements et des levées. En échange de ce service personnel qui a toutes les apparences de la corvée, les gens de mer perçoivent une solde de retraite pour blessures ou vieillesse et sont traités dans les hôpitaux de la Marine ; les conditions d'admission et de pension dans l'ordre des Invalides sont peu à peu améliorées. Colbert avoue sa déception en 1674 : il préfère des corps permanents de matelots, avec recours aux Classes pour le surplus, mais il maintient le système de coercition et de corruption auquel il est parvenu à donner vie.

L'institution des Classes ne supporte pas l'épreuve de la guerre de Succession d'Espagne, et il faut la relever une première fois de 1724 à 1734 afin d'y remettre de l'ordre, mais sans changer ses bases. Elle tremble encore lors des guerres suivantes et elle est encore restaurée en 1784, toujours sur les mêmes bases, quoique avec un souci marqué de justice et de lutte contre l'arbitraire. Nous avons conclu que, plutôt que de rendre le service praticable et uniforme, le législateur de 1784 aurait dû essayer au moins le service militaire de trois ans dans les Classes, avec rappel de réservistes en temps de guerre seulement. Si les gens de mer étaient tous pris parmi les jeunes, il aurait fallu augmenter considérablement le nombre d'entretenus dans la maistrance, et donc prévoir une forte augmentation de la dépense, dans la mesure où l'on aurait dû salarier toute l'année une partie des officiers-mariniers que l'on rému-

nérait seulement pendant la campagne. Derrière l'institution des Classes il y a une vue d'économie, et des plus mal entendue, d'abord parce que la Marine dépend presque entièrement d'une main-d'œuvre qui lui est étrangère, même si elle a tout fait pour se l'assujettir, ensuite parce qu'elle gaspille, notamment au début de chaque guerre, les meilleurs marins du commerce, cette ressource qu'elle sait pourtant rare et précieuse.

Colbert pose le principe de la division du service de la Marine comme un principe politique valable dans d'autres services publics : il distingue en effet dans l'autorité du Roi une fonction militaire et une fonction civile (justice, police, finances). Cette autorité n'est jamais déléguée à un seul officier. L'administration de l'arsenal, service du port et de l'artillerie compris, appartient au pouvoir civil en la personne de l'intendant ou commissaire général ordonnateur. Le chef du service civil ou sédentaire dispose d'officiers dont les fonctions sont techniques et dont les principaux sont déjà militaires, et d'officiers de plume dans la partie économique ou comptable. Ces officiers civils sont, aux yeux de Colbert, les « principaux officiers qui doivent faire agir cette grande machine ». Ce sont les principaux collaborateurs du ministre dans la mesure où il est responsable devant le Roi des moyens de la victoire et non de la victoire elle-même. Le principe énoncé pour l'administration s'étend au service militaire par l'écrivain de vaisseau et au service des Classes, qui est dispersé sur toutes les côtes.

L'organisation intérieure du service de l'intendant, en mettant en présence deux catégories d'officiers qui doivent coopérer sans être subordonnés les uns aux autres, reproduit à l'échelon inférieur le dualisme administratif, ou au moins la surveillance réciproque lorsque les deux pouvoirs actifs ne le sont pas simultanément, qui se remarque déjà au niveau supérieur entre l'intendant et le commandant. Nous pensons que cette forme d'administration s'explique par l'insuffisance d'une partie des techniciens, raison pratique, et par le principe de méfiance qui gouverne l'administration française en général et qui a valeur politique quand il est exprimé par Colbert comme nous venons de le rappeler. La méfiance vis-à-vis des militaires se voit nettement dans les dispositions qui ont trait aux armements et aux consommations à la mer : elles tendent à opposer les deux corps principaux, l'un étant supposé dissipateur et l'autre conservateur. Le ministre a voulu séparer dans l'arsenal la faculté d'agir de celle de rendre compte par la comptabilité, et l'on a critiqué à juste raison la valeur des comptes rendus par la Plume pour des travaux qu'elle ne dirigeait pas seule, puis qu'elle n'a plus dirigés du tout. Il eût fallu que la Plume fût capable de les diriger et chargée de le faire. Les arsenaux sont en fait gérés comme la propriété d'un grand seigneur. Le résultat du dualisme, c'est l'irresponsabilité des chefs et un grand gaspillage, deux traits qui caractérisent la marine civile.

Nous pensons que Colbert cherchait ici aussi à mieux faire en essayant d'introduire la comptabilité des marchands qui repose, au contraire de la comptabilité domaniale léguée par l'antiquité, sur la confiance et qui, par améliorations lentes et successives, est devenue celle du commerce et de l'industrie dans tous les pays. Il a en effet considéré les arsenaux comme de véritables établissements économiques dont les productions seraient appréciées non seulement par leur qualité, mais aussi par leur coût. Il est le seul ministre à avoir vu l'arsenal de cette façon pendant plus d'un siècle, du moins ouvertement. Les marchandises doivent être achetées en France par l'administration des ports mais transformées, sauf impossible, par des artisans ou entrepreneurs travaillant à façon dans les bâtiments de l'arsenal ou dans leurs propres ateliers. La comptabilité des matières doit permettre de calculer des coûts de revient fiables ou



crédibles ; hélas, Colbert n'a pu mettre la Marine sur de bons rails comme la Compagnie des Indes, et il est tentant d'invoquer ici comme ailleurs cette routine paralysante qui a dû le décourager plus d'une fois.

Le chef d'escadre chargé momentanément du commandement de la Marine dans le port (à demeure à partir de 1745) a lui aussi part à l'administration, mais d'une manière qui n'est pas assez précise et qui, quoique plutôt passive, permet des empiètements sur le pouvoir civil. Les officiers de marine surveillent les opérations du port confiées à l'intendant sans y coopérer, sauf lorsqu'il s'agit d'armer ou de désarmer leur vaisseau, ces opérations-ci réclamant naturellement le concours des deux autorités.

Le corps administratif civil, dont la structure est calquée sur celui des officiers de marine, et bien qu'il soit composé presque entièrement de roturiers, doit être respecté des militaires, si le ministre veut s'imposer à ces derniers et diriger réellement la Marine ; or, les disputes ne sont pas exceptionnelles dès l'époque de Colbert. Il se soucie donc de son recrutement et ne s'est pas opposé à l'emploi d'officiers militaires dans la Plume, il en a donné des preuves ; il veut qu'ils soient fidèles, et l'on peut penser que la pratique de la pacotille lui en a fait redouter les effets dans le service civil. Par suite de la négligence de l'autorité et des malheurs des temps, le corps de la Plume a fini par être aussi mal composé que le corps de l'Épée, sans compter un officier d'épée de plus dans ses rangs.

Colbert aurait pu, au moins provisoirement, attribuer les travaux de construction à la Plume, les maîtres entretenus dans cette partie lui étant alors subordonnés, avant d'y associer des officiers de marine qu'il aurait spécialisés dans la construction, à l'imitation du Génie. Certes les travaux du port, soit les constructions, le port et l'artillerie (sans compter les travaux maritimes) auraient ainsi été confiés à terme à des officiers militaires, et l'on risquait de tomber dans le piège de l'ordonnance de 1776 confirmée en 1786. Le maréchal de Castries a cru en effet qu'en donnant les travaux à des corps militaires distincts et distincts de celui des officiers de Marine, il évitait l'écueil du corps unique, celui des officiers de marine, dont la mission naturelle est étrangère au service sédentaire et qui lui fait même concurrence en temps de guerre et de grands armements.

Entre le dualisme et la militarisation, nous aurions choisi la militarisation afin d'obtenir la responsabilité personnelle des directeurs. La naissance de la grande industrie permettait de débarrasser progressivement les ports des travaux à caractère industriel, et par là le problème de l'autorité militaire dans les arsenaux aurait été résolu. Le personnel subsistant, chargé de l'entretien, des menues réparations et du ravitaillement aurait été soumis à l'autorité des officiers de marine, selon le schéma du commandant Gougeard. C'est le corporatisme français, plus que l'étatisme qu'il était naturellement porté à encourager et à propager, qui l'a empêché jusque dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle : les fonctionnaires organisés en corps sous l'ancien régime comme sous le nouveau ont su faire prévaloir leur intérêt, ainsi que La Luzerne l'a vu et a osé l'écrire, ainsi que les droits de la routine, la divinité chérie des marins en général. La création des ateliers militaires de la flotte, rendue nécessaire par le progrès technique, était utile indépendamment de cette nécessité apparue peu à peu avec la constitution de la flotte à vapeur.

En somme l'on peut penser, avec le commandant Gougeard, que Colbert a créé un antagonisme dangereux dont les effets se sont fait sentir dans toute leur force

lorsque le pouvoir ministériel est passé à des hommes faibles ou incapables<sup>2</sup>. On peut aussi penser que la séparation des deux services est conforme à la nature des choses, qu'elle est observée en Angleterre même si la place d'intendant y revient souvent à un capitaine de vaisseau, qui quitte dès lors l'état militaire et ne le reprend ensuite que rarement. Le progrès technique n'a pas aboli cette frontière entre les deux services, il l'a seulement déplacée pendant le XIX<sup>e</sup> siècle. Nous concluons que Colbert a fait tout ce qu'il pouvait et devait faire dans le domaine du service des arsenaux, dans le cadre politique et administratif qui s'imposait à lui car il a vérifié par l'expérience que les pouvoirs d'un monarque absolu étaient limités.

Chacun des inconvénients de cette organisation, qui a été confirmée et améliorée par l'ordonnance du 15 avril 1689 et par la réglementation subséquente, a été senti très tôt par tel ou tel officier civil, ou plus souvent militaire, écrivant en son nom propre. Le ministre Maurepas admet lui-même en 1745 dans une lettre officielle que la discipline et la subordination des officiers militaires à terre sont très relâchées. Mais que peut être la subordination d'une troupe de deux à trois cents officiers inoccupés dans le port, dont certains sont placés nominalement à la tête de compagnies d'infanterie et qui dépendent tous du commandant de la Marine, lequel est incapable d'exercer son autorité sur une pareille hiérarchie et sur des officiers qui sont ainsi encouragés à faire du mauvais esprit ?

La formation d'un corps entièrement noble, si l'on met de côté les officiers des grades intermédiaires, qui ne comptent pas pour l'avancement, et recruté sans examen d'aptitude ni concours risquait d'attirer une noblesse de voisinage, plus intéressée par ses prétentions nobiliaires et son avancement que par son métier : c'est ce qui a dû arriver, encore que nous ne puissions pas l'affirmer, parce qu'il manque une étude à caractère sociologique et ethnologique portant sur l'ensemble du corps, étude que la masse des papiers conservés dans les fonds publics et dans les familles rend possible en dépit de l'effectif considéré. L'éducation des gardes, qui est la base de tout, à la fois coûteuse pour les parents et très longue par suite de recrutements sans rapport avec les besoins du service et donc avec les possibilités d'avancement, laisse fort à désirer, même si certains gardes veulent apprendre.

Les troupes de la Marine font pâle figure. L'artillerie retient l'attention parce qu'elle participe au service militaire tout en étant chargée de travaux sédentaires. Elle a également été le théâtre d'affrontements portant à conséquence entre la Plume et l'Épée, lorsque le corps de ses officiers s'est peuplé d'anciens gardes de la Marine et donc de nobles. Ses compagnies militaires sont composées de gens de mer, et les bombardiers souscrivent un engagement : c'est la preuve que la qualité d'homme de mer n'est pas incompatible avec l'engagement militaire. Mais l'on sent bien que la majorité des officiers de marine, en admettant cette exception, ne veulent pas qu'elle soit étendue au-delà du service très limité de cette petite troupe sur les bords ; celle-ci doit même y partager les emplois de maître-canonier avec les canoniers des Classes formés dans les compagnies d'apprentis.

Ces officiers rejettent, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime et bien au-delà, tout ce qui ressemble à un enrégimentement des marins, et nous pensons que cette opinion est gouvernée par la crainte qu'ils éprouvent de devoir subir eux-mêmes la

---

<sup>2</sup> Auguste Gougeard, *La marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert d'après les documents inédits*, 1877, p. 383.

discipline militaire. Plus encore que le recrutement nobiliaire, cette opposition constante, qu'ils présentent comme une incapacité naturelle des gens de mer, fait obstacle à l'organisation militaire dans la Marine : c'est ainsi que les brigades d'artillerie de Choiseul (1762) ont fondu presque comme neige au soleil et que les divisions de canonniers-matelots du maréchal de Castries (1786) ont pris le même chemin. Les plans de réforme dans cette partie sont dus à un petit nombre d'officiers de marine dont l'opinion était certainement soutenue par une minorité et qui sont restés discrets pour ne pas risquer d'être découverts et gênés dans leur carrière. D'Estaing est une exception à cette règle, la seule que nous ayons repérée avec Choiseul : il pouvait se passer de l'anonymat et il a même cherché à braver les préjugés du corps de la Marine qui lui paraissaient sans fondement.

\*

\*     \*

Nos lectures d'archives nous ont fait penser que le malaise est devenu général en 1756, c'est-à-dire au commencement de la guerre de Sept ans. Le feu couvait sous la braise depuis des années, et des plans de réforme partiels existaient dans les cartons, mais c'est en 1756 que toute l'organisation est remise en question, certainement par de nombreux officiers, quoique ceux qui ont laissé des écrits dans ces archives le soient moins. Et surtout le débat est porté sur la place publique, selon un mouvement plus général se rapportant à l'administration publique dans son ensemble.

La querelle de la noblesse commerçante et de la noblesse militaire de 1756-1759 touche la Marine de près. L'un des protagonistes, le chevalier d'Arcq, voudrait peupler de nobles les départements militaires, au-delà même des emplois d'officier, alors que l'autre, l'abbé Coyer, entend sauver de la disparition la noblesse pauvre et indirectement toute la noblesse par un moyen tout différent. Coyer lui vante dans ce but les mérites de professions que ses préjugés lui font mépriser contre son intérêt et celui de toute la nation, quoiqu'elle puisse les embrasser sans déroger et que le législateur l'y engage depuis longtemps.

L'imprimé le plus important venant du dehors reste pourtant l'éloge de Duguay-Trouin par Thomas, que le prix du concours de l'Académie française a fait connaître dans tout le pays. C'est un discours politique dont la thèse souvent déformée se retrouve dans les débats de l'Assemblée constituante. Thomas pose en principe que la France ne sera jamais puissante sur mer que lorsque la marine marchande sera la pépinière de la marine royale, non, comme on l'a dit, parce que tous les officiers de marine y seront choisis, mais parce qu'ils s'y seront formés au moins en partie. Le poète combat en fait comme Coyer le mépris de la noblesse maritime pour la marine marchande.

Il est curieux à première vue que la noblesse se récrie contre cette formation mixte, elle qui ne veut pas de l'organisation militaire dans la Marine ! L'aile marchante de l'Épée empêche Choiseul de réaliser son plan dans cette partie, alors qu'un certain nombre d'officiers, pendant les années du règne de Louis XV où la Marine était immobile, n'avaient pas cru déchoir en demandant et en obtenant des embarquements au commerce. Certains voient dans le discours de Thomas et de ses semblables une attaque du tiers état contre la noblesse, ces auteurs présumant chez les roturiers des

talents qu'ils refusent aux nobles. En réalité Thomas n'égratigne pas la noblesse dans son institution, mais dans son état présent, notamment pour la vénalité des emplois publics et ses suites.

Dans les milieux de la marine marchande, on ne fait plus confiance à la marine militaire pour se protéger en temps de guerre ; celle-ci est mise en accusation, et d'abord pour le recrutement défectueux, la formation mauvaise qu'elle donne à ses officiers militaires, comparés à ceux des *midshipmen*, et pour l'idée même qu'ils se font de leur métier à cause de leurs préjugés et de leur éducation. Le service de la Marine est adapté aux officiers qui y servent et non l'inverse. Sur ce point l'opinion publique s'est retournée contre l'Épée lorsque la guerre sur mer a tourné à la catastrophe.

Les officiers de marine signalent souvent le grand désordre qui règne dans les deux parties du service de la Marine et qui n'a peut-être jamais été aussi grand — ils n'ont pas connu, il est vrai, la fin du règne de Louis XIV —. Des fautes nombreuses et parfois très graves ont été commises qui ont pu déterminer le sort des batailles. Certaines de ces fautes paraissent attenter à tel point à l'honneur qu'elles restent nimbées de mystère ; et, par l'effet de la faiblesse ou de la crainte, le gouvernement n'a poursuivi presque aucun officier coupable en conseil de guerre. Choiseul s'est contenté de faire mettre à la retraite d'office quatre-vingts officiers en janvier 1762, une mesure inusitée jusque-là et qui a déplu ; il a pu y comprendre des suspects.

Aussi le parti que certains officiers d'épée ont pris de déloger la Plume peut-il apparaître comme une manœuvre de diversion. Pourtant le premier et seul libelle imprimé que nous ayons retrouvé pour cette époque, sous le titre de *Considérations sur la constitution de la marine militaire de France*, est antérieur à ces malheurs, puisqu'il date également de 1756. L'auteur, probablement collectif, défend le sophisme selon lequel seul le corps militaire, puisqu'il est seul intéressé à la bonne exécution des travaux de la Marine, doit en être chargé ; on le retrouve, édulcoré, dans le préambule de l'ordonnance principale de 1776. L'auteur s'en prend violemment à la Plume afin de convaincre l'ensemble du corps de l'Épée — il est peu probable que les *Considérations*, même réimprimées par les soins de la Plume avec une postface, aient connu une diffusion quelconque au-delà de la Marine — qu'il faut supprimer le corps civil. Dans ce fatras, plein de mauvaise foi et qui sent la réaction nobiliaire, on note toutefois le souci d'assurer la responsabilité des directeurs de travaux, quoique les moyens proposés soient impraticables. Au moins l'auteur en a-t-il été conscient, la plupart des autres réformateurs militaires se contentant du dualisme, parce qu'ils conservent des officiers civils tout en réduisant leurs fonctions. Le projet comporte encore un nombreux conseil d'administration, ici peuplé de membres de droit et de membres désignés par la Cour, comptant aussi parmi ses membres des officiers élus par leurs pairs.

Le plan de réforme le plus intéressant venu du côté militaire date de 1758 et il est dû à un lieutenant de vaisseau du nom de Narbonne-Pelet. L'on ne s'étonne pas qu'il propose de diviser les fonctions de la Plume dans les ports et de ne lui laisser, au profit de l'Épée, que la paperasse : c'est le plan de l'ordonnance de 1776. Certains officiers prétendent même que sous Colbert la division du pouvoir était telle dans le port et proposent donc de la rétablir ! Ce qui est vraiment nouveau dans ce projet-ci, c'est la nécessité d'armer en temps de paix une portion importante de la flotte chaque année, ici un tiers, et de consentir à la dépense qui en est la conséquence. Cette nécessité forme la base du plan, et c'est la nécessité contraire qui a prévalu jusque-là en temps de paix,

voire en temps de guerre ! Les dix mille matelots et ouvriers nécessaires aux armements annuels seraient levés dans les Classes pour trois ans. Cette dépense supplémentaire serait compensée par les économies escomptées par suite du changement de régime des ports et arsenaux. Le matériel doit être partagé en neuf divisions « à l'instar des troupes de terre par régiments ». Les officiers seraient affectés pour deux ans à l'un des bâtiments de la division. Narbonne explique que cette formation a pour but de mettre une forme et un tour militaires « à ce qui est fait pour l'avoir », et d'occuper et intéresser les officiers à l'entretien du bâtiment auquel ils seraient affectés comme du temps des galères. Des compagnies de matelots et d'ouvriers seraient attachées aux divisions, mais non à chaque bâtiment en particulier.

Ce plan de marine militaire est le brouillon de celui que le comte d'Estaing, officier général d'infanterie passé dans la Marine et donc intrus aux yeux de tous les officiers de marine ou presque, adresse à la Cour en 1763. D'Estaing ne l'a pas imaginé tout seul : il synthétise les idées de ce courant d'opinion minoritaire dans la Marine. L'on doit remarquer qu'il n'y laisse subsister aucune trace de transposition du modèle de son arme d'origine, l'Infanterie, à la différence de la plupart des faiseurs de projets issus du grand corps. Ce faisant il rend à la marine militaire sa division naturelle en vaisseaux, états-majors et équipages permanents.

D'Estaing voudrait ouvrir la carrière aux roturiers sans restriction mais, comme il ne le croit pas possible, il adapte la constitution anglaise dans laquelle deux corps d'officiers sont superposés : le corps supérieur est appelé aux commandements, même si tous ses membres ne commandent pas, le corps inférieur sert en subalterne. Le premier serait réservé à la haute noblesse et aux talents supérieurs, les autres officiers nobles issus des gardes devant passer par les nouveaux grades intermédiaires comme les officiers marchands qui seraient appelés au service du Roi sans avoir été gardes, avant d'obtenir éventuellement un commandement. Cette façon de procéder ressemble aussi à celle qui a cours dans l'Infanterie et les troupes à cheval.

Ses états-majors permanents, nommés pour six ans, ont un effectif standard, et ils sont donc complétés le temps d'une campagne par des officiers affectés à un vaisseau qui ne doit pas être armé. Aux trois brigades d'artillerie des grands ports, il ajoute un corps permanent de 12 700 hommes en 70 compagnies d'officiers-mariniers et matelots levés pour trois ans et de novices engagés pour six ans comme les miliciens, à raison d'une par vaisseau (en tout 181 hommes) et sous les ordres de l'un des capitaines de vaisseau désignés comme les autres officiers des états-majors permanents. Les Classes fournissent aussi l'appoint pour la campagne, s'il y a lieu. Avec les escadres permanentes conçues par Narbonne, mais de taille variable, d'Estaing forme des détachements qui constitueront les armées navales. Ces escadres sont faites pour assurer la subordination des officiers de marine, et aussi pour leur donner de l'émulation, parce que « les hommes épousent d'eux-mêmes les objets auxquels on les attache », ici d'abord leur vaisseau, puis leur escadre permanente.

Le ministre Berryer, tant calomnié, reprend le plan de marine militaire tracé par Narbonne avec un matériel réduit aux proportions permises par les circonstances, mais conserve la marine sédentaire selon l'ordonnance de 1689, avec de fortes réductions d'effectifs, surtout dans la Plume. Ce projet n'a pas de suite, sauf en ce qui concerne cette dernière mesure, qui est prise par Choiseul. Le nouveau ministre, à la fois chargé de la Guerre et de la Marine, décide dès la fin de 1761 de supprimer

l'infanterie de la Marine et de confier son service à l'infanterie de terre ; il décide en même temps de monter son artillerie sur le pied de l'artillerie de terre. La Marine dispose désormais de 2 400 engagés pour diriger le tir de 6 000 pièces, au lieu de 250 bombardiers, et les matelots des Classes ne sont pas exclus de cette spécialité, quoique leur place y soit désormais fort réduite.

Ces deux mesures sont bonnes et, pour immortaliser son passage à la Marine, Choiseul aurait dû se contenter d'y ajouter une autre seulement de celles qu'il avait envisagées : l'ouverture du recrutement du corps de la Marine aux roturiers. Il a en effet imaginé d'instituer deux voies, la principale pour les gentilshommes, l'autre pour les autres nobles et les roturiers, donnant accès au même grade d'enseigne après un examen et un temps de navigation. L'ouverture relative du recrutement dans la Marine serait conforme au règlement régissant l'artillerie de terre du 21 décembre 1761, puisque les roturiers y sont encore admis (alors que, d'après cette même ordonnance, les artilleurs de mer sont des officiers de marine). Le ministre a surtout en vue l'amélioration du recrutement dans la noblesse par l'émulation, alors qu'autour de lui certains voudraient aller plus loin.

S'il était un moment où ce changement pouvait s'opérer, c'était bien après une guerre désastreuse dont le corps de la Marine portait une bonne part de la responsabilité, bien qu'elle eût été difficile à établir dans le détail, si on l'avait recherchée. Certes le corps de la Marine, assommé par le poids de ses fautes (ou qui aurait dû l'être, s'il en avait été conscient) et critiqué par une opinion publique qui a compris avant Choiseul qu'elle s'était trompée en chargeant la Plume, ce corps donc était loin de baisser pavillon. Pour réussir, cette mesure politique devait être préparée en secret et recevoir l'accord sans réticences de Louis XV. Nous n'avons lu nulle part que le corps de la Marine considérait son recrutement exclusif dans la noblesse comme un article de la constitution du Royaume. La noblesse en a la possession depuis longtemps, en fait depuis 1669 avec des exceptions, ce qui n'est pas la même chose. La décision devait naturellement s'étendre peu ou prou à l'Infanterie et aux troupes à cheval, mais l'on commence à y sentir un mouvement tendant au contraire à une fermeture plus stricte, sous l'influence de généraux et de ministres qui préfèrent recruter dans la noblesse pauvre. Louis XV n'a pas dû prendre conscience du danger que représentait pour le régime une composition aussi défectueuse du corps de la Marine. Nous n'en sommes pas moins persuadé que la mesure pouvait être prise en 1762, puisqu'en 1770 le Roi s'est attaqué à un danger autrement plus grand et difficile à conjurer en détruisant le corps du Parlement et en parvenant à établir la justice réglée sur de meilleures bases.

Mais Choiseul est militaire et il est arrivé à la Marine avec de solides préventions contre la Plume, quoiqu'il ait été bien renseigné. Il croit que la réforme morale passe par une nouvelle ordonnance générale, et, à cette fin, il appelle à Versailles des officiers en vue des deux corps afin d'en choisir les rédacteurs, selon un plan qui donnerait la prééminence au corps militaire. Choiseul n'a pas de plan et il attend qu'on lui en propose pour se déterminer. Le canevas qu'il rédige à la suite comprend les idées suivantes : la suppression de l'obligation de résidence, qu'il ne retient finalement pas et pour des raisons qu'il n'explique pas ; la subordination de l'intendant au commandant pour l'exécution des travaux de construction navale, l'artillerie navale ayant été entièrement détachée de l'arsenal et le service du port devant être rattaché directement au commandant ; les états-majors permanents des vaisseaux et frégates, que Choiseul continuait de prôner à la suite de Berryer, sont réduits à deux

lieutenants qui restent affectés à chaque bâtiment et sont chargés à terre de son entretien ; l'écrivain embarqué devient le secrétaire du lieutenant en pied ; le recrutement des officiers est modifié comme nous l'avons rappelé ; l'avancement doit dépendre du temps de navigation et des commandements (notamment 3 ans pour être promu enseigne et 9 ans pour devenir capitaine de vaisseau) ; le commandant à la mer ne tient plus de table, lui-même, l'état-major et les gardes forment trois tables séparées. Choiseul ne dit pas si l'intendant va garder le personnel d'exécution ni ce que celui-ci va devenir.

Le résultat du travail législatif est un projet d'ordonnance de mars 1764 remplaçant partiellement celle de 1689 et accompagné de deux ordonnances particulières, l'une relative au corps de la Plume, l'autre à l'Épée. L'autorité du commandant et celle des officiers de vaisseau y sont mêlées au service sédentaire, mais d'une manière maladroite, qui aurait rendu l'application de l'ordonnance fort difficile dans cette partie.

Le commandant reçoit les ordres de la Cour pour les travaux ; l'intendant doit se trouver à ses conférences. Le militaire du port suit l'exécution des ordres donnés par le commandant et prévient l'intendant au fur et à mesure des besoins. L'intendant garde le personnel d'exécution des travaux de construction navale (chantiers et ateliers), qui sont surveillés par les inspecteurs du conseil de construction, des capitaines de vaisseau dépendant aussi du commandant ; il conserve ses prérogatives dans le service du port, hormis le rattachement hiérarchique des officiers de port au commandant. Dans ces fonctions, l'intendant est plus ou moins subordonné au commandant. Il garde son indépendance pour la recette des deniers, l'acquittement des dépenses, le paiement des appointements et soldes, la paie des ouvriers, les marchés, les vivres, la comptabilité, la levée des équipages et leur répartition. Par conséquent, si l'exécution de la dépense le regarde toujours, l'opportunité lui échappe. Comme le dit l'intendant de Toulon à la lecture du projet, la dualité d'autorité à la tête de l'arsenal n'institue que l'irresponsabilité, et, pour déterminer qui du militaire ou du civil doit le diriger, il n'y a qu'à se demander si un arsenal est une place de guerre ou une manufacture.

Choiseul s'aperçoit enfin que ses militaires l'ont trompé, et il présente au Roi, au lieu du projet d'ordonnance, le plan de d'Estaing. Le caractère impétueux du ministre s'accorde mal avec les lenteurs et les obstacles, il aime mieux explorer une nouvelle voie que de persévérer dans celle qu'il a d'abord empruntée. C'est ainsi qu'il a mis prématurément fin à une expérience intéressante qui aurait préparé l'exécution du plan de d'Estaing. Un officier d'infanterie lui a proposé de créer à Dunkerque un régiment de marine composé d'abord d'officiers bleus ou étrangers et de matelots pris hors des Classes pour des raisons de facilité, alors qu'il aurait fallu choisir des officiers du grand corps de bonne volonté et des marins des Classes. L'inventeur du régiment reconnaît les défauts de son plan (que le ministre n'a pas vus) et se propose de le rectifier. En le laissant faire, Choiseul aurait vérifié avec le temps que des officiers de marine pouvaient commander des matelots engagés. Au lieu de cela, un an après sa création, le régiment étranger de Dunkerque est dissous.

Louis XV, selon ce que Choiseul a rapporté, ne veut aucun changement d'importance dans sa marine : l'ordonnance générale du 25 mars 1765 et ses satellites sont la traduction de cette preuve d'impuissance. La coterie des officiers de marine l'a empêché de modifier le recrutement des gardes, de supprimer la table du capitaine et de faire naviguer des officiers au commerce : le ministre impose un cours d'études plus

suivi et d'un niveau théorique plus élevé, ainsi que des examens. Coyer ne s'est pas étonné du préjugé nobiliaire contre le commerce, puisque la noblesse, assure-t-il, vient seulement de comprendre que l'ignorance n'était pas l'un de ses titres. Cette proposition se vérifie dans la Marine, où les ignorants se cachent désormais. Bien des nouveaux gardes ont dû comprendre que, s'ils devaient apprendre pour être faits officiers, la connaissance des bases théoriques de leur métier leur donnerait une arme de plus contre la Plume. Des conditions de durée de navigation sont introduites dans l'ordonnance du 14 septembre 1764, en particulier 30 mois pour la nomination au grade d'enseigne et 8 ans et trois commandements pour la promotion au grade de capitaine de vaisseau. Cette résolution est encore bien fragile, puisqu'elle doit avoir « son exécution particulièrement en temps de guerre ».

Le plan des brigades d'artillerie est peu à peu affaibli (il reste tout de même 1 200 artilleurs engagés, pour la plupart issus des Classes), l'artillerie repasse à la Marine en 1767 et sa situation est encore plus équivoque qu'avant 1761, le corps étant à présent doté d'un inspecteur général. Un corps technique, depuis longtemps déjà distingué des simples maîtres des ports, a pu profiter des événements pour obtenir un statut particulier qui le mette davantage en valeur et améliore sa situation pécuniaire : c'est celui des constructeurs devenus ingénieurs-constructeurs de la Marine. Ses membres sont officiers par leur commission ou brevet, mais ils ne sont toujours pas mis sur le même pied que les officiers de plume ni surtout que les officiers de marine, auxquels certains rêvent d'être assimilés. La Plume reçoit un uniforme et, à défaut d'améliorer réellement son recrutement, l'on en détache les grades supérieurs pour former un nouveau corps, celui des officiers d'administration. La Plume telle que Colbert l'a voulue est en sursis, et l'on peut dire que la modification de l'ordonnance de 1689, qui a pour cause primitive le désir d'une partie du corps militaire d'envahir le territoire de l'intendant, ouvre la voie à de nouvelles tentatives. C'est en cela que l'action brouillonne de Choiseul s'est révélée néfaste.

Bourgeois de Boynes est nommé ministre de la Marine au moment de la formation du triumvirat réformateur. Grand adversaire de l'administration de Choiseul, il n'a pas dû être fort gêné par celle qu'il a trouvée à son arrivée. C'est le moment de frapper un grand coup : le corps de la Marine s'est ressaisi, mais la volonté du Roi peut et va s'exercer dans cette partie du service public comme dans d'autres.

Le ministre adopte le principe de division des officiers de marine et des troupes préconisé par Narbonne comme le moyen de mettre fin à l'insubordination des officiers et de leur donner de l'émulation. L'affectation du matériel aux divisions, appelées d'abord régiments, doit permettre de mieux l'entretenir. Jusqu'ici, le plan est viable, même si le matériel reste indivis dans chaque régiment. Si l'on s'en tient à l'entretien dans le port, les troupes peuvent encore le rester. Leur effectif dépend de l'activité maritime ; celle-ci n'a pas dépassé le niveau passablement bas des périodes de paix précédentes, et l'on est loin des deux campagnes tous les trois ans préconisées par le principal conseiller du ministre, Jacques Boux, un ancien pilote devenu officier des grades intermédiaires puis lieutenant de vaisseau et surtout connu pour ses connaissances en construction. Le ministre croit devoir mêler les officiers de marine des divisions aux travaux du port, lesquels doublent en particulier les fonctions des sous-commissaires et tiennent ainsi la comptabilité des travaux en double. Il fait également exercer la surveillance technique de ces mêmes travaux par des officiers adjoints au conseil de construction. Conçue pour plaire au corps militaire sans bouleverser le service de



l'intendant, cette intrusion, qui ressemble au système de 1764, l'irrite au contraire, et la résistance dans les ports est réelle. Les esprits se sont échauffés au point qu'il n'y a plus qu'à faire machine arrière après le départ du ministre et rétablir l'organisation de 1765 ou de 1761 (compagnies franches et bombardiers).

Boynes reprend également la réforme du recrutement et de la formation des gardes commencée par Choiseul. Bézout, l'examineur nommé en 1764, se plaint du recrutement exagéré afin d'aider la noblesse pauvre, ce qui a pour effet de faire languir beaucoup trop longtemps les gardes dans leur état. La répétition des exercices finit par les dégoûter de l'étude et les rend souvent inutiles lorsqu'ils sont promus officiers. Bézout insiste également sur le fait que l'esprit d'indiscipline régnant dans les ports nuit à leur éducation. La forme de la compagnie d'infanterie est critiquée. Les gentils-hommes recrutés dans les compagnies se croient tous égaux entre eux. En réalité la plupart sont contrefaits et n'ont aucun motif d'émulation, puisqu'il suffit de vivre et de vieillir pour avancer. L'exclusion d'un garde est très difficile et partant très rare. Les gardes accordent encore trop peu d'importance à l'étude, et les officiers des compagnies, imbus des anciens préjugés, ne les y encouragent pas.

Les commis des bureaux de la Marine qui se montrent favorables à l'ouverture du recrutement en viennent à se demander si elle est possible, dès lors que la constitution du corps militaire a pris de longues racines et intéresse toute la noblesse française. Deux opinions contraires se remarquent de plus en plus dans les mémoires consultés. Les tenants de la tradition, qui forment la majorité du corps, considèrent toujours la carrière d'officier de marine comme un état pour la noblesse ; les modernes l'envisagent comme un métier accessible à ceux qui donnent des preuves de capacité et prônent donc l'examen ou le concours dans la noblesse et dans la partie du tiers état qui est censée lui ressembler. La question du mode de recrutement prend un tour politique.

L'école du Havre, fondée en 1773 d'après les idées des modernes, n'admet pas de roturiers, mais le législateur se réserve la possibilité d'ouvrir des places pour des élèves sans appointements, sans dire de quel genre d'élèves il s'agit. Les élèves appointés, qui passent ensuite gardes de la Marine dans les ports, ne sont pas formés en compagnies, mais en classes. Le cours théorique, qui dure trois ans, n'est pas interrompu par des campagnes de mer. Les élèves sont embarqués chaque année pour une corvette d'été près des côtes qui les oblige à apprendre le métier de matelot avec les ménagements qui s'imposent. Un examen annuel est organisé pour passer d'une classe à l'autre, et Boynes prévoit de remplacer l'examen de sortie par un concours d'admission parmi les gardes en y inscrivant aussi les élèves sans appointements.

Les esprits réactionnaires ont jugé que l'éloignement des élèves était odieux et que le corps ne pouvait donc pas le tolérer. Le renvoi du ministre par le jeune Louis XVI est l'occasion d'un retour en arrière presque complet. L'école du Havre, institution utile et prometteuse, quoique incomplète, est supprimée jusqu'en 1827. Le premier commis Blouin, chargé de rétablir un système qu'il réprouve, admet que les préjugés du corps ne peuvent être vaincus que par le raisonnement et avec le temps. La forme contre nature de la compagnie d'infanterie et l'exclusivité du recrutement dans la noblesse en font partie. L'arrangement de 1775 porte création des aspirants à côté des gardes ; les premiers sont soumis à l'examen sur l'*Arithmétique* et la *Géométrie* de Bézout avant d'être nommés gardes et ils disposent de deux ans pour savoir leur cours. Il repose donc sur l'élimination des incapacités par un examen de théorie : le déchet

constaté en huit ans est de 14 %, et il n'est peut-être pas plus fort que du temps de Choiseul ou même avant lui. Si les corvettes d'été sont maintenues, le retour dans les ports et la forme de la compagnie que le Roi concède au corps de la Marine présentent toujours les mêmes inconvénients.

\*

\*   \*

Le ministère de Sartine donne au parti militaire l'occasion de vider la querelle avec la Plume commencée en 1756. Blouin remarque que le corps est tellement infatué de lui-même qu'il ne sent pas les humiliations qu'il a reçues pendant les guerres de 1744 et 1756. Seule la division permettrait de rectifier le corps tel qu'il est et d'y remettre de l'ordre ; vu ce qui vient de se passer, le commis ne propose pas au ministre d'y procéder à nouveau car les cabales et les intrigues des officiers la feraient encore manquer, même si les mesures étaient prises convenablement.

La faiblesse du ministre ou celle du Roi peuvent expliquer leur attitude dans une certaine mesure : ils concluent avec le corps de la Marine une sorte de pacte, par lequel le corps est invité à se comporter dans la guerre à venir autrement que dans les précédentes, en échange de la direction des arsenaux. Comme on dit, l'opération de 1776 doit « régénérer » la Marine et contribuer à la gloire du nouveau règne : le mot et la chose sont un emprunt de la noblesse maritime à l'idéologie des Lumières. Sans conclure au-delà de ce que nos sources nous ont appris, nous pouvons dire que la militarisation de la Marine s'est faite curieusement, en commençant par les travaux sédentaires, alors qu'au Danemark, toute la Marine a pris la forme militaire.

Le projet d'ordonnance de réforme des arsenaux — la réforme du côté militaire est supposée faite grâce aux parties du projet de 1764 reportées dans l'ordonnance générale de 1765, sauf l'extension des attributions des conseils de construction qui date de 1772 — est confié à un groupe d'officiers de marine parmi lesquels figure Bigot de Morogues, le rédacteur du projet de 1764. Le principe de la division des fonctions des officiers de plume en est repris. La destruction du corps des officiers d'administration, qui est ajoutée, est vue comme le moyen de rendre plus utiles les membres conservés d'un corps nuisible en lui-même. Les arguments pour et contre le changement sont les mêmes.

Les militaires se plaignent de ce qu'ils doivent accepter avec défiance le matériel que la Plume leur fournit lors des armements, d'où des épreuves funestes et ruineuses. Et cela parce que la Plume n'a pas intérêt à la réussite des opérations navales ! La réunion des deux pouvoirs exprimée par d'Orvilliers et reprise par Bonaparte en 1800 est envisagée dans un avenir indéfini, la constitution « mixte » de 1776 devant y préparer peu à peu les esprits. Certains raisonnent en termes de responsabilité et non d'intérêt ; leur point de vue n'a pas prévalu. Le législateur de 1776 ne définit pas la responsabilité de chaque administrateur civil ou militaire, il s'en tient à une dualité d'autorités qui est censée limiter les abus et le gaspillage. Il se peut qu'au lieu de l'intérêt du corps militaire qui est invoqué, deux principes inavoués fondent en réalité la partition des fonctions de la Plume. On peut en effet y voir soit le moyen trouvé pour mettre à couvert la responsabilité des militaires chargés des travaux de l'arsenal, ainsi qu'il en est question de manière insistante dans les mémoires — il ne

faut pas exposer l'honneur de l'officier noble aux malversations, et l'on y pense lorsque la comptabilité des matières sur les bords est confiée à un officier de marine à la place de l'écrivain supprimé —, soit le moyen de séparer les fonctions nobles des fonctions jugées ignobles de la Plume — plus d'un écrivain a pourtant été tiré de la noblesse —, afin d'agréger les premières à celles des militaires.

Blouin rappelle à son ministre les principes qui ont conduit Colbert à donner à la Plume la consistance qu'elle avait encore avant le début des hostilités dans la Marine. Il observe que les officiers de marine ont surtout intérêt à recevoir un matériel d'armement entièrement neuf et en grande quantité : voilà une source prévisible d'augmentation de la dépense, si la nouvelle organisation est adoptée. Leur honneur est attaché au service à la mer, et ils vont négliger l'autre, surtout en temps de guerre. Blouin voit encore que la théorie des travaux ne suffit pas à les diriger, que l'on ne peut faire bien deux métiers à la fois ou à de courts intervalles. Dans le système proposé, tout le monde a part à l'autorité, personne ne répond en son propre nom. La direction des travaux appartient de fait aux hommes techniques, non aux commissaires. Les uns et les autres s'inspectent et s'éclairent mutuellement, il y par là sûreté suffisante pour le service. Avec l'ordre nouveau, les hommes techniques, étant subordonnés aux officiers de marine chargés des directions, vont devoir composer avec des officiers qui n'auront pas la compétence nécessaire. Enfin les militaires, qui veulent tout surveiller dans le port, n'admettent plus de surveillants à la mer. Le nouveau système ne plaît qu'à un certain nombre d'officiers de marine qui forment la cabale du corps depuis 1756, conclut-il.

En 1780, pendant la guerre d'Amérique par conséquent, Blouin évalue le gaspillage des crédits de la Marine et des Colonies à 80 millions sur un total de 190 millions de dépense, et il en impute plus de la moitié à ce qu'il appelle l'anarchie militaire dans les ports. Le budget de ce département est toujours aussi mal conçu. Les dépenses d'armement du temps de paix sont encore considérées comme accidentelles et variables, alors qu'elles devraient constituer la première dépense fixe. Si l'on admet, poursuit le commis, qu'un enseigne ou un lieutenant doit naviguer un an sur deux et un capitaine un an sur quatre, l'effectif du corps est deux fois plus élevé qu'il devrait être. Le nombre annuel de jours de navigation est un peu meilleur, pouvons-nous ajouter, parce que le ministre augmente les états-majors en donnant ainsi aux officiers armés un service trop doux. L'économie qu'on croit faire en temps de paix sur l'entraînement conduit à la ruine en temps de guerre. C'est donc de ce côté que les efforts devraient porter. En 1775, la Marine vient d'admettre l'utilité des stations navales anglaises aux colonies : cette utilité provient du fait que les colonies ne peuvent être réellement défendues que par mer. L'intérêt de l'entraînement des officiers par les stations se conjugue avec celui de la réduction des garnisons des colonies.

C'est donc dans cette direction et non dans la promulgation d'une nouvelle ordonnance que Blouin voit le progrès dans la Marine. La Plume n'a jamais accepté son abaissement et elle profite des circonstances politiques pour obtenir l'abrogation de l'ordonnance litigieuse. L'Assemblée législative rétablit l'ordonnance de 1689, puis le gouvernement consulaire, celles de 1776-1786 avec l'ajout d'un préfet maritime dans chaque port. Les préfets sont supprimés en 1816 puis rétablis en 1827 ; le régime de la Restauration est celui qui rapproche le plus la régie des arsenaux de l'ordonnance de 1776, avec les correctifs apportés en 1786. Le remplacement, dans les directions de travaux, des officiers de marine par les officiers des trois corps techniques, militaires

comme les officiers d'artillerie des Colonies et les officiers de port ou semi-militaires comme les ingénieurs-constructeurs (ils ont été militarisés en 1800), confirme la militarisation du service sédentaire, que le maréchal de Castries a voulue au-delà des officiers qu'il a chargés de diriger les travaux. Même la Plume a fini par prendre l'état militaire.

Les principes de ces vieilles lois sont toujours vivaces lorsque le commandant Gougeard se lève pour tenter de les détruire. Il a certes cru à tort que l'ordonnance de 1776 donnait à la Plume pour devoir et fonction d'être juge en dernier ressort des besoins des consommateurs, c'est-à-dire des militaires<sup>3</sup>. Cette loi, pas plus que celle de 1689, ne le dit. C'est l'esprit qui a changé en un siècle, et il est à croire qu'en cas de désaccord persistant, le conflit remontait jusqu'au ministre, s'il était élevé, les nouveaux intendants ne pouvant jouer leur place dans ces querelles parce que leur nouvelle position était trop faible. Gougeard écrit également que les plaintes, les à-coups et les tiraillements qui ont été constatés ont conduit à la création des préfets maritimes et des conseils d'administration (en 1800), ces derniers étant « le trait d'union entre les divers services et [le] lieu où sont portées et tranchées les questions d'intérêt commun ». Ces conseils datent en fait de 1772 et leur existence a été confirmée en 1776 ; Gougeard montre bien que le dualisme administratif sous le préfet subsiste en entier au XIX<sup>e</sup> siècle et il le déplore.

À la suite de Kersaint et avec raison, il écrit que le ministère de la Marine demeure une organisation décentralisée en 1882<sup>4</sup>. Les ministres responsables, ne recevant pas la preuve écrite des faits accomplis, ont pu chercher une garantie dans la contradiction entre les différents corps « qui étaient appelés localement à l'accomplissement d'un même acte ». L'auteur juge cette garantie illusoire, si elle a jamais existé, et « cette contradiction des corps, qui n'a jamais produit que des froissements douloureux, sans rien ajouter au contrôle sera, dans la réorganisation qui s'impose, remplacée par une centralisation puissante et bien autrement utile. »

Les délibérations des conseils d'administration des ports portent toujours la trace de l'esprit de contradiction entre les corps : « c'est le fond même de l'ordonnance de 1844 ; dès lors on aurait mauvaise grâce à s'en étonner »<sup>5</sup>. Pourtant le groupement des voix ne s'y fait pas en général par corps mais bien par la nature des fonctions que chacun de ses membres exerce : d'un côté on trouve les directeurs de travaux, de l'autre le préfet, le major général et le commissaire général.

L'ordonnance du 14 juin 1844 — et en fait celle de 1776 — superpose à un contrôle technique et financier ce que Gougeard nomme une *ingérence* administrative du commissariat et qui ne fonctionne pas<sup>6</sup>. Pour qu'elle fonctionne, il faudrait d'abord obtenir l'agrément des directeurs de travaux, et ce serait au prix de lenteurs préjudiciables au service et de dépenses en personnel sans rapport avec l'effet utile. Cette espèce de tutelle, ce rouage intermédiaire qui n'est ni l'action ni le contrôle, a fait disparaître la responsabilité des véritables administrateurs que sont les directeurs de travaux, ou tout au moins l'a divisée au point qu'on ne la retrouve nulle part. Gougeard

<sup>3</sup> Auguste Gougeard, *Les arsenaux de la Marine*, 1882, t. 1, *Organisation administrative*, p. 102-103, pour ce paragraphe.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 74-75, pour ce paragraphe.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 84-85, pour ce paragraphe.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 87 à 90, pour ce paragraphe.

conclut donc exactement comme La Luzerne près d'un siècle avant lui. Au surplus cette même administration, autrement dit la Plume, cherche à mettre sa responsabilité à couvert en demandant des conseils au contrôle avant l'action, et celui-ci exerce à son tour son autorité sous le commissariat du port, deux attitudes contraires à toutes les règles, comme le rappelle l'auteur.

Adolphe Messimy (1869-1935), rapporteur du budget de la Marine de 1904, écrit que les idées de Gougéard ont fini par être admises dans la Marine puis mises en œuvre par les ministres Lockroy (1840-1913) et Lanessan (1843-1919)<sup>7</sup>. Ces progrès suivent une longue période d'immobilisme dont plusieurs amiraux-ministres se sont rendus responsables, qu'ils aient été mus par l'esprit de réaction ou qu'ils se soient laissés porter par lui par l'effet de leur propre faiblesse — le rapporteur fait naturellement silence sur eux —. Il pense, contrairement à Gougéard à qui il rend un hommage appuyé, que l'ordonnance de 1844 est adaptée au matériel naval de l'époque mais non à celui de 1903 — tout son raisonnement en matière d'organisation des arsenaux repose sur le matériel —. La « surveillance de la gestion administrative des directions de travaux confiée au commissariat » ne le gêne pas quand il s'agit du matériel simple de 1844, mais elle lui paraît insupportable en 1903. En effet, le maintien de cette surveillance exigeait trois ou quatre fois plus d'agents qu'il n'y en avait ; aussi se bornait-on à enregistrer les renseignements fournis par les directions. L'argument est futile, mais Messimy écrit plus loin que l'élimination du commissariat des travaux par suite du décret du 25 août 1900 donne aux directeurs de travaux « la responsabilité absolue de leur administration » et aux services qui leur sont confiés « la plénitude de l'action administrative » : ce nouvel argument est décisif et rejoint encore le point de vue de La Luzerne.

Le commissariat est incompetent quand il s'agit d'acheter les matériels compliqués ; il s'est opposé à toute modification de l'ordonnance de 1844, et pourtant il ne détient plus que l'apparence de la fonction d'achat, les marchés étant préparés par les services techniques<sup>8</sup>. On n'a pu cependant se passer entièrement de lui qu'en 1900. Enfin le préfet maritime ne peut plus exercer sa fonction de directeur général de l'arsenal : il approuve les mesures proposées par les chefs de service qui l'entourent et signe une multitude de papiers.

Un autre progrès dans l'ordre administratif provient du progrès technique, et il a été mis en application à partir de 1896 d'après les idées du commandant Gougéard<sup>9</sup>. En effet, explique Messimy, le navire moderne ne peut être laissé sans entretien et il a souvent besoin de réparations légères : il reste donc toujours dans une position d'armement relatif dans laquelle il conserve son autonomie, et celle-ci exige que les réparations soient rapidement exécutées et avec des pièces de rechange disponibles. C'est pourquoi la « flotte » — le service militaire, selon le terme que nous avons employé dans ce travail — est maintenant dotée de magasins et d'ateliers pour cet objet et ne dépend plus de l'arsenal.

---

<sup>7</sup> *Rapport fait au nom de la commission du Budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1904 (ministère de la Marine), par M. Messimy, député. Annexe au procès-verbal de la séance de la chambre des députés du 4 juillet 1903. Impressions de la Chambre des députés, n° 1201 ; p. 26, 31 et 33, pour ce paragraphe.*

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 30-31, pour ce paragraphe.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 32-33, pour ce paragraphe.

Les progrès dans l'organisation administrative, quoique incomplets et tardifs, satisfont le rapporteur. Il n'en va pas de même de l'organisation industrielle, et le discours, plus discret que celui de La Luzerne qui n'est destiné qu'au Roi, selon l'ancienne règle, ne peut omettre de parler des ouvriers. Messimy pose que la lenteur des travaux des arsenaux et leur faible productivité n'ont pas pour première cause la paresse trop réelle d'une partie du personnel ouvrier<sup>10</sup>. Il s'en prend surtout à leur mauvaise organisation, « si archaïque, si peu industrielle ». Celle-ci a d'abord une influence directe sur l'activité des ouvriers, en ce que les ingénieurs, surchargés de tâches inutiles et dont les bureaux sont éloignés des ateliers et chantiers, négligent leur surveillance ; les autres surveillants sont en revanche beaucoup plus nombreux que dans l'industrie, et nombre d'entre eux ne sont que des bras inutiles.

L'organisation des arsenaux est anarchique, alors que chacun d'eux ne devrait être qu'une seule usine travaillant sous une direction technique et industrielle unique placée à Paris<sup>11</sup>. Au lieu de cela, chaque organe de chaque port est indépendant des autres et vit isolément, l'outillage et les frais généraux sont multipliés et la transformation du matériel naval n'a produit que des organes nouveaux ajoutés aux anciens. Les méthodes modernes de l'industrie y sont inconnues, mais les intérêts locaux défendent ce qu'ils considèrent comme leur part du budget de la Marine.

Messimy préconise les changements suivants<sup>12</sup>. Dans chaque port de guerre, les directions des constructions navales, de l'artillerie et des défenses sous-marines sont fusionnées et placées sous l'autorité d'un directeur général responsable, un ingénieur ou un officier de marine, subordonné au préfet comme l'est le major général chef du groupe flotte. Le préfet joue le rôle d'arbitre en cas de conflit d'intérêts, et le conseil d'administration, devenu inutile, est supprimé. L'exécution des travaux est spécialisée dans trois services : service technique, service des ateliers et service d'administration (confié à un ingénieur ou à un commissaire, ce dernier service est chargé des approvisionnements de la direction générale, les marchés intéressant tous les ports étant passés à Paris, de la gestion du personnel, de la liquidation des créances et de la comptabilité). À l'usine portuaire doivent être appliquées les « méthodes industrielles de direction, de spécialisation et de division du travail ». Enfin Messimy préconise comme Colbert la spécialisation des ports : les constructions navales à Brest, Lorient et Rochefort, les armements et réparations à Cherbourg et Toulon.

Dans le domaine industriel, tout reste donc à faire, alors que les idées sont plus précises qu'en 1791. À la militarisation des arsenaux succèdent les tentatives d'« industrialisation » selon l'appellation qui a cours après la guerre de 1914. Les arsenaux de la Marine, peu après ceux qui ont dépendu de l'Artillerie jusqu'en 1935, viennent d'être retranchés de l'administration de l'État et constitués en société nationale. Trop tard peut-être, les uns et les autres ont enfin trouvé leur forme naturelle.

\*

\*      \*

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 71, pour ce paragraphe.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 23-24, 27-28 et 34, pour ce paragraphe.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 39-40 et 44 à 47, pour ce paragraphe.

Sartine est renvoyé au mois d'octobre 1780 pour une imprudence en matière financière ; il a peut-être pensé qu'il pouvait se comporter comme les anciens ministres, mais les temps ont changé, et Louis XVI préfère garder Necker. Son successeur, le marquis de Castries, est un lieutenant général de cavalerie proche de Choiseul et de la Reine, et aussi un ami et un partisan de Necker. Sans revenir sur l'ordonnance de 1776, il la retouche et étend le principe dualiste à l'administration des Classes au moyen d'officiers de marine retirés du service de mer, et ce afin de limiter le pouvoir arbitraire des commissaires. Il reprend le plan de Boynes de réforme du service militaire, qui est à ses yeux l'objectif principal de son ministère.

Les fautes du corps se répètent pendant la guerre d'Amérique, même s'il a été plus facile de les dissimuler derrière la victoire de Yorktown et les succès de Suffren dans les Indes. Pourtant l'on remarque aussi des progrès et, de ce point de vue, la bataille des Saintes est une cruelle désillusion. Encore des querelles de personnes, comme sous le ministère de Colbert, encore des clans qui se forment à l'occasion d'une bataille malheureuse. Le procès auquel Castries s'est rallié sous l'influence de l'opinion publique, qui lui sert souvent d'égide, n'est pas bon pour les esprits dans la Marine. De plus, lors de la préparation de la campagne de la Jamaïque, d'Estaing, qui a reçu le commandement de la flotte combinée à Cadix, expérimente la formule des officiers d'équipage qu'il a proposée en 1763 : autre trait de cette insubordination invétérée, la protestation publique des enseignes de l'armée doit l'y faire renoncer. L'expérience que Castries a autorisée est manquée, et qui dit que celles qu'il imagine pour sa nouvelle constitution maritime pourront même être tentées ?

Les auteurs de mémoires continuent de prôner ou de bannir le recrutement de roturiers dans le grand corps. Les ministres ont recruté plusieurs centaines d'officiers bleus pendant la guerre, et en ont intégré un bien plus grand nombre que leurs prédécesseurs, si bien que l'effectif des officiers des grades intermédiaires ou petit corps atteint le cinquième de celui du grand corps. Blouin était d'avis de séparer ces officiers de ceux du grand corps dans les armements, afin de leur épargner les brimades et humiliations habituelles. Il en vient à penser que l'on peut placer ces officiers dans un corps subalterne d'officiers de marine, comme les *warrant officers*, les meilleurs éléments passant ensuite et comme avant dans le corps noble, dont les membres sont seuls appelés aux commandements. Le principe est exposé ainsi : « la naissance, avec un mérite suffisant, doit obtenir les distinctions, surtout dans les monarchies, sans cependant exclure de l'élévation aux places les grands talents sans naissance ». C'est une régression dans la mesure où les officiers des grades intermédiaires obtenaient des commandements intéressants. Blouin demande une éducation commune, à l'instar des élèves de conditions différentes d'un même collège. Un officier ose écrire que l'existence et la stabilité de la monarchie ne dépendent pas des prérogatives de la noblesse, et qu'elle peut subsister même sans corps de noblesse. L'exclusivité du recrutement ne peut que tourner à l'avantage de la noblesse et non à celui de l'État.

Le corps de la Marine souffre depuis longtemps d'une véritable maladie mentale. Il jalouse toutes les supériorités, de cette jalousie « envieuse, inquiète, si attentive à fermer la porte au mérite qui cherche à percer, ou à déguster sans relâche celui qui a su parvenir malgré [lui] ». Entre officiers du corps, l'égalité doit être absolue. Il est interdit de se distinguer trop des autres : tous se valent, tous doivent arriver à leur tour. Il est dangereux de faire mieux que les autres avant ses camarades car c'est presque attenter à leurs droits et à leur honneur ; plus d'un officier a fait les frais de cet

esprit de corps. Des officiers n'ont pas été infectés par les préjugés du corps : ils doivent se cacher. Gougeard écrit que le recrutement privilégié devait en favoriser l'éclosion et les progrès, et il décrit l'ancien corps ainsi : « Un profond dédain pour tout ce qui leur était étranger, un esprit de corps puissant, tenace, poussé à ce point qu'ils ne craignirent pas, plus d'une fois, d'entrer en lutte avec l'autorité centrale, mais faussé et détourné de ses véritables voies ; tel est l'aspect sous lequel se présente à nous le corps des officiers de la Marine avant et pendant la guerre d'Amérique. Cet esprit d'exclusion et de caste fut, il faut bien le reconnaître, trop souvent confondu par les officiers du règne de Louis XVI avec l'esprit de corps entendu dans son bon, dans son véritable sens. »<sup>13</sup>

Un changement d'état d'esprit est pourtant perceptible pendant les quelques années qui séparent la fin de la guerre d'Amérique de la Révolution, comme si, enfin, la guerre avait servi de leçon. On le voit dans la manière dont les ordonnances de réforme sont reçues dans le corps. La table du capitaine est abolie en décembre 1782 : le commandant du port de Brest représente au ministre que la « partie saine » du corps sent tout le bien que contient le règlement, mais il le prie de veiller à ce qu'il soit appliqué à la lettre dans les autres ports, comme s'il craignait que cette mesure ne dût ensuite être rapportée. La décision n'a jamais été remise en question. Des mesures prises avec habileté en 1784 permettent d'éloigner du corps la moitié des capitaines de vaisseau sans compter les officiers des autres grades, et il y a bien des indésirables dans le nombre. La promotion insolite de 22 capitaines comprend, de l'aveu du ministre, peu d'officiers capables de commander une escadre. L'ordonnance des Classes permet d'y placer encore 33 capitaines méritants, mais à qui l'on ne peut plus non plus confier de commandement de vaisseau. Par l'ordonnance concernant la non-activité des capitaines de vaisseau, Castries laisse planer l'incertitude sur le sort des autres capitaines pendant plus d'un an. Nombre d'entre eux n'ont pas attendu la publication de la liste de non-activité et ont demandé leur retraite, afin que l'on n'y voie pas leur nom : c'est le but recherché. Plusieurs officiers se sont ensuite plaints à La Luzerne du traitement qu'ils ont subi : ce ministre assure que l'incapacité de servir ou les fautes professionnelles ont justement provoqué l'exclusion (avec pension, rappelons-le). Dans l'ensemble donc, le corps en cours de « régénération » (Castries emploie lui aussi le mot) se tait et obéit : Boynes aurait été bien surpris, s'il avait assisté à ce spectacle, moins de quinze ans après la fronde qu'il avait dû combattre...

Dans le rapport général des ordonnances et règlements datés du 1<sup>er</sup> janvier 1786, Castries assure le Roi que la « révolution » est possible, maintenant qu'un grand nombre d'officiers de marine ont secoué le joug des préjugés qui tiennent à leur éducation, même si certains craignent encore la réforme des abus. Il attribue à l'inexistence d'une constitution pour le corps « le mauvais esprit qui a anéanti dans tant d'occasions les qualités supérieures et les talents d'une grande partie de nos gens de mer ». Il présente donc les articles de la constitution qu'il croit la meilleure, au moins dans les circonstances du moment.

La marine militaire est divisée en neuf escadres permanentes, les officiers et le matériel naval sont répartis également entre les escadres. Mais, contrairement au plan de division de 1772, les officiers de la marine noble ne sont attachés à aucune compagnie de canoniers-matelots (ce sont les nouveaux sous-lieutenants de vaisseau qui doivent les commander). Ces officiers sont cependant organisés en une hiérarchie

---

<sup>13</sup> [Réf. 1] : p. 117-118.



permanente à terre, et ils composent les états-majors des bâtiments de leur escadre, lorsqu'il en est armé. Ils sont employés par roulement aux travaux du port et à l'entretien des bâtiments de l'escadre. Le principe de division des travaux à terre est le suivant : l'entretien et la conservation des bâtiments désarmés aux divisions de canonnières-matelots, à raison d'une par escadre, les constructions neuves et les grosses réparations aux directions. Il était prévu d'affecter des ouvriers aux divisions, mais le ministre a craint de compliquer le travail de l'arsenal. Cette division des travaux entre l'arsenal et la flotte est déjà celle dont Gougéard parle en 1882.

Le service à bord est régi par de nouveaux règlements ; il y est surtout question du service de l'officier, et le soin qui y est mis montre à quel point le ministre se soucie de lui faire prendre le pli et le bon pli. Des bâtiments pris dans chaque escadre permanente devaient constituer des escadres de garde pour surveiller et protéger les côtes de France toute l'année et venir au secours des bâtiments en danger : ce service n'existait plus et il permet d'exercer officiers et hommes. C'est une transposition des *guardships* anglais qui n'a pu recevoir d'exécution.

Castries veut remplacer l'infanterie de la Marine par un corps de canonnières engagés, formés à l'artillerie et capables de participer au service des matelots à bord : il les appelle canonnières-matelots. Une artillerie portée au maximum de 10 000 pièces — il y en a en réalité environ 8 000, soit nettement plus que du temps de Choiseul — requiert l'emploi de 2 500 maîtres-canonnières et 5 000 chefs de pièce, plus 48 000 servants qui sont des matelots et des soldats de l'armée de Terre détachés sur les bords avec leurs officiers. L'effectif du nouveau corps doit donc être réglé sur ce pied à 7 500 hommes. Le rejet des troupes réglées pour les équipages s'observe une fois de plus dans la Marine, et le ministre doit lui faire violence.

Il cherche à limiter l'emploi des gens de mer dans les équipages en utilisant ou en essayant d'utiliser les autres ressources disponibles : l'infanterie de terre comme l'avait fait Choiseul, les milices, la garde-côte. Pourtant, le règlement de 1786 fixe la proportion des gens de mer aux trois quarts environ de l'équipage en temps de guerre ; les effectifs, plus forts que dans la marine anglaise, sont d'ailleurs en diminution depuis 1765 et 1779. Même si tous les gens de mer sont loin d'être des matelots d'élite, qu'ils aient ou non touché une manœuvre haute, ce pourcentage est vraiment excessif et caractérise mieux que d'autres le rendement de l'institution des Classes.

Castries adopte le principe des deux corps d'officiers navigants de la marine anglaise. Le nombre de grades est maintenu à trois dans la marine supérieure (les grades des officiers particuliers du grand corps) et réduit à un seul dans la marine subalterne (les anciens grades intermédiaires). Le grade d'enseigne est supprimé, les nouveaux lieutenants de vaisseau, issus des gardes rebaptisés élèves de la Marine, ne peuvent être nommés avant six années de navigation, comme en Angleterre. Les nouveaux sous-lieutenants sont fort nombreux et doivent le rester, mais leurs fonctions sont variées. De plus ils ont le droit de naviguer au commerce lorsque leur présence au corps n'est pas nécessaire ; ils conservent alors la moitié de leurs appointements. Le ministre voudrait recruter non plus de simples officiers marchands (les officiers bleus titularisés), mais d'anciens volontaires formés dans la Marine selon le nouveau plan d'instruction (le premier datant de 1764). L'accès au grade de lieutenant de vaisseau ne doit dépendre que des services et des actions de guerre. Les lieutenants du recrutement latéral roulent avec les nobles pour l'accès au grade de capitaine de vaisseau, mais le ministre ne

prévoit pas ou ne conçoit pas que les anciens sous-lieutenants puissent devenir des officiers généraux.

Les campagnes des officiers entrent désormais en ligne de compte pour l'avancement et la croix de Saint-Louis : une année de navigation compte pour deux ans d'ancienneté en temps de guerre et dix-huit mois en temps de paix. Castries a été moins heureux en ce qui concerne la résidence : il était favorable à la suppression de l'obligation de résidence, mais les commandants des ports y étaient hostiles. La mesure adoptée est une demi-mesure : chaque année, les escadres reçoivent un certain nombre de congés sans appointements pour les officiers.

Le maréchal sait que la réforme de la jeunesse permet de modifier les états et les corps de manière facile et durable, quoique les fruits soient longs à obtenir. Il n'était pas en son pouvoir de revenir sur la décision prise par Louis XVI en 1781 et d'ouvrir le recrutement dans la Marine ; aussi a-t-il essayé de tirer un meilleur parti de la noblesse, ce qui était évidemment possible. Dans son esprit les collèges qu'il a fondés, ou plus exactement les classes créées dans les collèges d'Alès et de Vannes, sont destinés à donner loin des ports et de l'esprit qui y règne une première formation théorique à tous les futurs élèves de la Marine. Cette formation qui dure trois ans est sanctionnée par un examen permettant de s'assurer que les élèves sont suffisamment intelligents pour remplir les fonctions qui doivent leur être confiées. Ces collèges sont aussi un prolongement des écoles militaires fondées en 1776 : la noblesse pauvre y trouve les moyens qui lui manquent de plus en plus de préparer les enfants qu'elle destine à la carrière militaire à l'examen d'entrée qui se généralise dans tous les corps. Des candidats externes nobles sont admis à se présenter à l'examen jusqu'à ce que les boursiers du Roi remplissent toutes les places d'élève de la Marine. La Luzerne, considérant l'œuvre de son prédécesseur comme un simple acte de bienfaisance envers la noblesse, maintient le double recrutement et transforme l'examen en un concours dans la noblesse en 1788 : au concours de 1790, 200 candidats se présentent et il y a 40 places. La formation se poursuit dans le port, avec alternance de navigations et d'instruction à terre, sans l'appareil de la compagnie d'infanterie, mais avec des examens suivis. Castries pense que l'enseignement théorique donné aux gardes a été poussé trop loin et que la pratique a été trop négligée ; or, plus il y aura d'armements, plus il se formera de bons officiers.

En somme le corps militaire de la Marine est un grand malade qui vient d'entrer en convalescence, grâce aux efforts du maréchal de Castries et de ceux qui l'ont secondé ou soutenu dans cette tâche. Ce ministre lui a donné une constitution imparfaite, mais supérieure à tout ce qui a précédé, c'est-à-dire rien ou presque rien. Il aurait fallu une génération et beaucoup de fermeté et de persévérance de la part de l'autorité supérieure pour lui faire prendre définitivement le bon pli. Avec la Révolution, la Marine rétrograde. Si une petite partie de l'ancien corps noble continue de servir et que les sous-lieutenants de vaisseau peuvent donner leur mesure, la masse des nouveaux venus et les ministres incapables ou impuissants font réapparaître les anciens défauts, qui se remarquent encore à Aboukir, Trafalgar et ailleurs. L'effort reprend tant en ce qui concerne les hommes que les officiers, et il faut encore environ un siècle pour que le service militaire prenne vraiment la forme militaire.

## **ANNEXES**



**UNE AUTRE MARINE (1756-1789).  
RÉFORME D'UNE INSTITUTION.**

32 TABLEAUX ANNEXES, p. 821 à 856.

Tableau n° 1 : Nombre de bâtiments à flot, aux époques indiquées (1669-1757).

Source : États abrégés de la Marine.

	début 1669	1.7. 1671	1672	1673	1.1. 1675	1.1. 1676	1.1. 1677	1.1. 1679	1.1. 1682	1.1. 1683	1.1. 1686	1.1. 1687	1.1. 1688	1.1. 1689	1.1. 1690	1.1. 1691
Vaisseaux de 1er rang	9	16	10	10	11	12	12	12	12	12	10	10	10	9	9	17
" 2ème rang	23	16	22	22	23	27	26	20	19	20	21	21	20	24	24	26
" 3ème rang	25	33	34	37	36	33	30	31	35	36	39	43	36	35	38	42
" 4ème rang	21	21	23	21	18	22	22	23	26	25	26	22	27	28	26	20
" 5ème rang	-	29	29	29	29	23	36	17	21	21	19	16	19	22	23	22
total des vaisseaux	78	119	118	119	117	117	126	103	113	114	115	112	112	115	120	127
frégates légères	14	22	26	27	24	17	28	17	23	24	21	19	19	26	26	27
brûlots	22	16	17	18	19	16	17	14	7	7	9	11	11	10	30	36
galioles à bombes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	10	10	10	10	10	10
filotes	34	39	24	24	23	24	24	19	20	20	23	23	21	21	18	30
corvettes	-	-	-	-	9	14	14	16	10	10	9	10	10	10	16	24

1.1. 1692	1.1. 1698	1.1. 1699	1.1. 1700	1.1. 1701	1.1. 1702	1.1. 1704	1.1. 1706	1.1. 1707	1.1. 1708	1.1. 1709	1.1. 1710	1.1. 1712	1.6. 1716	1.6. 1717	1.9. 1718	1.1. 1719	1.1. 1723	1.1. 1729
22	26	26	26	25	25	24	23	22	22	22	21	21	11	5	4	5	2	1
27	30	20	20	18	18	30	29	20	21	19	18	18	11	8	7	7	13	15
46	47	51	47	50	34	34	39	48	47	43	36	32	24	24	22	21	14	15
16	13	19	18	18	17	18	17	22	21	24	21	15	15	13	13	13	14	14
21	20	17	18	19	21	22	12	10	10	12	9	10	5	4	3	3	1	-
132	135	132	129	130	135	128	120	122	121	120	105	96	66	49	49	44	45	45
32	27	20	20	19	21	25	24	26	26	20	17	18	13	11	11	10	9	10
31	22	12	11	9	8	8	9	10	10	10	7	5	3	1	1	1	-	-
10	8	5	6	7	7	5	7	7	8	8	6	6	2	1	1	1	1	3
28	60	40	30	21	26	22	19	20	22	23	17	18	3	4	5	7	7	10
32	29	20	20	15	11	13	13	18	16	21	12	11	7	4	3	9	-	3

	1751	4. 1753	1757
vaisseaux de 80 canons	4	5	5
" 74 canons	14	16	21
" 70 canons	1	1	4
" 64 canons	16	19	18
" 60 canons	2	1	1
" 50 canons	8	8	5
total des vaisseaux	45	50	54
frégates	24	24	34

1.1. 1734	1.1. 1736	1.1. 1738	1.1. 1739	1.1. 1741	1.1. 1742	1.1. 1743
1	1	1	1	2	2	-
14	14	14	14	14	14	16
18	19	20	20	23	21	22
13	12	12	12	11	11	11
-	-	-	-	-	-	-
46	44	46	47	51	48	49
13	12	12	13	15	15	15
5	5	5	5	5	5	5
2	2	2	2	1	1	1
11	11	12	12	10	10	11
11	11	12	11	11	11	11

Tableau n° 2 : Organisation des officiers de vaisseau de 1669-1670.

Sources (discordantes) : B<sup>2</sup>-444 (repris par Truguet) et B<sup>8</sup>-17 (Laffillard).

Commission		lieutenants* généraux des a.n.	chefs d'escadre*	capitaines de marine	capitaines de frégate légère	lieutenants des vaisseaux du Roi	capitaines de brûlot	enseignes des vaisseaux du Roi
du Grand Maître	du Roi							
1627		1 (Duquesne)		-	-	-	-	-
1636			1 (M. Gabaret)	-	-	-	-	-
1643		1 (de Martel)		-	-	-	-	-
1644			1 (d'Alméras)	-	1	-	-	-
1645				-	-	-	-	-
1646				-	-	-	-	-
1647				-	-	-	1	-
1648				1	-	1	-	-
1649				1	-	-	-	-
1650				2	-	-	-	-
1651				-	-	-	-	-
1652			1 (Thurelle)	4	1	-	1	-
1653				2	-	-	-	-
1654				1	-	-	-	-
1655				1	-	-	-	-
1656				-	-	-	-	-
1657				-	-	-	-	-
1658				1	-	-	-	-
1659				-	-	-	-	-
1660				2	-	-	-	-
1661				-	-	6	-	2
1662				1	-	1	-	-
1663				2	-	2	-	3
1664				1	-	2	-	-
1665				9	1	5	-	10
1666				13	3	19	2	8
1667				10	2	20	2	9
1668				2	-	9	1	14
1669				1	-	7	-	4
-	1669			1	-	1	6	7
-	1670			4	5	19	1	26
Total B <sup>2</sup> -444 : 266		2	3	59	13	92	14	83
dont ancienne Marine : 196		2	3	54	8	72	7	50
nouvelle Marine : 70		-	-	5	5	20	7	33
Total B <sup>8</sup> -17 : 365		2	3	58	14	124	28	136
congrédiés		-	-	n.d.	13	69	16	60

\* année de nomination dans le grade de capitaine (Thurelle était capitaine de galère)

Tableau n° 3 : Organisation de la Marine de 1669-1670.

Source : L. Truguet, dans L. M. Bajot, *Lettres rétrospectives sur la Marine*, 1851, p. 194 à 198.

	Tou- lon	Roche- fort	Brest	Le Havre	Dun- kerque	total	appoin- tements
maîtres- charpentiers	3	5	5	-	-	13	3x2 400 2s1 800 8x1 200
sculpteurs	3	1	1	-	-	5	1x3 600 1x1 800 1x1 500 1x1 200 1x1 000
peintres et doreurs	1	3	2	-	-	6	1x2 500 1x1 200 2x1 000 1x800 1x740
pilotes- hydrographes	-	2	1	-	-	3	1x720 2x600
ingénieurs	1	-	-	-	-	1	1 200
maîtres d'équipage	2	3	3	-	1	9	1x840 4x600 2x540 1x480 1x400
canonniers	1	1	2	-	-	4	2x600 2x480
maîtres d'ouvrages	9	15	11	-	-	35	
total des maîtres entretenus des ports	20	30	25	-	1	76	

médicins	-	1	-	-	-	1	720
chirurgiens- majors	-	1	1	-	-	2	1 600 1 414
chirurgiens ordinaires	2	1	-	-	-	3	2x600 1x360
aumôniers	1	1	1	-	-	3	600
total des officiers des hôpitaux	3	4	2	-	-	9	

1. Officiers militaires.

	Toulon	Roche- fort	Brest	sans dépar- tement	total	fixa- tion
vice-amiraux	-	1	-	-	1	2
lieutenants gén. des a.n.	1	-	1	-	2	2
chefs d'escadre	1	1	1	-	3	6
capitaines de marine (y c. 3 capitaines de port)	19	22	11	10	62	[60]
lieutenants de vaisseau (y c. 5 lieutenants de port et 2 lieutenants des gardes)	33	30	11	25	99	[60]
enseignes de vaisseau	25	28	7	23	83	[60]
capitaines de frégate légère	2	9	-	2	13	
capitaines de brûlot	-	8	5	1	14	[60]
aides-majors	-	1	1	-	2	
total	81	100	37	61	279	

2. Officiers civils.

	Tou- lon	Roche- fort	Brest	Le Havre	Dun- kerque	total	appoin- tements
intendants	1	1	-	-	-	2	12 000
commissaires gén. ordon.	-	-	1	1	1	3	9 000
commissaires généraux	1	-	-	-	-	1	3 600
commissaires ordinaires	11	9	4	-	1	25	1x2 400 1x1 800 23x1 000
contrôleurs généraux	1	-	-	-	-	1	3 600
contrôleurs (= commis au contrôle.)	-	1	1	1	1	4	1x1 800 3x1 200
gardes- magasins	1	1	1	-	-	3	1 200, 900, 840
écrivains	55	23	12	-	2	92	600, 480
commis aux Classes	9	-	-	-	-	9	1x800 2x600 3x480 3x400
total des officiers de finance	79	35	19	2	5	140	



Tableau n° 4 : Effectif des officiers militaires de la Marine  
sources : *États abrégés de la Marine* (1675-1743, 1751,  
S.H.D. 9S106 (1759) et

	l.l. 1675	l.l. 1676	l.l. 1677	l.l. 1679	l.l. 1682	l.l. 1683	l.l. 1686	l.l. 1687	l.l. 1688	l.l. 1689	l.l. 1690	l.l. 1691	l.l. 1692	l.l. 1696	l.l. 1698	l.l. 1699	l.l. 1700	l.l. 1701	
1. amiral	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. vice-amiraux (y compris sur- vanciers)	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3. lieutenants généraux des armées navales	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5
4. chefs d'escadres	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	8	8	10	10	10	11	9	
total des officiers généraux	11	11	11	11	11	11	12	11	12	12	16	16	16	18	19	19	20	18	
5. capitaines de vaisseau**	78	78	86	89	91	89	95	107	104	112	137	132	134	179	161	159	154	145	
6. capitaines de port	2	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	
7. majors	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	
8. commissaires généraux de l'artillerie (militaires)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	3	2	2	
9. inspecteurs des compagnies franches	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	3	3	
total	82	84	92	95	98	96	102	114	111	119	145	141	143	193	176	174	168	159	
10. capitaines de galiote, puis d'artillerie	-	-	-	-	-	-	8	9	9	9	5	6	6	6	4	4	3	6	
11. capitaines de frégate légère	16	23	21	23	19	19	24	28	26	26	32	27	44	52	46	43	42	41	
12. lieutenants de vaisseau**	111	116	116	125	120	113	125	131	124	141	145	222	288	278	262	258	249	242	
13. lieutenants de port	3	5	5	6	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	8	8	
14. aides-majors	2	1	2	2	6	6	7	8	8	7	7	9	9	10	10	10	8	8	
15. lieutenants de galiote, puis d'artillerie	-	-	-	-	-	-	9	8	8	12	11	6	6	9	9	9	9	10	
total	116	122	123	133	134	127	149	155	148	168	171	246	312	306	290	286	274	268	
16. capitaines de brûlot	14	11	18	19	17	17	15	15	14	23	30	32	38	40	35	30	30	26	
17. enseignes de vaisseau**	137	134	136	164	155	149	146	180	181	205	184	292	391	440	402	391	379	371	
18. enseignes de port	2	4	3	4	6	6	7	6	6	6	6	9	9	6	7	7	7	8	
19. enseignes de galiote, puis sous- lieutenants d'artillerie	-	-	-	-	-	-	10	9	9	8	8	6	6	6	9	7	7	7	
total	139	138	139	168	161	155	163	195	196	219	198	307	406	455	416	405	394	388	
20. lieutenants de frégate légère, puis de frégate	8	10	10	15	12	12	8	7	7	9	11	14	38	49	45	44	41	41	
21. capitaines de flûte	6	5	3	8	2	2	6	6	6	4	2	12	11	12	12	12	11	10	
22. enseignes de bombardiers, puis (*) aides d'artillerie	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	-	2	2	9*	7	7	7	9	
total des officiers militaires de la Marine (1) à (22)**	392	404	417	472	454	439	489	542	531	591	610	803	1.016	1.140	1.050	1.024	990	966	
dont officiers de vaisseau (amiral exclus)	384	390	404	457	434	419	439	494	483	540	566	759	971	1.080	994	968	936	904	
officiers d'artillerie et inspecteurs d'infanterie (8)+(9)+(10)+(15)+(19)+(22)	-	-	-	-	-	-	29	28	28	31	24	20	23	38	33	33	31	39	
officiers de port (6)+(13)+(18)	7	13	12	14	19	19	20	19	19	19	19	23	21	21	22	22	22	22	
effectif des gardes du pavillon et de la Marine (y compris les grades)														706	624	684	646	662	

\*\* y compris les officiers des compagnies de gardes ayant le grade ou le rang de capitaine, lieutenant ou enseigne de vaisseau.

dans chaque grade, aux époques indiquées (1675-1761)  
 1753, 1755, 1757 ; 306AP21, pièce 12 (1747) ;  
 A.N. G128 f° 22 et 33 (1761).

1.1. 1702	1.2. 1704	1.12 1706	1.12 1707	1.11 1708	1.10. 1709	1.10. 1710	1.12 1712	1.7. 1716	1.10. 1717	1.10. 1718	1.10. 1719	1.5. 1723	1729	1.10. 1734	1.9. 1736	1.6. 1738	1.1. 1739	1.5. 1741	1.1. 1742	1.1. 1743	1747	1751	4. 1753	1755	1757	1.1. 1759	1.3. 1761	
1 3	1 3	1 3	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 3	1 3	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2	1 2
5	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	6	5	6	7	6	6	4	5	5	6	6	5	
8	11	11	12	12	12	12	12	14	13	13	13	12	13	12	13	12	11	11	11	10	12	15	12	14	18	18	17	
17	19	19	19	20	20	20	20	22	20	20	20	20	21	21	22	21	19	20	21	19	21	21	20	22	27	27	25	
143	158	160	161	159	158	156	161	139	129	123	114	93	86	88	84	107	101	124	102	85			121	140			166	
6	6	6	6	6	6	6	6	5	6	6	6	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3		4	4			4	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4			3	
2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3			3	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3		-	-	-			2	
157	172	175	176	174	173	171	176	153	144	137	128	107	98	100	96	119	113	135	114	97	113	125	130	151	208	203	178	
5	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	n.d.	1	2	2			3	
39	53	51	51	51	51	50	56	48	45	43	41	33	11	2	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
242	262	262	262	262	258	255	257	228	215	207	195	177	149	158	161	159	158	178	172	167			194	196			267	
9	9	9	9	7	10	10	9	10	9	9	9	7	9	8	8	8	9	8	8	9	9		14	13			14	
8	9	10	10	10	10	10	10	10	9	9	10	10	9	6	8	10	9	9	9	10	8		7	6			11	
10	9	9	9	9	8	8	9	8	7	9	9	8	9	9	9	11	9	9	9	9	9		13	16			8	
269	289	290	290	288	286	283	285	256	240	234	223	202	176	181	186	189	187	204	200	193	190	195	228	231	323	303	300	
26	41	42	42	41	40	43	42	38	38	35	30	14	7	3	10	4	4	3	2	2	n.d.	5	4	5	10	9	7	
367	390	389	388	386	389	390	398	362	345	334	325	287	232	288	236	284	275	268	278	273			309	327			318	
8	8	8	8	9	8	7	7	6	7	7	6	9	9	8	7	7	8	7	10	11	8		15	12			20	
8	9	9	9	8	9	8	9	7	7	9	9	9	9	10	11	9	10	10	9	8		20	23			18		
383	407	406	405	403	406	405	414	375	359	350	340	305	250	306	254	300	293	285	297	292	341	353	344	362	406	387	356	
39	40	40	40	39	40	39	42	35	32	32	30	22	15	10	9	9	10	8	7	8	n.d.	13	13	14	26	26	25	
10	19	19	18	18	18	17	18	15	14	13	12	9	7	6	4	4	5	3	3	3	n.d.	4	5	3	5	5	4	
9	9	9	9	9	9	7	9	4	4	9	9	9	9	9	7	10	10	10	9	9	n.d.	-	-	-	-	-	-	
954	1.055	1.057	1.056	1.049	1.049	1.041	1.068	952	901	878	838	727	600	644	596	663	648	674	659	629			717	746	790	1.005	960	898
893	996	997	996	988	986	982	1.006	899	849	818	779	667	539	584	538	601	584	615	597	567			675	717			825	
37	35	39	39	38	38	35	39	31	29	37	37	38	38	40	39	42	41	40	39	38			37	43			34	
23	23	23	23	22	24	23	22	21	22	22	21	21	22	19	18	19	22	18	22	23			33	29			38	
666	627	731	652	628	540	514	467	367	275	341	335	448	220	298	299	243	264	243	262	257	n.d.	227	300	n.d.	567	n.d.	503	

Tableau n° 5 : État général de tous les officiers-mariniers, matelots, novices et mousques, capitaines, maîtres et patrons, invalides et étrangers qui sont sur toutes les côtes du Royaume suivant les revues qui en ont été faites par les commissaires au mois de janvier 1696.

Source : A.N., fonds Marine, G11.

	Département de					Total
	Toulon	Rochefort	Brest	Le Havre	Dunkerque	
Officiers-mariniers, dont :	2.793	3.242	3.660	1.043	545	11.283
- de manoeuvre	1.011	1.001	1.019	285	167	3.483
- de pilotage	145	429	642	173	59	1.448
- de canonnage	1.028	745	1.286	203	140	3.462
- de charpentage	299	856	391	242	109	1.897
- de calfatage	266	154	194	62	54	730
- de voilerie	44	57	128	18	16	263
Matelots, dont :	10.566	9.938	12.873	3.435	2.474	39.286
- matelots à 15 l	2.854	2.223	2.841	866	548	9.232
à 13 l 10 s	1.959	1.730	2.739	758	904	8.096
à 12 l	2.326	1.915	2.627	790	519	8.177
à 11 l	1.148	1.413	2.085	374	283	5.303
à 10 l	2.279	2.651	2.581	647	220	8.478
Total des officiers-mariniers et des matelots	13.359	13.180	16.553	4.478	3.019	50.569
Novices (de 2 ans, ou d'un an, ou sans service pour le Roi)	977	2.099	4.251	473	296	8.096
Mousques	3.724	2.151	4.389	644	719	11.627
Capitaines, maîtres et patrons	1.331	1.205	1.141	362	465	5.004
Invalides	2.702	2.380	3.464	896	930	10.372
Total général des gens de mer du Royaume	22.593	21.015	29.778	6.853	5.429	85.668

(Morts depuis la dernière revue : 2.006)

Utilisation des gens de mer au début de 1696 : service du Roi, 11.319 (13,3 %) ; employés au commerce 17.581 (20,5 %) ; présents dans les départements, 51.823 (60,5%) ; absents sans congé, fugitifs, soldats, etc. 3.604 (4,2 %) ; prisonniers de guerre, 1.125 (1,3 %) ; réduits en esclavage, 216 (0,2 %).

Tableau n° 6 : État numérique des gens de mer de 1696 à 1710  
selon les États abrégés de la Marine.

	1.1696	1.1698	1.1699	1.1700	1.1701	1.1702	1.1704	1.1706	1.1707	1.1708	1.1709	1.1710
(1) officiers-mariniers	11.283	11.759	10.537	11.084	11.013	11.049	10.931	11.035	10.726	10.726	11.013	11.084
(2) matelots	39.286	40.416	44.587	40.425	41.115	41.741	40.235	38.682	38.614	38.614	41.115	40.425
(3) total partiel (1)+(2)	50.569	52.175	55.124	51.509	52.128	52.790	51.166	49.717	49.340	49.340	52.128	51.509
(4) novices	8.096	8.968	7.758	8.971	10.155	10.507	11.594	10.184	10.002	10.002	10.155	8.971
(5) mousses	11.627	11.341	11.748	11.576	11.866	11.997	10.958	10.813	10.824	10.824	11.866	11.576
(6) total partiel (3)+(4)+(5)	70.292	72.484	74.630	72.056	74.149	75.294	73.718	70.714	70.166	70.166	74.149	72.056
(7) capitaines, maîtres et patrons	5.004	5.692	5.008	5.796	5.524	5.394	5.827	5.323	5.669	5.669	5.524	5.796
(8) invalides	10.372	10.801	10.734	9.247	9.346	9.261	10.808	10.965	10.411	10.411	9.346	9.247
(9) total général des gens de mer	85.668	88.977	90.372	87.099	89.019	89.949	90.353	87.002	86.246	86.246	89.019	87.099
(a) au service du Roi	11.319	6.179	3.772	3.217	5.053	10.015	10.831	19.261	14.510	14.510	5.053	3.217
(b) employés au commerce	17.581	22.639	22.973	22.258	24.941	22.074	23.941	22.153	24.532	24.532	24.941	22.258
(c) présents dans les départements	51.827	55.518	61.084	58.349	56.104	54.744	50.342	40.065	41.623	41.623	56.104	58.349
(d) absents sans congé, fugitifs, soldats, etc.	3.604	3.719	2.291	3.043	2.739	2.945	3.497	4.159	4.457	4.457	2.739	3.043
(e) prisonniers de guerre	1.125	761	18	51	8	4	1.571	1.179	928	928	8	51
(f) réduits en esclavage	212	161	234	181	174	167	171	185	196	196	174	181
total égal	85.668	88.977	90.372	87.099	89.019	89.949	90.353	87.002	86.246	86.246	89.019	87.099
Décédés depuis la dernière revue	2.006	2.943	2.236	2.528	2.410	1.999	2.473	3.128	2.853	2.853	2.410	2.508

Tableau n° 7 : La solde à la mer, en livres par mois :

a, d'après l'ordonnance de 1689 ; b, d'après l'ordonnance du 13 juin 1757 et S.H.A.T., A<sup>1</sup>-3599, pièce 59.

<i>officiers-mariniers, maîtres et assimilés en 1689</i>				<i>bas-officiers, soldats, matelots, canonniers, valets et officiers du munitionnaire</i>	
maître [d'équipage]	36, 40 ou 50	quartier-maître [de manoeuvre]	21	sergent	15
second maître	36, 40 ou 45	maître de chaloupe	18, 21 ou 24	caporal	10 l 5 s
premier pilote	30, 36, 40, 45 ou 50	maître de canot	18 ou 21	anspessade	9
second pilote	30, 36 ou 40	maître-voilier	21, 24 ou 30	soldat	7 l 10 s
aide-pilote	24 ou 30	maître-armurier	18, 21 ou 24	canonnier	16, 18 ou 21
contremaître [de manoeuvre]	24, 27 ou 30	capitaine d'armes	25	ouvrier-charpentier	15 ou 18
maître-canonier	24, 30, 36, 40, 45 ou 50	chirurgien	24, 30, 36, 40, 50, 60 ou 75	aide-voilier	12 ou 15
second canonier	30 ou 36	deuxième chirurgien	24 ou 30	aide-armurier	12 ou 15
maître-charpentier	30, 36 ou 40	apothicaire	18 ou 24	matelot 10 (flûtes),	12 ou 15
second charpentier	24 ou 30	aide-chirurgien	15 ou 18	officier du mun.	16
maître-calfat	18, 24 ou 30	écrivain	36, 45 ou 50	valet	9
bosseman	21 ou 24	aumônier	30		

<i>officiers non marinières en 1759</i>	<i>bas-officiers et soldats</i>	<i>autres</i>			
second chirurgien	40 ou 45	capitaine d'armes	25	pilotin surnuméraire	15
aide-chirurgien	18, 21, 24, 27, 30, 36 ou 40	sergent	19 l 10 s	mousse	7
apothicaire	24 ou 36	caporal	13 l 10 s	valet	12
maître-armurier	24, 36, 38 ou 50	tambour et fifre	13 l 10 s	garde du pavillon	30
aide-armurier	21 ou 24	soldat	9	garde de la Marine	18
boucher et boulanger	21			aumônier	30
vitrier	30			écrivain	50 ou 60
ferblantier	24			chirurgien-major	50, 60 ou 75
officier du munitionnaire	18				
		[matelots étrangers]	15 à 24		

OFFICIERS-MARINIERS.	Premier Rang.	Deuxième Rang.	Troisième & Quatrième Rang.	Quatrième & Cinquième Rang.	FREGATES	GALIOTES	BRUSLOIS	FLUSTRE.
	1757.	1757.	1757.	1757.	1757.	1757.	1757.	1757.
1. <sup>er</sup> Maître non entretenu, de	liv. 55 à 60	liv. 55	liv. 50	liv. 45	liv. 40	liv. 40	liv. 40	liv. 40
2. <sup>er</sup> Maître	50	45	40					
1. <sup>er</sup> Pilote non entretenu	liv. 55 à 60	liv. 55	liv. 50	liv. 45	liv. 36	liv. 36	liv. 36	liv. 36
2. <sup>er</sup> Pilote	45	40	36	36				
Aide-pilote	36	36	33		30		30	30
Contre-maître	36	36	36	36	30	30	30	30
M. <sup>e</sup> Canonier non entretenu.	55	55	50	45	36	36	30	36
Second, <i>idem</i>	42	42	36					
Aides-canoniers	20 à 26	20 à 26	20 à 26	20 à 26	20 à 26	20 à 26		
M. <sup>e</sup> Charpentier non entretenu.	50	42	42	42	36	36	36	36
Second, <i>idem</i>	36	30	30					
Aides	20 à 24	20 à 24	20 à 24	20 à 24	20 à 24			20 à 24
M. <sup>e</sup> Calfat non entretenu	45	36	30	24				24
Boufflèmes	30	30	27 à 30	27 à 30	27	27		27
Quartier-maître	21 à 26	21 à 26	21 à 26	21 à 26	21 à 26	21 à 26		
M. <sup>e</sup> de Chaloupe	30	27	27	27	24	24	30	
M. <sup>e</sup> de Canot	27	27	27	24				
M. <sup>e</sup> Voilier	36	30	30	27				
Aide-voilier	20 à 24	20 à 24						

Les Matelots, 12 à 18 livres par mois.

FAIT à Versailles le treize juin mil sept cent cinquante-sept.  
Signé LOUIS. Et plus bas, PEIRENC DE MORAS.

Tableau n° 8 : États d'armement des bâtiments du Roi  
selon le règlement annexé à l'ordonnance du 15 avril 1689.

	Vaisseaux						Fré- gates légè- res	Galio- nes à bom- bes	Brû- lots	Flûtes										
	1er rang	2ème rang		3ème rang		4ème rang				5ème rang		de 5 à 600 tx		de 4 à 500 tx		de 3 à 400 tx		de 100 à 300 tx		
													long cours	ordi. cours	long cours	ordi. cours	long cours	ordi. cours	long cours	ordi. cours
officiers de marine aumônier, chirurgien, écrivain	6 3	6 3	6 3	6 3	4 3	4 3	3 3	3 3	3 3	3 3	2 3	2 3	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1	1 1		
officiers-marins et maîtres, compagnons, dont :	38	35	31	31	25	25	21	21	14	14	10	9	8	7	6	6	6	4		
- de manoeuvre	17	15	14	14	12	12	9	9	6	6	5	5	4	3	3	3	3	1		
- de pilotage	6	6	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
- de canonnage	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
- de charpentage	2+5	2+4	2+3	2+3	2+2	2+2	1+3	1+3	1+2	1+2	1+1	1	1	1	1	1	1	1		
- de calfatage	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
- de voilerie	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
- capitaine d'armes et armuriers	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
matelots	436	304	276	202	189	161	135	96	78	60	19	22	19	30	26	26	19	13		
canonniers	50	40	32	26	24	21	12	9	8	6	2	2	2	2	2	2	2	2		
bas-officiers et soldats	252	197	140	137	94	75	68	60	37	27	15	15	15	15	15	15	15	15		
apothicaire, 2 <sup>nd</sup> s et aides- chirurgiens	4	4	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
valets du capitaine et des officiers	12	12	12	12	9	9	8	8	8	8	4	5	2	3	3	3	3	3		
officiers du munitionnaire	8	8	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Total	809	709	509	459	357	307	256	206	156	120	55	41	31	44	37	37	30	22		
Dépense pour un mois (livres)	11757	10485	7929	7230	5654	5066	4180	3517	2900	2536	1196	1152	766	799	714	714	622	491		

Tableau n° 9 : Effectif des officiers de plume de la Marine (1691-1761).

Sources : *États abrégés de la Marine* ; G121, f° 209 à 212 pour 1749 ; G128, f° 18 pour 1758.

## a - Service des ports et des Classes

	1691	1692	1696	1698	1699	1700	1701	1702	1.12 1704	11. 1706	11. 1707	10. 1708	11. 1709	11. 1710	11. 1712	1.5. 1716	1717
intendants de la Marine	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4
commissaires généraux	4	5	2	2	2	5	5	5	5	9	9	9	9	9	8	8	8
* inspecteurs généraux de la Marine	-	1	1	2	2	2	2	2	6	5	5	6	6	6	7	-	-
* commissaires ordinaires (contrôleurs compris à partir de 1749)	62	63	61	52	50	48	48	48	76	67	68	70	72	73	69	39	40
* contrôleurs	5	7	10	12	11	11	11	11	8	9	8	8	6	6	7	6	6
petits commissaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* commissaires aux Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	63	101	101	97	97	85	96	-	-
* inspecteurs des vivres	-	-	-	-	-	-	-	-	3	8	7	7	7	7	7	-	-
gardes-magasins	5	9	6	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	6
écrivains principaux de la Marine	29	44	49	49	51	47	45	45	17	-	-	-	-	-	-	-	-
" généraux	-	2	2	3	3	3	3	3	7	5	7	7	7	8	8	6	6
" ordinaires	151	125	118	111	102	111	109	114	124	137	133	132	125	125	113	66	66
" extraordinaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95	95
commis principaux des Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	29
" ordinaires des Classes	26	27	31	29	27	25	21	22	-	-	-	-	-	-	-	24	28
Total	287	288	285	271	259	264	255	262	321	353	350	348	341	331	327	286	292
élèves-écrivains commis par ordre du Roi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\* emplois vénaux de 1704 à 1716.

N.B. En 1691 il y a 3 commissaires généraux de l'artillerie civils et un commissaire ordinaire, et 2 commissaires généraux au début de 1692 ; en cas de données incomplètes on a retenu, pour les écrivains et les commis, le chiffre le plus fort des deux années qui encadrent l'année considérée.

## b . Au service à la Cour et à Paris

	1698	1699	1700	1701	1702	1.12 1704	11. 1706	11. 1707	10. 1708	11. 1709	11. 1710	11. 1712	1.5. 1716	1717	1718
intendants	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
commissaires généraux	1	1	3	3	3	-	2	2	2	2	2	2	3	5	5
inspecteurs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* commissaires ordinaires	5	6	4	4	5	1	2	1	1	1	1	1	8	8	8
petits commissaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
commissaires aux Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
commissaires des chaînes de galères	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
écrivains principaux de la Marine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
écrivains ordinaires de la Marine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
commis principaux des Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
commis ordinaires des Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	8	9	9	9	10	2	6	5	5	5	5	5	13	15	15
élèves-écrivains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## c. Service des Colonies

intendants	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
commissaires généraux	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
* commissaires ordinaires	2	2	2	2	2	3	2	2	1	-	1	1	4	4	4	
contrôleurs	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
* commissaires aux Classes	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	-	
gardes-magasins	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
écrivains principaux de la Marine	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
écrivains ordinaires de la Marine	-	1	-	1	2	2	2	2	2	3	2	-	-	-	-	
commis ordinaires des Classes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total	5	8	6	5	8	7	7	8	7	6	7	6	7	7	7	

1718	1719	1723	1729	1734	1736	1738	1739	1741	1742	1743	2.6. 1749	4. 1751	4. 1753	1757	1.11. 1758
4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5
8	8	7	7	6	6	7	8	8	7	8	8	7	10	12	11
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42	41	40	33	38	37	38	36	33	33	31	39*	40	54	60	59
6	6	7	6	6	4	5	3	6	7	6	*	*	*	*	*
3	4	5	n.d.	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	1	6
-	-	-	n.d.	9	8	15	15	20	20	22	23	23	22	21	21
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	7	6	7	7	7	8	5	7	6	7	8	8	8	8	8
-	-	-	n.d.	28	31	37	35	32	29	33	49	46	62	73	73
6	6	5	n.d.	8	6	4	6	6	5	6	7	7	7	6	7
68	66	208	n.d.	181	185	166	171	199	176	165	222	199	223	242	239
98	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	30	31	n.d.	14	20	14	13	11	16	n.d.	27	27	28	26	25
24	24	24	n.d.	14	12	13	13	27	17	n.d.	24	41	23	19	20
293	291	338		316	322	312	309	353	320		411	403	442	473	474
											18	42	62	24	-
													23		35

1719	1723	1729	1734	1736	1738	1739	1741	1742	1743	2.6. 1749	4. 1751	4. 1753	1757
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	-
4	3	1	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	1	1	1
9	9	11	10	12	11	10	12	9	8	11	9	12	14
-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1
-	-	-	2	-	1	-	-	1	1	-	-	1	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	2	2
-	-	7	3	6	4	6	6	5	5	4	5	5	10
-	-	3	3	9	7	5	1	-	3	8	8	5	16
-	5	2	2	1	1	1	2	2	2	-	2	1	1
-	-	1	-	1	-	1	1	1	1	-	1	2	2
15	19	24	25	34	29	28	28	26	27	28	32	34	49
											5	12	n.d.

3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	3
-	-	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	4	3
5	6	5	7	10	9	6	9	8	7	9*	8	10	7
-	-	1	1	-	1	1	1	1	1	*	3	3	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	3	6	10	10	13	15	10	10	11	12	6	14
-	-	1	3	3	6	8	n.d.	5	3	11	10	4	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
8	9	13	22	27	30	32		28	26	36	39	33	37



Tableau n° 10 : État de la Plume au 1<sup>er</sup> novembre 1758 (service des ports et des Classes).

Source : G128, f° 18 (Truguet).

qualité	nombre	appointements	total de la dépense	appointements moyens par fonctionnaire
intendants	5	2 x 16 200, 3 x 13 200	72.000	14.400
commissaires généraux ordonnateurs	4	6 100 (Bx), 6 600 (P.L.)	24.500	6.125
commissaires généraux	7	6 400 (Bourgogne) 5 400 (Mars.) 5 x 4 200, 8 200 (St M.), 6 200 (N.)	35.400	5.057
commissaires de la Marine	59	51 (Marine), 9 (Classes), à 2 400 ou 1 800 l; quelques suppléments	131.000	2.220
commissaires à la conduite des chaînes	2	2 x 2 400	4.800	2.400
petits commissaires	6	6 x 1 000	6.000	1.000
commissaires aux Classes	21	1 200 (quelques suppléments)	29.500	1.405
gardes-magasins	8	4 x 1 800; 4 x 1 200	12.000	1.500
écrivains principaux de la Marine	73	900	67 650	900
commis principaux aux Classes	25	900 (quelques suppléments)	24.800	992
commis ordinaires aux Classes	20	700 (idem)	15.600	780
écrivains généraux de la Marine	7	900	6.300	900
écrivains ordinaires de la marine	239	600 ou 720 l	143.240	599
commis aux écritures (sans compter les ouvriers employés aux écritures)	35	divers	17.160	490
syndics dans les petits quartiers	13	divers	3.600	277
total des appointements et de la Plume	524	divers	593.550	1.133
gratifications annuelles ou ordinaires, loyers, frais de bureau, de commis, de journées, au moins			100.000	
total de la dépense, au moins			693.550	

Tableau n° 11 : Extrait de l'état de la Plume de la Marine, telle qu'elle doit être composée et payée pour l'administration des arsenaux et des Classes, selon le projet de Truguet du milieu de 1761, G128, f° 17.

	Brest	Toulon	Rochefort	Le Havre	Dunkerque	Dépense
2 intendants à 24 000 l	1	1	-	-	-	48.000
3 ordonnateurs à 10 000 ou 8 000 l	-	-	1	1	1	26.000
4 commissaires généraux à 5 000 l	2	2	-	-	-	20.000
28 commissaires de la Marine pour les ports, de 1 800 l à 3 600 l, dont un contrôleur et un commissaire chargé des Classes par port chef-lieu de la Marine	8	8	6	4	2	71.400
24 commissaires de la Marine pour les Classes de 2 400 à 6 000 l	7	6	5	4	2	81.400
2 commissaires à la conduite des chaînes de galères, payés à Paris, à 2 400 l	-	-	-	-	-	4.800
5 gardes-magasins, à 1 200 ou 1 800 l	1	1	1	1	1	7.800
90 écrivains (un tiers à 900 l, un tiers à 1 200 l, un tiers à 1 500 l)	40	30	15	5	-	108.000
98 commis aux écritures dans les ports (un tiers à 400 l, un tiers à 600 l, un tiers à 800 l)	32	30	20	10	6	58.200
18 commis dans les Classes dans 5 chefs-lieux (8 à 600 l, 7 à 720 l et 3 à 1 000 l)	6	5	7	-	-	12.840
25 élèves-écrivains à 90 l	12	8	5	-	-	2.250
22 commis pour les Classes, dans les quartiers, moitié à 800 l, moitié à 1 000 l	3	5	9	4	1	19.800
34 syndics dans les petits quartiers	11	13	6	2	2	7.580
<b>355 officiers de plume</b>	<b>123</b>	<b>109</b>	<b>75</b>	<b>31</b>	<b>15</b>	<b>468.070</b>

Tableau n° 12 : Effectif des officiers militaires de la Marine au 1<sup>er</sup> mars 1761.

Source : G128, f° 22 et 32-33 (Truguet).

Nombre	Grade	Appointements	Dépense
2	vice-amiraux	24000 l	48.000
5	lieutenants généraux	1 à 24000 l, 4 à 12000 l	72.000
17	chefs d'escadre	6000 l	102.000
24	officiers généraux	supplément aux 4 commandants de la Marine	21.000
			243.000
171	capitaines de vaisseau	25 à 2400 l., 132 à 1800 l	297.600
		1 commandant des gardes du pavillon à 6000 l	6.000
		3 commandants des gardes de la Marine à 3000 l	9.000
		2 inspecteurs des compagnies franches, à 2400 l et 2000 l, comme capitaines de vaisseau	4.400
		3 majors de la Marine à 2800 l	8.400
		5 capitaines de vaisseau dans les colonies	p.m.
		supplément aux deux capitaines commandant la Marine à Dunkerque et au Port-Louis	4.800
278	lieutenants de vaisseau	261 à 1000 l	261.000
		1 lieutenant des gardes du pavillon à 1600 l	1.600
		4 lieutenants des gardes de la Marine à 1600 l	6.400
		11 aides-majors à 1480 l	16.280
		1 lieutenant de vaisseau à La Martinique	p.m.
318	enseignes de vaisseau	297 à 600 l	178.200
		2 enseignes des gardes du pavillon à 1000 l	2.000
		2 enseignes des gardes de la Marine à 800 l	1.600
		2 maréchaux des logis (g. du pavillon) à 800 l	1.600
		10 chefs de brigade (g. de la Marine) à 780 l	7.800
		5 sous-aides-majors à 840 l	4.200
		supplément à 2 inspecteurs, 100 capitaines et 100 lieutenants des compagnies franches	102.000
767	officiers particuliers de la Marine		912.880
4	capitaines de port	3600 l	14.400
14	lieutenants de port	1800 l	25.200
20	enseignes de port	1200 l	24.000
38	officiers de port		63.600
3	commissaires généraux d'artillerie	3600 l	10.800
3	capitaines d'artillerie	2100 l	6.300
8	lieutenants d'artillerie	1 à 1500 l, 2 à 1400 l, 5 à 1200 l	10.300
18	sous-lieutenants d'artillerie	8 à 840 l, 10 à 720 l	13.920
32	officiers d'artillerie		41.320
7	capitaines de brûlot	1000 l	7.000
25	lieutenants de frégate	17 à 840 l, 5 sans appointements, 3 aux colonies	14.280
4	capitaines de flûte	2 à 1000 l, 1 sans appointements, 1 aux colonies	2.000
36	officiers des grades intermédiaires		23.280
897	officiers militaires de la Marine	(en sus : environ 37500 l de pensions pour les 30 plus anciens capitaines de vaisseau)	1.284.080

**Tableau n° 13 : État militaire proposé en octobre 1761, d'après la Comparaison préliminaire de ce qu'il en coûte pour l'état actuel du militaire de la Marine avec ce qu'il en coûtera pour l'état proposé relativement au nombre de 60 vaisseaux de ligne, 30 frégates et autres bâtiments que l'on se propose d'entretenir en temps de paix.**

Source : G133, pièce cotée 15.

Nombre	Grade	Appointements	Dépense
2	vice-amiraux	24000 l	48.000
4	lieutenants généraux	12000 l	48.000
10	chefs d'escadre	6000 l	60.000
		supplément pour 2 commandants de la Marine (8000 l X 2)	16.000
112	capitaines de vaisseau	30 "capitaines de haut bord", dont 10 à 3600 l ayant rang de brigadiers des armées du Roi et 20 à 3000 l	279.600
		60 capitaines à 2400 l	
		22 capitaines à 1800 l (dont 2 majors)	
211	lieutenants de vaisseau	30 "lieutenants de haut bord" à 1500 l	230.500
		60 lieutenants à 1200 l	
		121 lieutenants à 1000 l (dont aides-majors)	
240	enseignes	100 à 720 l et 140 à 600 l	156.000
12	capitaines de brûlot	1000 l	12.000
8	capitaines de flûte	1000 l	8.000
599	officiers de marine		858.100
2	capitaines de port	3600 l	7.200
10	lieutenants de port	1800 l	18.000
16	enseignes de port	1200 l	19.200
28	officiers de port		44.400
2	commissaires généraux	3600 l	7.200
4	capitaines d'artillerie	1800 l	7.200
10	lieutenants d'artillerie	1200 l	12.000
10	sous-lieutenants d'artillerie	720 l	7.200
26	officiers d'artillerie		33.600
2	commandants en chef et inspecteurs	3600 l	7.200
2	commandants en 2 <sup>ème</sup>	2400 l	4.800
40	capitaines de compagnie	1500 l	60.000
4	aides-majors	1200 l	4.800
40	lieutenants	720 l	28.800
88	officiers d'infanterie de marine		105.600
741	officiers militaires		1.041.700
		quota de pensions pour les capitaines de vaisseau et assimilés	25.000
		dépense totale	1.066.700

Tableau n° 14 : Proposition de modification du corps militaire de la Marine par Truguet (octobre 1761). Source : G133, pièce n° 15.

	Situation d'octobre 1761		Proposition			mesure de dégage ment
	nombre	appointements et suppléments	nombre	appointements et suppléments	différence	
officiers de vaisseau						
officiers généraux	24	247.800	16	172.000	-8	extinction par non-remplacement
capitaines de vaisseau	173	335.400	112	279.600	-61	4 passent aux troupes, 1 à l'artillerie, retraite ou réforme pour les autres
lieutenants de vaisseau	257	257.000	211	230.500	-46	44 passent aux troupes, 2 à l'artillerie
enseignes de vaisseau	322	193.200	240	156.000	-82	passent dans les troupes, en pied ou en surnombre
capitaines de brûlot	9	9.000	12	12.000	+3	
lieutenants de frégate	25	21.000	-	-	-25	3 sont promus capitaines de brûlot, 8 capitaines de flûte; 14
capitaines de flûte	4	4.000	8	8.000	+4	reçoivent un brevet sans appointements ou un traitement de réforme
total	814		599		-215	
compagnies de gardes						
suppléments des officiers	[26]	13.980	[17]	8.560		limiter à 5 les officiers des gardes du pavillon (il y a par ailleurs un
gardes	503	125.352	340	89.064	-163	enseigne surnuméraire aux gardes de la Marine en octobre 1761);
pensions sur le corps	[30]	37.500		25.000		163 gardes de la Marine à réformer; affecter 140 gardes à Brest et 120
						à Toulon, ne pas modifier les gardes du pavillon
officiers de port	38	63.600	28	44.400	-10	8 mises à la retraite
officiers d'artillerie	32	40.920	26	33.600	-6	8 sous-lieutenants passent à l'infanterie ou aux vaisseaux
officiers d'infanterie de la Marine	[225]	99.240	88	104.800	+88	
total des officiers militaires	884	1.322.640	741	1.074.460	-143	économie de 247.780 l par an
paie moyenne annuelle		1.496		1.450		les capitaines, lieutenants et enseignes sont augmentés mais la pyramide est moins favorable et il y a moins de suppléments

Tableau n° 15 : Comparaison du traitement des capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau, avant et après l'ordonnance du 11 janvier 1762 (hors artillerie et port). Sources : G133, pièce n° 15, les deux ordonnances et la fixation de l'effectif du 11 janvier 1762.

	Avant l'ordonnance		Après l'ordonnance		Différence
capitaines de vaisseau	133 capitaines à 1.800 l et 40 à 2.400 l	335.400	88 capitaines à 3.000 l, 39 à 3.600 l, 1 à 6.000 l	410.400	
	15 pensions du corps à 1.500 l et 15 à 1.000 l	37.500	suppléments à 3 majors à 1200 l	3.600	
	suppléments à 3 majors	3.000	" 3 commandants des gardes de la Marine à 2.000 l	6.000	
	" 3 inspecteurs	4.800			
	" 4 commandants de compagnie de gardes	7.200			
	total	387.900	total	420.000	
moyenne sur 173 officiers	2.242	moyenne sur 128 officiers	3.281	+46 %	
lieutenants de vaisseau	257 lieutenants à 1.000 l	257.000	285 lieutenants à 1.600 l	456.000	
	suppléments à 100 cap. de compagnie	60.000	suppléments à 5 lieutenants de gardes à 400 l	2.000	
	" 4 lieutenants des gardes	3.000	" 12 aides-majors à 400 l	4.800	
	" 12 aides-majors	5.760			
	total	325.760	total	462.800	
	moyenne sur 257 officiers	1.268	moyenne sur 285 officiers	1.624	+28 %
enseignes de vaisseau	322 enseignes à 600 l	193.200	265 enseignes à 800 l	212.000	
	suppléments à 100 lieutenants de compagnie	24.000	supp. à 5 enseignes des gardes à 400 l	2.000	
	" 7 sous-aides-majors	1.680	" 7 sous-aides-majors à 300 l	2.100	
	" 6 enseignes, 2 maréchaux des logis et 9 chefs de brigade des gardes	3.780	" 2 maréchaux des logis et 10 chefs de brigade des gardes à 200 l	2.400	
	total	222.660	total	218.500	
	moyenne sur 322 officiers	691	moyenne sur 265 officiers	825	+19 %

Tableau n° 16 : Le corps de la Plume à l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1762 (ports et Classes).Répartition et appointements des officiers de plume suivant l'arrangement du 1<sup>er</sup> avril 1762 (A<sup>1</sup>-95)

Département titre	Brest	Toulon	Roche- fort	Bordeaux & Bayonne	Le Havre	Dun- kerque	Total	Appoin- tements annuels <sup>122</sup>
intendants de la Marine	1	1	1	-	-	-	3	12 000
commissaires généraux (ordonnateur)	3	1	1	1(ord.)	1(ord.)	-	7	6 000
commissaires ordinaires	11	9	8	2	3	1(ord.)	34	3 000 ou 2 400
commissaires des classes	5	5	4	3	4	3	24	1 800
petits commissaires	1	1	2	-	-	-	4	n.c.
gardes-magasins	2	2	1	1	1	1	8	2 400 ou 1 800 ou 1 500
écrivains pour le service des ports	40	30	30	2	6	-	108	1 500 ou 1 200 ou 900
écrivains ou commis des classes dans les départements et quartiers	13	7	6	8	5	1	40	1 000
Total des officiers de plume	76	56	53	17	20	6	228	+ 6 contrôleurs
Syndics des classes	10	12	4	-	2	2	30	
Total général	86	68	57	17	22	8	258	
Dépense annuelle + gratifications et pensions à divers	196 200	151 820	135 300	45 300	49 800	15 650	594 070 20 700 614 770	

Tableau n° 17 : Répartition du personnel sur les vaisseaux, frégates et corvettes d'après le règlement du 25 mars 1765, en guerre (col. de g.) et en paix (col. de d.).  
Source : *Dictionnaire de marine de l'Encyclopédie méthodique*, vol. 2, p. 185 à 194.

	116 c	100 c	90 c	80 c (a)	80 c (b)	74 c	64 c (a)	64 c (b)	50 c (a)	50 c (b)	30 c (a)	30 c (b)	24 c	20 c (a)	20 c (b)	16 c	12 c
officiers de vaisseau	14	13	12	11	11	10	9	9	7	7	6	6	5	5	5	4	4
- officiers de la garnison	4	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	-	-	-	-	-
- écuyer, ambulancier, chirurgien-major	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
total de l'équipage	21	19	18	16	16	15	14	14	11	11	10	10	8	8	8	7	7
officiers-marins, dont	141	127	114	103	102	93	81	80	65	64	43	39	35	30	22	24	21
- de manœuvre	40	37	34	31	30	27	24	23	19	19	13	11	11	10	10	8	7
- de pilotage	10	9	8	8	8	7	6	6	5	5	4	4	4	3	3	3	3
- de canonage	66	58	51	46	46	43	38	38	29	29	18	18	14	12	12	10	8
- de charpente	10	8	7	7	7	6	5	5	4	4	3	3	2	2	2	2	2
- de sauterie	10	8	7	7	7	6	5	5	4	4	3	3	2	2	2	2	2
- de voilerie	5	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
gabiers	16	16	16	13	13	13	11	11	11	11	6	6	5	5	5	3	3
linouiers	14	14	12	12	12	10	10	10	10	10	8	8	6	6	6	6	4
maîtres et canonniers des brigades d'artillerie (1/10 <sup>e</sup> du total au plus)	719	673	618	562	503	404	318	289	244	205	146	109	99	66	48	52	32
gardes du pavillon et de la Marine	20	18	16	14	14	12	10	10	8	8	6	6	5	4	4	3	2
volontaires	6	5	5	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1
mousses	115	105	95	85	78	65	52	48	40	35	22	19	17	14	12	10	7
soldats et bas-officiers d'infanterie	260	220	190	160	150	100	100	90	70	60	40	35	25	20	14	15	10
total de l'équipage	1291	1178	1066	953	876	731	585	541	451	396	296	217	194	160	115	136	80
chirurgiens et apothicaires	7	5	6	5	5	4	4	4	3	4	3	2	2	2	1	1	1
conseil du matelotage	10	7	8	7	7	6	6	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3
bouvier et boulanger	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
maître-armurier et aide-armurier	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
valeurs du capitaine																	
pour les officiers	18	16	15	13	13	12	11	11	7	7	6	6	4	4	4	3	3
total général	1351	1233	1117	988	921	773	624	580	481	426	325	276	215	180	134	159	97



Tableau n° 18 : Appointements annuels, suppléments compris (sauf les frais de représentation s'il y a lieu\*) des officiers de marine et d'administration et des ingénieurs en 1765, avec la date des ordonnances qui les fixent.

	Officiers du corps de la Marine						Officiers de port	Officiers d'administration	Ingénieurs-constructeurs
	Régime normal	Commandant du port	Majorité et détails	Compagnies des gardes de la Marine		Brigades d'artillerie			
				du pavillon	de la Marine				
Ordonnance du	11.1.1762 14.9.1764	14.9.1764	14.9.1764	14.9.1764	14.9.1764	5.11.1761 21.12.1761 5.3.1764 14.9.1764	11.1.1762	25.3.1765 (pas d'assimilation de grades)	25.3.1765 (idem)
vice-amiral	24 000	-	-	-	-	-	-	intendant 24 000	
lieutenant général	12 000	18 000* (BTR)	-	-	-	-	-	commissaire 6000 général	
chef d'escadre	6 000	12 000* ou 9 000* (Mars.)	-	-	-	chef de brigade 6 000	capitaine 5 600 ou de port 4 800	contrôleur 4000 3600 3000	ing.const. 4800 en chef 4000
capitaine de vaisseau	3 600 3 000	6 600* ou 6 000 * (Mars.)	4 800 4 200	5 800 5 200	6 000	colonel 4 800 lieutenant-colonel 3 360	3 000 (service du port)	commissaire 3000 ordinaire 2400	ing.const. 3000 ordinaire 2400
capitaine de frégate	2 000	-	2 600	3 000	3 000	-	lieutenant de port 2 400	commissaire 2000 des Classes	
lieutenant de vaisseau	1 600	-	2 000	2 200 2 000	2 200 2 000	major 3 000 capitaine de compagnie 2 400/2 800 aide-major 2 160	-	garde-magasin suivant 2400 le 1800 lieu 1500	
capitaine de brûlot	1 500	-	-	-	-	-	-	sous-com-missaire 1500 1200	sous-ing. 1 500 const. 1 200
enseigne de vaisseau	800	-	1 100	1 100 1 000	1 100 1 000	lieutenant en 1er et sous-aide-major 1 200/2 000	enseigne de port 1 400	élèves 360	élève 800 (à Paris) 400 (avant)
lieutenant de frégate	840	-	-	-	-	lieutenant en second 1 000/1 800	-		
capitaine de flûte	1 000	-	-	-	-	-	-		
garde	-	-	-	432	360	-	-		

Tableau n° 19 : Effectifs des officiers militaires de la Marine de 1765 à 1786,  
au début de chaque année.

	1.8.1759	1.3.1761	1765	1766	1767	1768	1769	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786
Source	9S106	G128	E.M.	E.M.	E.M.	E.M.	E.M.	E.M.	G37	G35	E.M.	E.M.	E.M.	M6268	E.M.	M623	E.M.	E.M.	E.M.	G250	E.M.	E.M.	
vice-amiraux	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4
lieutenants généraux des armées navales	6	5	8	7	8	8	8	7	9	11	8	8	9	9	11	11	14	16	20	22	22	20	18
chefs d'escadre	18	17	24	23	21	22	22	19	25	22	22	19	14	27	22	27	29	23	22	21	19	41	42
capitaines de vaisseau	203	171	145	97	92	97	96	98	97	175	170	157	150	115	154	144	184	210	216	225	181	123	-
capitaines de frégate	-	-	-	47	47	50	49	49	49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
lieutenants de vaisseau	303	278	291	289	282	293	291	302	296	317	331	326	308	260	271	385	395	389	358	329	319	297	-
enseignes de vaisseau	387	318	347	348	341	344	345	352	344	302	390	380	370	364	379	337	236	296	350	348	335	325	-
gardes du pavillon et de la Marine			313	328	309	317	312	314	320	240	170*	158	168	200	113	97	278	305	309	412	389	381	-
(1) Total du grand corps			817	813	793	816	812	831	824	827	923	892	853	777	840	907	861	937	969	946	970	809	-
capitaines de brûlot	9	7	13	15	15	17	19	21	28	24	25	26	24	23	21	24	25	36	38	44	49	53	-
lieutenants de frégate	26	25	29	34	32	28	27	19	21	19	19	20	24	25	28	49	58	74	95	134	153	160	-
capitaines de flûte	5	4	4	5	5	6	5	6	6	6	7	7	7	7	7	6	8	10	11	11	11	10	-
(2) Total du petit corps	40	36	46	54	52	51	51	46	55	49	51	53	55	55	56	79	91	120	144	213	232	223	-
capitaines de port		4	3	6	5	5	7	6	4	compris dans (1) et 12 aides (1773) officiers civils (1774)		compris dans le grand corps		3	2	2	6	5	4	4	3	3	-
lieutenants de port		14	10	22	22	20	18	14	13	(1) et 12 aides (1773) officiers civils (1774)	17	13	13	17	14	16	16	16	20	19	19	21	23
enseignes de port		20	15	14	14	13	12	16	16		18	16	16	18	18	20	26	27	23	23	23	21	21
(3) Total des officiers de port		38	28	42	41	38	37	36	33		33		33	38	34	38	48	48	48	46	46	45	47
quartiers-maitres trésoriers																							3
garçons-majors																							9
sous-lieutenants																							61
(4) Total du corps royal de la Marine																							73

Légende : E.M. = Etat de la Marine pour l'année... (imprimé)  
Ms = Manuscrit de la bibliothèque du S.H.M.  
9S106 = cote d'un livre de cette bibliothèque  
G = série G de la Marine aux A.N.  
\* = non compris les élèves admis à l'Ecole du Havre

**Tableau n° 20 : Les officiers du corps de l'administration de la Marine  
et les écrivains à l'organisation du 1<sup>er</sup> avril 1765.**

Source : matricule C<sup>2</sup>-45 et ordonnance du 25 mars 1765 (pour les appointements).

	service de la Marine							Appoin- tements	aux colo nies	à la Cour	sans affec- ta- tion
	B	T	R	B & B	Le H	Dun	Total				
intendants	1	1	1	-	-	-	3	12 000	4	3	-
commissaires généraux	3	1	1	1	1	-	7	6 000	-	-	1
contrôleurs	1	1	1	1	1	-	5	4 000 ou 3 600 ou 3 000 ou 2 100	3	-	1
commissaires ordinaires	12	9	9	3	3	1	37	3 000 ou 2 400	7	11	3
commissaires des Classes	7	6	4	5	2	4	28	2 000	1	2	1
gardes-magasins	2	2	2	1	1	-	8	2 400 ou 1 800 ou 1 500	-	-	-
sous-commissaires M & C	27	22	17	6	4	1	77	1 500 ou 1 200	13	2	-
élèves-commissaires	8	4	6	-	-	-	18	360	-	-	-
écrivains M & C	30	17	20	7	7	1	82	1 200 ou 1 000 ou 800	19	-	-
syndics des classes	10	13	7	-	3	2	35	[100 à 600]	-	-	-
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>76</b>	<b>68</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>300</b>		<b>47</b>	<b>18</b>	<b>6</b>

Tableau n° 21 a : Résumé des constructions, refontes et radoubs des vaisseaux [de ligne] du Roi, depuis l'époque de la paix en 1762 jusqu'à celle de 1783. Source : 306AP20, pièce n° 20(2).

	Constructions nombre de vaisseaux...		Refontes nombre de vaisseaux...		Radoubs nombre de vaisseaux..	
	en construction	mis à l'eau	en refonte	refondus	en radoub	radoubés
1762	12	2	1	-	1	1
1763	12	4	2	-	14	8
1764	8	3	2	2	8	4
1765	8	4	3	-	9	4
1766	6	5	7	5	10	3
1767	4	2	3	-	6	3
1768	2	1	4	2	14	5
1769	2	1	3	2	18	10
1770	5	1	1	1	21	9
1771	8	2	-	-	19	13
1772	8	2	1	-	8	1
1773	4	-	1	1	14	9
1774	6	1	-	-	10	4
1775	4	1	-	-	12	3
1776	4	3	-	-	27	21
1777	2	2	2	-	11	10
1778	12	7	3	1	4	3
1779	10	3	4	4	3	3
1780	9	6	-	-	5	5
1781	4	3	2	-	2	2
1782	16	7	1	1	15	14
1783	7	3	-	-	11	3
1784	7	2	3	-	16	7
Total		65		19		145
Moyenne		2,8		0,8		6,3

Tableau n° 21 b : les constructions neuves de la Grande-Bretagne

A = vaisseaux de ligne ; B = petits vaisseaux à 2 ponts (40 à 50 canons) ;  
C = frégates. D'après D.J. Lyon, *British warships, types and building policy, 1688-1830*, in Acerra (M.), Merino (J), Meyer (J),  
*Les marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, 1985 p.158 à 162.

Année de lancement	A	B	C		A	B	C		A	B	C		A	B	C			
1755	2	-	-		1771	1	-	-		1786	6	-	2		1801	4	-	6
1756	4	-	2		1772	3	-	-		1787	7	-	2		1802	2	2	1
1757	10	1	12		1773	2	-	5		1788	3	-	-		1803	4	-	3
1758	9	1	12		1774	6	5	4		1789	1	-	-		1804	4	-	5
1759	7	1	5		1775	4	1	1		1790	5	1	-		1805	4	-	4
1760	5	-	1		1776	2	-	-		1791	-	-	-		1806	1	-	7
1761	6	-	4		1777	4	1	3		1792	-	-	-		1807	8	-	7
1762	3	1	3		1778	2	4	3		1793	2	-	1		1808	6	-	5
1763	5	-	5		1779	3	4	10		1794	2	-	13		1809	8	-	9
1764	6	-	1		1780	5	3	10		1795	1	-	9		1810	12	-	8
1765	7	-	-		1781	8	3	9		1796	-	-	6		1811	7	-	4
1766	3	-	2		1782	8	6	4		1797	2	-	8		1812	13	-	8
1767	2	1	-		1783	7	3	9		1798	9	1	2		1813	4	1	29
1768	5	-	-		1784	5	4	5		1799	-	-	5		1814	3	1	6
1769	4	1	-		1785	8	5	9		1800	2	-	4		1815	6	1	2
1770	2	1	-															

Navires achetés (en plus) : 4 vaisseaux de ligne, 12 petits vaisseaux, 8 frégates pendant la période.

Les chiffres reproduits au tableau 4a sont fort différents de ceux qui ont été imprimés ici ou là. La connaissance de chaque navire permettrait seule de dire où est la vérité mais il faut faire remarquer qu'il y a loin d'une refonte à un simple radoub : les chiffres correspondants ne peuvent ni se comparer ni s'additionner.

**Tableau n° 22 : Effectif des officiers de vaisseau, des officiers de port et des gardes (1774-1783), au début de chaque année.**

Sources : états imprimés de la marine et Ms 23 et 268 du S.H.D. Marine (Vincennes)

	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783
officiers du grand corps	923	890	853	777	840	907	861	937	969	994
officiers des grades intermédiaires	51	53	55	55	56	79	91	120	144	188
gardes de la Marine	170	158	168	200	113	97	278	305	309	326
officiers de port		*	33	38	34	38	48	48	48	46
recrutement d'aspirants (C <sup>1</sup> -130 à 136)		127	17	131	191	148	147	106	119	5

\* compris dans le grand corps

Tableau n° 23 : État général des Classes au 1<sup>er</sup> juillet 1787, d'après 306AP24, pièce n° 14.

	officiers-mariniers présents ("de service")				matelots présents ( <i>idem</i> )				novices-matelots			mousses			total général
	au service du Roi	au grand cabotage	pêche ou petit cabotage	Total	au service du Roi	au grand cabotage	pêche ou petit cabotage	Total	absents	présents	Total	absents	présents	Total	
Brest - côtes - la Loire	778	2455 3	2090 17	5343	1924 189	4700 164	5191 4207	16375	2077 55	1543 527	4202	794 1	1019 3	1817	27737
Le Havre et Dunkerque	125	1539	1975	3639	1940	3538	2905	8403	1569	1158	2727	1469	2324	3793	18562
Toulon	383	1797	1492	3672	1360	3369	1968	6697	374	197	571	1269	821	2090	13030
Rochefort	350	718	961	2029	1447	1565	762	3774	736	107	843	505	306	811	7457
Bordeaux & Bayonne - côtes - rivières	83 20	444 54	516 287	1404	1534 1501	2914 617	2246 3947	12759	875 120	287 229	1511	567 133	366 503	1569	17243
Total	1739	7010	7338	16087	9895	16887	21226	48008	5806	4048	9854	4738	5342	10080	84029

Tableau n° 24 : Situation des Classes (1787-1791).

Sources : 306AP24, pièce n° 14 (au 1<sup>er</sup> juillet 1787), *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne*, A.N., F<sup>3</sup>-158, p. 343 et 410 ; *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, vol. 1, pièce jointe.

	au 1er juillet 1787	au 1er mai 1788	au 1er septembre 1790	au 1er juillet 1791
officiers-mariniers (6 spécialités)	16087	14419	13911	14142
matelots (vétérans et timoniers compris)	48008	48011	53667	56904
novices-matelots	9854	8656	9371	10843
mousses	10080	7883	8730	8489
volontaires	n.d.	n.d.	n.d.	868
total des gens de mer de service et des mousses	84029	78969	85679	90378
capitaines, maîtres et pilotes lamaneurs		8640	8964	9179
ouvriers non navigants		13091	12871	13292
gens de mer et ouvriers hors de service (*sans les ouvriers) et invalides à la demi-solde		(*)20850	(*)19258	21244

Tableau n° 25 : Répartition du personnel d'un vaisseau de 74 canons le jour du combat, d'après les *États de répartition des équipages* du 1<sup>er</sup> janvier 1786

	réparti- tion de l'effectif total	armement d'un bord	service de l'artillerie					manoeuvre (matelots)	mousque- terie (garni- son)	secours et réserve (matelots et mousses)
			canonniers -matelots	matelots	garnison	mousses	autres			
gaillard d'AV	75	5 canons de 8	5	20	1*	5	-	18	-	-
gaillard d'AR	54	3 canons de 8	3	12	1*	3	-	21	-	-
donette	52	3 obusiers de 24	3	9	-	-	-	10	20	-
passavants	18	-	-	-	-	-	-	-	18	-
hunes	28	-	-	-	-	-	-	13	15	-
1ère batterie	253	14 canons de 36	14	168	14+6*	14	-	-	-	4
2 <sup>e</sup> batterie	159	15 canons de 18	15	105	15+6*	15	-	-	-	4
cambuse et soute	16	-	1*	1*	-	5*	11*	-	-	-
aux poudres AR										
fosse aux câbles et	12	-	1*	1*	-	4*	6*	-	-	-
fosse aux lins										
cale à eau	48	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Total (temps de guerre)	707	40 bouches à feu	42	316	43	46	17	62	57	30
			464					149		

\* manutention des poudres, des gardes-feux, des gargousses.

**Tableau n° 26 : Répartition du personnel sur les vaisseaux et frégates et coût mensuel de l'armement d'après le Règlement sur les états-majors et équipages du 1<sup>er</sup> janvier 1786 (en guerre/ en paix) et la Dépense d'armement des vaisseaux armés suivant le nouveau règlement, source : 306AP20, n° 20(1).**

	Vaisseau de 118 c		Vaisseau de 110 c		Vaisseau de 80 c		Vaisseau de 74 c		Vaisseau de 64 c		Frégate de 36 c		Frégate de 32 c	
officiers de vaisseau	15	15	15	15	12	12	12	12	12	12	7	7	6	6
officiers de la garnison	3	-	3	-	2	-	2	-	2	-	1	-	1	-
commis aux revues	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
aumônier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
chirurgien-major	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Total de l'état-major	21	18	21	18	17	15	17	15	17	15	11	10	10	9
officiers-mariniérs	68	50	64	48	50	38	45	33	37	30	30	25	25	20
dont de manoeuvre	33	24	31	22	25	18	23	16	19	13	14	11	12	10
de pilotage	12	8	12	8	9	7	8	6	7	6	6	5	5	4
de charpentage	9	7	8	7	6	5	5	4	4	4	4	3	3	2
de calfatage	9	7	8	7	6	5	5	4	4	4	3	3	3	2
de voilerie	5	4	5	4	4	3	4	3	3	3	3	3	2	2
détachement du corps des canonniers-matelots	79	123	75	113	55	95	52	76	46	57	28	37	25	30
dont maîtres et seconds maîtres	11	11	11	11	8	8	8	8	8	8	5	4	4	4
canonniers-matelots	66	110	62	100	45	85	42	66	36	48	22	32	20	25
armuriers	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
timoniers	8	6	8	6	7	6	6	5	6	5	4	4	4	4
matelots	638	468	600	448	503	352	404	288	288	200	160	112	131	88
élèves et volontaires	9	9	9	9	7	7	7	7	7	7	4	4	4	4
mousses	80	80	75	75	60	60	50	50	44	44	26	26	22	22
soldats et bas-officiers de la garnison	180	-	170	-	130	-	100	-	70	-	45	-	35	-
Total de l'équipage	1062	736	1001	699	812	558	664	459	498	343	297	208	246	168
chirurgiens et apothicaire	7	5	7	5	5	4	5	4	4	3	3	2	3	2
commis du munitionnaire	12	9	12	9	9	8	8	8	8	7	7	6	6	6
valets du capitaine, p.m. des officiers (payés par le roi)	17	14	17	14	13	11	13	11	13	11	7	6	6	5
Total général	1119	782	1058	745	856	596	707	497	540	379	325	232	271	190
Nombre de bâtiments à flot au 1 <sup>er</sup> mars 1791	3		5		10		54		1		15		52	
Dépense mensuelle relative au personnel (armement en guerre), tout compris	48649 l 5 s		46021 l 9 s		36667 l 14 s		30821 l 1 d							



Tableau n° 27 : Effectifs et appointements, suppléments et frais des officiers et ingénieurs en 1786. Les frais, le plus souvent de secrétaire, sont indiqués entre crochets.

Officiers de la Marine (à terre)			
	nombre et appointements		supplément d'appointements et frais
	Ordonnance du 1.1.1786	État de la Marine 1789	
vice-amiraux	non fixé	3	24 000
lieutenants généraux	"	15	12 000
chefs d'escadre	"	41	6 000
capitaines de vaisseau	> 100	130	3 800 - 3 200 (40 premiers - les autres)
Y.c. chefs de division*			
majors de vaisseau	100	97	2 000
lieutenants	680	577	1 600 (50 %) 1 050 (50 %) 1 000 (50 %) 840 (50 %)
sous-lieutenants	840	431	
élèves de la Marine	360		
1ère classe		194	500
2ème classe		116	400
3ème classe		51	300
élèves des 2 collèges		n.d.	0 (pension payée)
* capitaines de vaisseau en non-activité			les deux tiers des appointements d'activité
volontaires de la Marine			
1ère classe	non fixé	n.d.	360
2ème classe			288
3ème classe			240
<p>5 commandants de la Marine B.R.T. 6 000 + [15 000] L. 9 000 + [2 000] Mars. 6 000 + [1 200] 3 inspecteurs généraux (Classes, canonnières-matélots, canonnières auxiliaires) 3 directeurs généraux 12 000 + [frais d'un secrétaire] 4 000 + [1 500] 3 majors généraux 3 000 + [1 200] 9 commandants d'escadre : 300 ou 200 [par mois, lorsqu'ils sont dans le port, frais concrets] 9 majors d'escadre 1 800 + [1 200] 9 aides-majors d'escadre (lieutenants) 400 9 sous-écrits-majors (sous-lieutenants) 300 p.m. chefs de compagnie des canonnières-matélots (sous-lieutenants) 300 5 officiers des gardes du pavillon-amiral le capitaine 3 600 les lieutenants en 1er 1 200 les lieutenants en 2e 800 3 directeurs de l'école des élèves 2 400</p>			

  

Officiers et ingénieurs des directeurs de travaux			
	nombre et appointements		supplément d'appointements et frais
	Ordonnance du 1.1.1786	État de la Marine 1789	
Port			
directeurs	3	5 400 + [1 200]	
sous-directeurs	5	3 600	
lieutenants	24	2 400 - 2 000	
sous-lieutenants	24	1 400 - 1 200	
élèves	8	480	
Artilerie			
directeurs	3	5 400 + [1 200]	
sous-directeurs	3	3 600	
Constructions			
directeurs	3	5 400 + [1 200]	
sous-directeurs	4	4 800 - 4 000	
ingénieurs	16	3 000 - 2 400	
sous-ingénieurs	22	1 500 - 1 200	
élèves	9	900	
taux spécial pour le service forestier			
Bâtimens civils			
ingénieurs en chef			4 800 - 4 000
ingénieurs			3 000 - 2 400
sous-ingénieurs			1 500 - 1 200
élèves			900

Travaillement à la mer	Corps royal des canonniers-matelots (appointements)	Corps royal de l'artillerie des Colonies (appointements en France ; pas de retenues) :
<p>1° officiers commandants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>160   <i>par jour</i> (supplément)</li> <li>120-100  </li> <li>lieutenant général</li> <li>100-80  </li> <li>chef d'escadre</li> <li>70-50-45-40-34  </li> <li>capitaine de vaisseau</li> <li>30  </li> <li>major de vaisseau</li> <li>28  </li> <li>lieutenant</li> <li>23  </li> <li>sous-lieutenant</li> </ul> <p>2° officiers qui ne commandent pas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3   <i>par jour</i> (gestion par l'officier chargé de la table ; 3   10 s hors d'Europe)</li> <li>1   <i>par jour</i> pour les élèves et volontaires</li> <li>1 railon de cale en nature pour tous</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9 majors de division (1)</li> <li>9 aides-majors (2)</li> <li>9 garçons-majors</li> <li>3 quartiers-maîtres trésoriers</li> <li>81 chefs de compagnie (3)</li> <li>81 sous-lieutenants de division</li> </ul> <p>(1) capitaines du corps royal de l'artillerie des Colonies                  (2) lieutenants, étern.                  (3) sous-lieutenants de vaisseau</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 inspecteur général (par supplément)</li> <li>1 colonel</li> <li>3 lieutenants-colonels</li> <li>1 major</li> <li>5 chefs de brigade</li> <li>3 aides-majors</li> <li>1 quartier-maître trésorier</li> <li>23 capitaines en 1er (+ 300 pour 3 d'entre eux)</li> <li>23 capitaines en 2ème</li> <li>23 lieutenants en 1er</li> <li>20 lieutenants en 2ème</li> <li>23 lieutenants en 3ème</li> </ul>

Officiers d'administration	
3 Intendants	24 000
3 à 6 commissaires généraux	6 000 B.T.R. (+ 6 000 lorsqu'ils sont ordonnateurs par intérim) 10 000 Bordeaux 8 000 Le Havre et Dunkerque
24 à 27 commissaires des Ports et Arsenaux	3 000 + 3 000 ou 4 000 (ordonnateurs) + 2 000 (Lorient, Nantes, Mars, Bayonne, Corse) + 1 000 (B.T.R., bureaux du magasin général et des chantiers) + 500 (B.T.R., autres bureaux) 2 400 350
7 commissaires surnuméraires élèves	
10 gardes-magasins	B.T.R. 2 400 Le H., Dun., Bord. 1 800 Lo, Nantes, Mars., Bay. 1 200
7 contrôleurs	B.T.R. 4 000 Le H., Dun. et Bord. 3 000 de la comptabilité (à Versailles) 12 000
sous-contrôleurs (1786) n.c.	
officiers civils et militaires des Classes	
4 Inspecteurs (en plus de la retraite)	3 000 + [1 000]
30 chefs des Classes (cf)	1 500 + [500]
33 officiers d'arrondissement (cf)	900
60 commissaires des Classes	2 400 (1/3) + 2 000 (2/3)
24 sous-commissaires des Classes	+ 400 pour 1/3 des commissaires 1 200 + 300 pour ceux qui font fonction de commissaires

Manque : officiers de santé, officiers des prévôtés, aumôniers, officiers des armatiers.

Tableau n° 28 : Les officiers militaires de la Marine (1786-1790),  
selon l'État de la marine publié chaque année (sans doubles comptes).

Situation des effectifs au début de l'année ...	1786	1787	1788	1789	1790
vice-amiraux	4	4	4	3	3
lieutenants généraux	18	19	17	15	14
chefs d'escadre	42	41	41	41	39
capitaines chefs de division	-	38	37	38	36
de capitaines en activité*	123	63	65	66	64
vaisseau capitaines en non-activité	-	26	19	20	19
majors de vaisseau	-	100	96	97	95
lieutenants de vaisseau	[622]	487	506	577	634
sous-lieutenants de vaisseau	[223]	239	423	431	428
élèves de la Marine (3 classes)	[381]	357	429	361	312
total du corps des officiers de la Marine et des élèves	1 413	1 374	1 637	1 649	1 644
inspecteurs des Classes		4	4	4	4
chefs des Classes		30	29	28	27
officiers d'arrondissement		31	30	27	29
total des officiers militaires des Classes	n.c.	65	63	59	60
directeurs du port		3	3	3	3
sous-directeurs du port		5	5	5	5
lieutenants de port		24	24	24	24
sous-lieutenants de port		24	23	21	24
élèves de port		8	8	8	8
total du corps des officiers de port et des élèves	47+[4*]	64	63	61	64
directeurs de l'artillerie		3	3	3	3
sous-directeurs de l'artillerie		3	3	3	3
capitaines d'artillerie		15	15	15	15
lieutenants d'artillerie		15	16	16	15
sous-lieutenants d'artillerie		17	17	17	17
total du corps royal de l'artillerie des Colonies (service de la Marine)		53	54	54	53
quartiers-mâtres trésoriers	3	4	4	4	4
garçons-majors	9	9	9	9	9
sous-lieutenants de division	[61]	81	79	74	78
total du corps royal des canonniers-matelots	[73]	94	92	87	91
total général	1 537	1 650	1 909	1 910	1 912

Groignard et Gautier, quoique revêtus du grade de capitaine de vaisseau, sont comptés parmi les ingénieurs.



Tableau n° 30 a : Situation de la marine britannique au 1<sup>er</sup> novembre 1785.  
Récapitulation, d'après 306AP22, pièce n° 23.

Département de...	Portsmouth	Plymouth	Chatham	Tamise	à la mer	Total	France, situation fin 1785 d'après 306AP22, pièce n° 8	
vaisseaux de 64 à 100 canons	-	-	-	-	3	3	110 c	5
armés dans le port en état	9	8	3	-	-	20	80 c	7
en radoub	17	12	19	-	-	48	74 c	38
à radouber, réparer ou refondre	4	4	3	-	-	11	64 c	6
	11	12	4	2	-	29		
Total	41	36	29	2	3	111		56
vaisseaux de 50 canons (1* de 40 c) à radouber ou en radoub	-	-	-	-	7	7	50 c	4
	1	2	3	2*	-	8		
Total	1	2	3	2	7	15		4
frégates	-	-	-	-	30	30		
en état	13	5	7	28	-	53	50 et 40 c	3
en radoub	1	2	-	3	-	6	34 c	9
à radouber, etc.	10	2	11	11	-	34	32 c	51
Total	24	9	18	42	30	123		63
bâtiments légers de guerre	-	-	-	-	63	63	corvettes	20
en état	2	-	4	4	-	10	chaloupes-	6
à radouber	3	-	-	5	-	8	canonnières	23
Total	5	-	4	9	63	81	bricks et cutters	49
En construction								
vaisseaux	7	3	3	14	-	27		
frégates	7	-	-	3	-	10		
Effectif ouvrier des chantiers royaux **	1 800	1 600	2 700	3 600	-	9 700		

\*\* "Nota : on ne comprend pas dans ce nombre les ouvriers employés par les entrepreneurs dans une vingtaine de chantiers marchands où l'on construit des vaisseaux de guerre de tous rangs."

Tableau n° 30 b : Où S.M.B. peut-elle faire construire des navires de guerre en 1784 ?

Source : 306AP21, pièce n° 7(1) et 23, n° 6.

	Capacité (1)	Bâtiments construits de 1778 à 1782 (2)		En construction juillet 1784 (3)		Prix par tonneau de coque (L.S.)	
		vaisseaux	frégates	vaisseaux	frégates		
Bucklershard	1	2	2	1	1		
Blackwall	3	3	-	3	2		
Bristol	1	1	3	1	2		
Bursledon	1	1	2	-	3		
Chatham	5	6	4	5	-		
Cowes	1	1	1	1	1	7 à 7.10.	
Deptford	3	6	9	7	1		
Douvres	-	-	-	-	2	8	
Frindsbury	-	-	-	-	1		
Gravesend	1	1	-	1	-	8	
Harwich	1	2	3	1	1		
Ipswich	-	-	-	-	1		
Itchemore	-	-	-	-	1		
Kingston	-	-	-	-	1		
Liverpool	1	3	7	-	2		
Leith	-	-	-	-	-		
Limehouse	1	-	3	1	1		
Mistleythorne	-	-	-	-	1		
Northam	-	-	1	1	1		
Portsmouth	3	1	2	3	-		
Plymouth	4	1	-	4	-		
Rotherhithe	4	2	4	4	1		
Sheerness	1	1	1	1	-		
Shields	-	-	1	-	-		
Sandwich	-	-	-	-	1		
Sandgate	-	-	-	-	7		
Soreham	-	-	-	-	-	7 à 7.10.	
Southampton	1	1	2	1	2	7 à 7.10.	
Woolwich	3	2	1	3	1		
Wivenhoe	-	-	-	-	-		
n = 30	Total	35	34(4)	46(5)	38	34	1 L.S. = 24 l
	France		26(6)	39(7)			

*Italique : chantiers royaux.*

(1) Nombre de vaisseaux de ligne et de 50 canons que l'on peut construire à la fois sur chaque chantier ; sur les autres chantiers (marqués d'un tiret), on ne peut construire que des frégates.

(2) Vaisseaux de ligne et de 50 canons, frégates de 24 à 44 canons.

(3) Vaisseaux de ligne et de 50 canons ; frégates et autres bâtiments de 12 à 44 canons.

(4) 1778 : 2 ; 1779 : 4 ; 1780 : 7 ; 1781 : 9 ; 1782 : 12.

(5) 1778 : 6 ; 1779 : 9 ; 1780 : 9 ; 1781 : 14 ; 1782 : 8.

(6) cf. *supra*, tableau n° 30a.

(7) Villiers (P.), *op. cit.*, p. 708.

Tableau n° 31 : Les officiers civils et les ingénieurs de la Marine, au début de chaque année (1786-1790). Source : *État de la Marine* imprimé.

	1786	1787	1788	1789	1790
intendants de la Marine	3	3	3	3	3
commissaires généraux des P. et A.	7	9	9	8	8
contrôleurs de la Marine	7	7	8	8	8
commissaires ordinaires des P. et A.	26	28	28	26	27
commissaires surnuméraires	9	9	9	9	7
sous-contrôleurs de la Marine	—	—	—	4	4
gardes-magasins	9	8	9	9	9
sous-gardes-magasins	1	1	1	2	2
total de l'administration de la Marine	62	65	67	69	68
commissaires des Classes	66	61	68	68	68
syndics faisant fonction de commissaires des Classes	12	7	7	7	6
total de l'administration des Classes	78	68	75	75	74
ingénieurs-directeurs	[4]	3	3	3	4
ingénieurs-sous-directeurs	—	4	4	4	4
ingénieurs ordinaires	14	16	16	16	14
sous-ingénieurs	18	19	18	17	17
total du corps des ingénieurs-constructeurs	36	42	41	40	39
ingénieurs en chef	4	4	4	4	4
ingénieurs ordinaires	4	4	5	5	5
sous-ingénieurs	9	8	11	11	11
total du corps des ingénieurs des ouvrages des ports et arsenaux de Marine (Bâtiments civils)	17	16	20	20	20
intendants généraux (à la Cour)	4	4	3	2	2
commissaire départi pour la visite des ports, etc.	1	1	1	1	1
commissaires des chaînes	2	2	2	2	2

Tableau n° 32 : Aperçu des dépenses de la Marine et des Colonies pendant l'exercice 1787, résumé d'après 306AP23, pièce n° 39.

1° Dépenses fixes			
- officiers militaires et autres entretenus sous les ordres des commandants	1681	officiers militaires	2.780.000
	141	officiers attachés aux 3 directions	323.880
	227	maîtres entretenus	177.220
	47	maîtres des sciences et d'art	75.000
	184	officiers-mariniers (service de mer)	115.000
	8296	hommes du corps royal des canoniers-matelots	2.276.000
	237	hommes des 3 compagnies d'ouvriers de l'artillerie	83.000
	<hr/>		<hr/>
	10813		5.830.000
- officiers d'administration et autres entretenus sous les ordres des intendants	79	officiers d'administration*	367.000
	398	commis	402.000
	26	ingénieurs et autres entretenus des Bâtiments civils	40.000
	15	aumôniers	10.000
	192	officiers de santé	216.000
	121	prévôts, lieutenants et gardes des amirautés	94.000
	1350	gardiens, portiers, rondiers, gabarriers et canotiers	474.000
	<hr/>		<hr/>
	2181		1.603.000
- officiers des Classes	68	officiers militaires des Classes	122.000
	68	commissaires des Classes & syndics	207.000
	128		207.000
	<hr/>		<hr/>
			329.000
- solde et entretien des pertuisaniers, appointements des bas-officiers des galères et entretien des forçats			1.550.000
- exploitation des Pyrénées			50.000
- journées des malades dans les hôpitaux (sauf celles du corps royal)			400.000
- entretien ordinaire des bâtiments civils			600.000
- dépenses secrètes			400.000
- appointements des consuls de France à l'étranger			428.000
- appointements du ministre et des bureaux de la Marine et des Colonies, ainsi que de diverses personnes attachées ou chargées de divers objets relatifs au service			885.000

\*3 intendants, 8 commissaires généraux, 27 commissaires ordinaires, 7 commissaires surnuméraires, 7 contrôleurs, 4 sous-contrôleurs, 11 gardes-magasins, 1 sous-garde-magasin, 11 élèves-commissaires.



- gages, taxations et droits d'exercice des trésoriers généraux, sur une dépense annuelle de 45 millions	530.000
- régie des vivres	
- appointements des régisseurs, directeurs et commis des vivres	330.000
- frais de manipulation des vivres	250.000
- intérêt du fonds d'avances de 1.200.000 fait par les 4 régisseurs	60.000
- intérêt d'un emprunt contracté par ordre de M. de Sartine, de 1.600.000	80.000
- 4 deniers pour livre retenus sur la dépense annuelle des vivres	80.000
	1.330.000
<b>Total des dépenses fixes</b>	<b>13.400.000</b>

2° *Dépenses variables*

- Radoub qui deviennent indispensables lorsque les bâtiments sont parvenus à 5 et 8 ans	1.950.000
- Entretien journalier des autres bâtiments de mer qui restent désarmés dans les ports	1.100.000
- Dépérissement de la mâture, du gréement et des apparaux qui restent dans les ports exposés aux injures du temps	1.900.000
- Constructions nécessaires soit pour compléter le nombre convenable des bâtiments, soit pour remplacer successivement ceux que leur vieillesse met hors de service	5.100.000
- Entretien, réparation et renouvellement des bâtiments employés dans les divers ports du roi pour les détails du service intérieur	1.000.000
- Armement de 60 bâtiments pour les stations, pour l'évolution et pour divers transports	7.550.000
<b>Total des dépenses variables</b>	<b>18.600.000</b>

3° *Colonies*

<b>Total des Colonies</b>	<b>11.550.000</b>
---------------------------	-------------------

"Saint-Domingue. Cette colonie suffit à ses dépenses ordinaires [c'est la seule dans ce cas !], on ne porte ici que les envois que l'on est obligé de lui faire d'Europe, soit 700.000 l."

4° *Total général*

<b>Total 1 + 2 + 3</b>	<b>43.555.000</b>
Imprévus et dépenses extraordinaires	1.445.000
	<b>45.000.000</b>

Les dépenses extraordinaires sont estimées à 2.350.000 l dont 500.000 pour se procurer des canons et 600.000 pour les boulets (dépense qui se répétera pendant 5 ans pour améliorer l'artillerie). Le document se termine donc par le postulat des économies à faire sur certains postes, mais n'en suggère aucune.

## **Aspects du statut des officiers de l'armée de Terre à la fin de l'Ancien Régime**

Les armées d'un État constituent à la fois des forces militaires et des administrations publiques. Plusieurs conclusions portant sur l'Armée de l'Ancien Régime manqueront tant que l'on n'aura pas étudié les régiments et autres unités séparément, même si leur nombre et le nombre des officiers ont de quoi faire reculer le chercheur. Nous décrivons seulement dans cet article les solutions apportées à trois questions principales, le recrutement, l'avancement des officiers de l'Armée et l'organisation générale de celle-ci, en indiquant certaines ressemblances ou différences par rapport à la Marine.

L'exposé n'embrasse que la loi, les réformes dont il s'agit ayant été opérées essentiellement par la voie législative. Un examen attentif des textes nous a permis de redresser plusieurs erreurs au passage, tenant notamment à la portée réelle d'une mesure à caractère passionnel, l'« édit de Ségur » de 1781. Le texte de cette décision se trouve pour l'essentiel dans une ordonnance préparée par le comte de Saint-Germain et promulguée en 1776, qui est la traduction légale d'une décision de principe prise par le ministre de la Guerre dès 1758. Nous proposons sur ce point une explication plus naturelle et plus cohérente de la fermeture de la carrière d'officier. De même la constitution de brigades et de divisions organiques doit permettre d'améliorer la discipline et l'activité dans les grades supérieurs.

### **L'échec des compagnies de cadets-gentilshommes (1682-1733)**

Plusieurs tentatives visant à donner une instruction militaire à de jeunes gentilshommes destinés à servir dans l'Armée ont précédé l'institution de l'École militaire. Richelieu (1585-1642) crée en 1629 deux académies d'exercices militaires qui ne durent pas<sup>1</sup>. Par une ordonnance du 25 février 1670, Louis XIV limite à deux cadets par compagnie de troupes, âgés de dix-huit ans au moins, le nombre des novices de cette espèce, qui étaient devenus trop nombreux ; ils sont supprimés en 1683. Les officiers des deux compagnies de Mousquetaires, créées en 1657 et 1665, ont formé des gentilshommes en leur faisant faire d'abord le service de soldat ; de même ceux du régiment d'infanterie du Roi, créé en 1663 pour être le modèle à suivre. Louvois (1641-1691) réforme les cadets en compagnies de façon à leur donner une éducation suivie et à éviter d'exposer leurs mœurs à la vie des troupes : le ministre envoie aux intendants des instructions dans ce sens en juin 1682.

---

<sup>1</sup> Léon Hennet, *Les compagnies de cadets-gentilshommes et les écoles militaires*, Paris, L. Baudoin, 1889, p. 3 à 6 et 13 à 21, pour ce développement.

Ces cadets devaient être gentilshommes et âgés de 14 à 25 ans. Selon les lettres patentes d'Henri III datées du 5 mai 1583, la noblesse de race, celle qui donne la qualité de gentilhomme, « est celle d'au moins quatre générations, celle qui commence au bisaïeul [ligne agnatique]. »<sup>2</sup> Les deux articles n'ont pas été rigoureusement observés, Louvois admettant des roturiers selon la formule suivante : « L'intention de S.M. n'est point qu'on fasse une perquisition fort sévère de la noblesse de ceux qui se présenteront, et Elle ne trouvera pas mauvais qu'il se glisse parmi eux des enfants de gens qui vivent noblement. » La raison en est donnée dans une lettre de 1683, le ministre paraissant d'ailleurs assimiler aux gentilshommes les fils d'officiers qui ne le sont pas : « Le Roi trouve bon que vous admettiez parmi les cadets que vous enverrez pour être reçus dans les compagnies de gentilshommes [...] non seulement les enfants de gentilshommes ou de ceux qui font profession des armes, mais encore ceux des officiers de robe ou de riches bourgeois, pourvu que leurs pères aient assez de bien pour pouvoir leur donner de quoi s'entretenir quand ils seront pourvus de charges, et qu'ils soient bien faits. »<sup>3</sup> Le service coûte donc à l'officier.

Colbert (1619-1683) écrit au contraire la même année, lors de la reconstitution des compagnies de gardes de la Marine, qu'elles doivent être formées de gentilshommes « reconnus pour tels sans contestation »<sup>4</sup>. Cette condition est reproduite dans l'ordonnance du 15 avril 1689. Si l'on adopte les conclusions d'une étude récente, elle est loin d'être observée sous Louis XIV<sup>5</sup>. En effet, des 494 capitaines de vaisseau nommés ou confirmés de l'organisation de 1669 à 1715, 266 seraient nés roturiers (54 %), les autres étant nés nobles sans être tous gentilshommes. Si l'on retranche les roturiers anoblis du vivant de leur père ou après sa mort, il reste la proportion considérable de 30 % de capitaines roturiers. Il existe pourtant un « petit corps » à côté du grand, auquel accèdent des officiers de la marine marchande, avec des grades dits intermédiaires et de rares occasions de passer dans le grand corps. Une telle masse d'admissions en provenance du tiers état tend à prouver que le recrutement uniforme dans la noblesse est impraticable sous Louis XIV, même si la fraude est importante de la part des parents. Le discours que tient la noblesse maritime à partir de 1756 et son action, ainsi que l'attitude des ministres, tendraient à montrer que la fermeture de la carrière est alors un fait acquis et que cette fraction de la noblesse ne veut à aucun prix d'une *réouverture* du recrutement aux roturiers ni même aux nobles non gentilshommes. Une hypothèse semblable pourrait être faite pour l'Armée, la fermeture n'étant pas aussi hermétique, ainsi que nous allons le voir.

Ce qui rapproche les deux institutions de la Guerre et de la Marine, c'est l'alternance de l'enseignement académique et des exercices militaires, ainsi que la forme de la compagnie d'infanterie, ou plutôt de mousquetaires. Louvois en était le promoteur, et, dès 1692, on n'admet plus de cadets dans les neuf compagnies de l'Armée<sup>3</sup>. Depuis quelque temps du reste, l'institution n'était plus gratuite : les cadets recevaient 180 l par

<sup>2</sup> Roland Mousnier, *Les institutions de la monarchie absolue (1598-1789)*, t. 1, 2<sup>e</sup> éd., Paris, P.U.F., 1990, p. 102 à 105.

<sup>3</sup> Louis Tuetey, *Les officiers sous l'Ancien Régime. Nobles et roturiers*, Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1908, p. 65 à 67.

<sup>4</sup> Lettre du 12 juin 1683 citée par M. Vergé-Franceschi dans *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, 1991, p. 142-143.

<sup>5</sup> Marie-Christine Varachaud, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, « Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil ? » dans *la Revue historique*, t. 287/2, 2<sup>e</sup> trimestre 1992, p. 311-338.

an moins les retenues, et les parents ont dû s'engager à payer une pension de 150 l<sup>3</sup>. Les compagnies sont supprimées sous prétexte d'économie en 1694 et 1696<sup>1</sup>. L'auteur d'un mémoire au Roi datant de cette époque invoque trois raisons : d'abord les sujets sont mêlés ; quand un cadet reçoit des lettres pour servir dans un régiment où il ne connaît personne, il est mal reçu et reste sans secours ; les lieutenants-colonels et les capitaines des régiments préfèrent y attirer leurs enfants et parents, ils ne laissent donc pas d'emplois vacants. Louvois et les intendants de généralité n'ont pas hésité à faire marcher des gentilshommes riches qui ne voulaient pas marcher<sup>6</sup>. Dans l'ensemble la noblesse marche quand elle le peut ; la pauvreté l'en empêche et elle est la chance des roturiers qui veulent entrer dans cette carrière. Un contemporain, le marquis de Puységur (1655-1743), dénigre les régiments ainsi bigarrés et regrette que l'on ait donné à des gens d'affaires le droit d'acheter même des régiments<sup>7</sup>. Son orgueil de gentilhomme est blessé : il ne doute pas, en 1713, de la valeur des roturiers en général, mais la subordination de nobles à des roturiers est humiliante<sup>7</sup>. On a dû au surplus admettre le tout-venant dans les grades subalternes afin de combler les vides et faire face à l'accroissement des effectifs de l'Armée<sup>8</sup>.

Avec le retour de la paix, les effectifs diminuent fortement, et le Conseil de guerre, qui remplace alors le ministre, décide en 1718 de réserver les emplois de lieutenant en second à la noblesse<sup>6</sup>. Six compagnies de cent cadets chacune sont établies par une ordonnance de 1726, mais pour fournir seulement des officiers aux milices<sup>9</sup>. Aucun cadet ne peut y être admis sans le certificat de noblesse délivré par quatre gentilshommes et visé par l'intendant de la généralité de résidence ; il doit être âgé de 15 à 20 ans<sup>9</sup>. Le nombre des compagnies est réduit à deux en 1729, puis à une seule compagnie de six cents cadets en 1732 ; l'année suivante elle est licenciée, une partie des cadets ayant trouvé place dans les milices en qualité de sous-lieutenants<sup>10</sup>. Ces compagnies ont encore compris des cadets roturiers<sup>11</sup>. Pendant ce temps, les compagnies des gardes de la Marine subsistent, une quatrième compagnie de gentilshommes, dite des gardes du pavillon amiral, étant même ajoutée en 1716.

## La vénalité des emplois militaires

Il ne fait pas de doute que les officiers militaires et aussi les bas-officiers permanents appartiennent à la catégorie des officiers à commission et non à celle des officiers titulaires<sup>12</sup>. Au-delà du parchemin, l'on doit considérer qu'aucun édit ne fonde aucun grade ni dignité ni fonction. Il semble que la vénalité des charges a commencé dès la formation des premières compagnies d'ordonnance sous Charles VII, parce qu'elles n'ont pu être entièrement financées et que leurs capitaines ont dû participer à leur entretien ; elle consiste d'abord en un remboursement ou une reprise que le partant

<sup>6</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 72.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 77. Des charges de colonel, s'entend.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 58-59 et 79 à 86.

<sup>9</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 22-23.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 28 à 32.

<sup>11</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 89.

<sup>12</sup> La plus grande partie de ce développement est inspirée de la thèse récente de François Gorau, *La vénalité des charges militaires en France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, thèse de doctorat, Paris, 1996, diffusion A.N.R.T.

demande à son remplaçant. Pendant longtemps elle n'a pas eu de caractère officiel. En 1588, les députés de la ville de Paris aux états généraux sont d'avis de priver de leur charge les officiers qui l'ont achetée. En 1614, le tiers état du gouvernement de Paris et d'Île-de-France demande au Roi de ne plus vendre ou laisser vendre de charge dans sa maison militaire<sup>13</sup>. À cette époque, ce trafic est visible, ainsi que l'exprime l'avocat Leschassier (1550-1625) : « De toutes les charges publiques, les unes se vendent par le Roi et sont en ses parties casuelles. Les autres, qui n'y sont pas, ne laissent pas d'être vendues des uns aux autres avec le consentement ou la connivence du Roi ». L'ordonnance de réformation de janvier 1629 prohibe la vénalité dans le militaire et dans la maison civile du Roi et la vente de charges sous peine de déchéance et de révocation de l'officier contrevenant. D'autre part, les survivances sont surveillées et le Roi se réserve l'attribution de tous les emplois, alors qu'il a compétence liée par des officiers de la Couronne ou des princes qui ont la présentation à une partie des emplois. Ces dispositions n'ont guère été appliquées.

Une ordonnance de 1654 limite la vente des charges dans l'Infanterie à celles de colonel chef de corps, et la finance tombe dans les parties casuelles du Roi en cas de décès, la mort au combat surtout : en fait de vénalité, toute considération morale est mise à part. La vénalité subsiste dans tous les grades mais, sans la combattre, le gouvernement l'ignore. À la limite, un officier promu serait en droit de refuser de payer. Mais, dans l'Infanterie, la vénalité prend aussi la forme du concordat. Les officiers d'un régiment ou d'une compagnie cotisent à une caisse commune afin d'inciter au départ un officier ancien que le montant insuffisant de sa pension retiendrait au service. Des défenses ont été portées par une ordonnance de 1731, notamment parce que cette pratique prive les unités d'officiers d'expérience. Le maréchal de Belle-Isle (1684-1761), ministre depuis 1758, fait prêter un nouveau serment de fidélité au Roi qui comprend la condamnation de la vénalité et des concordats. C'est un échec, qu'il attribue à l'esprit du temps. Ce sont pourtant des dépenses que les officiers doivent faire pour entretenir leur troupe à la place du Roi et pallier la faiblesse des pensions qu'il accorde.

Dans les troupes à cheval, la vénalité officielle concerne les emplois de colonel ou mestre de camp et de capitaine, mais elle s'étend en réalité à tous les grades comme dans l'Infanterie. Dans les deux grades, les officiers ne paient pas non plus la paulette, si bien que leur charge est perdue par mort avant les quarante jours de renonciation. Dans la maison du Roi, presque toutes les charges sont officiellement vénales, les simples soldats ou au moins les bas-officiers y ayant rang d'officier dans la ligne. Ces troupes sont peuplées de courtisans plus que de militaires, et les charges sont hors de prix. Seule exception, les gardes du corps qui ne connaissent plus la vénalité depuis une ordonnance de 1648 renouvelée en 1664, sauf les capitaines de compagnie. La vénalité s'étend encore aux emplois sédentaires dans les gouvernements, et certains gouverneurs rachètent des emplois subalternes afin d'en disposer.

L'usage et quelquefois la loi fixent la « taxe » de chaque emploi. Le prix payé dépend des sommes demandées par les intermédiaires et surtout des dettes de l'unité ; il résulte aussi du jeu de l'offre et de la demande, généralement supérieure à l'offre, et d'autres facteurs subjectifs. Le Roi peut dispenser l'officier de la finance ou lui accorder un brevet\* de retenue qui sert de garantie aux créanciers désignés comme

---

<sup>13</sup> La vénalité des charges dans la maison civile du Roi (offices de commensaux) est composite. Il en est de même des officiers de la Couronne et autres grandes charges.

privilegiés dans un acte notarié. Il peut aussi donner à vendre, à titre de récompense. Le vendeur d'une finance, officielle ou non, doit s'assurer que le Roi va nommer celui qui veut acheter sa charge ; en général les contrats stipulent qu'en cas de non-nomination, la vente est nulle. Notons ici qu'une promotion peut servir à récompenser les services d'un autre genre d'un parent ou la richesse qui va permettre de remettre une compagnie sur pieds.

À partir du règne de Louis XIV, il est théoriquement possible de faire carrière dans passer par les grades ou emplois officiellement soumis à une finance : enseigne d'infanterie ou cornette de cavalerie, lieutenant, capitaine réformé (officier dont l'unité a été réformée ou qui n'a pas de compagnie à commander), capitaine de grenadiers, major, lieutenant-colonel et brigadier. Mais, comme ni les appointements ni les pensions attachées parfois aux emplois ne suffisent à l'entretien d'unités importantes, la noblesse pauvre se sent exclue d'un service qui, dit-elle, lui appartient par les roturiers à l'aise et par ceux de son ordre qui sont fortunés et, mieux encore, bien en cour. Le maréchal Catinat (1637-1712) dit déjà qu'on ne peut attirer dans l'Armée des nobles riches sans les dispenser de passer par tous les grades ; aussi le Roi leur permet-il d'acheter un régiment après quelques campagnes dans des emplois subalternes, et les officiers ordinaires bénéficient de leur protection et de l'argent qu'ils répandent. Sauf exception, la carrière de ces derniers reste donc confinée dans les grades ou emplois inférieurs.

Sans enthousiasme, le comte d'Argenson (1696-1764), ministre de la Guerre de 1743 à 1757, prend en mains la gestion des carrières des officiers. Il commence par les dettes contractées par eux au profit de leur troupe. L'officier pressenti pour un avancement ou une mutation remet désormais au trésorier général et en une fois la valeur de la finance demandée par le vendeur. Le montant des dettes est calculé avec soin et la différence déposée entre les mains du major ou aide-major du régiment afin de libérer l'ancien titulaire. L'ordonnance de 1762 sur l'infanterie oblige ensuite les inspecteurs à entrer dans le détail des dettes du régiment et de celles de chaque officier. L'administration cherche aussi à diminuer ou supprimer des finances, afin d'éviter des départs prématurés d'officiers qui manquent de moyens financiers ou craignent de ruiner leur famille en mourant dans l'emploi supérieur.

## **Des classes dans la noblesse militaire**

La guerre de Sept ans a été malheureuse pour la France : l'esprit de l'Armée s'en ressent, mais la fermentation qui s'y remarque jusqu'à la Révolution est antérieure au début des hostilités. M. Corvisier a fait observer que le casernement progressif des troupes qui fait, selon son expression, du guerrier un militaire, diminue les contacts avec la population et isole peu à peu le soldat et aussi l'officier<sup>14</sup>. Dans un mémoire de 1759, on lit cette description exactement contraire à l'image traditionnelle de l'officier noble : « Aujourd'hui les gens de guerre ne sont considérés ni à la Cour ni à la ville ; il semble qu'on les voie plutôt comme des mercenaires à charge au Royaume que comme un corps de citoyens toujours prêts à sacrifier ce qu'il y a de plus précieux pour le service de la patrie. C'est au point que l'officier rougit de porter son uniforme [...]. L'état de l'officier

<sup>14</sup> André Corvisier, *L'armée française de la fin du XVIIIe siècle au ministère de Choiseul. Le soldat*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1964, p. 138, pour la fin du paragraphe.

est ainsi avili, celui de soldat est regardé comme le dernier de tous. Ce sont des malheureux que le plus vil artisan méprise. »

M. Corvisier ajoute que « la défaite de Rossbach [5 novembre 1757] et les déceptions de la guerre de Sept ans renforcèrent beaucoup de militaires dans l'idée que la crise de l'Armée ne trouverait de solution que par l'extirpation de tout esprit bourgeois »<sup>15</sup>. De là à en exclure les bourgeois, il n'y avait qu'un pas, et ce plan était d'autant plus tentant que l'abus de la vente des grades subalternes par le « concordat » écartait illégalement de la voie de l'épaulette ceux qui ne pouvaient pas payer. Au début de 1758, le comte de Saint-Germain (1707-1778) écrit déjà au ministre : « dans l'état actuel on ne peut plus recevoir d'officiers qu'ils n'achètent leurs emplois et qu'ils n'aient de pensions de chez eux ; ainsi, toute la noblesse pauvre qui, par sa naissance, est destinée à servir et qui ferait la force des armées, en est absolument exclue, et les troupes sont remplies de roturiers qui devraient être employés ailleurs et qui ne remplacent assurément pas la noblesse qu'ils en chassent »<sup>16</sup>. De là l'amertume dans les gentilhommières et alentour ; « les provinces sont tapissées de croix de Saint-Louis », écrit un autre officier, « de gens avec retraite qui n'ont pas plus de 40 ans, qui sont dans la force de l'âge et qui peuvent encore servir bien et longtemps »<sup>17</sup>. La répression du trafic des grades commence en 1758, sous le ministère du maréchal Fouquet de Belle-Isle, le premier d'une liste ininterrompue jusqu'à la Révolution de ministres de la Guerre issus du corps militaire : comme il s'agit d'une réforme morale, Belle-Isle sait qu'il n'en verra pas le succès, et il se sert de ses informateurs dans les troupes afin de confondre les officiers concussionnaires<sup>18</sup>. Louis Tuetey remarque que le système du concordat tient lieu de caisse de secours et que, s'il a été si longtemps et si généralement toléré, c'est en raison de la modicité des pensions de retraite<sup>19</sup>. Choiseul (1719-1785), qui succède à Belle-Isle en 1761, retire à tous les officiers du grade de capitaine la charge des recrues (ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1762) : c'est un souci financier de moins<sup>20</sup>.

La situation de l'officier est précaire, et c'est en cela d'abord que l'Armée se distingue de la Marine. Chaque réforme est un coup porté à la noblesse pauvre. Lors de la réforme de 1749, le marquis d'Argenson (1694-1761) écrit : « Un officier général [...] m'a dit que toute la noblesse était dégoûtée du service depuis les dernières réformes, que mon frère [alors ministre de la Guerre] y était maudit [...], qu'on sacrifiait tous ceux qui avaient le mieux servi, qu'on ne les remboursait pas, qu'on les ruinait [...]. La noblesse ouvre les yeux sur l'ingratitude du service, elle restera chez elle, et cela est dangereux. »<sup>21</sup> Les officiers sont inévitablement soumis à une autre réforme en 1763, et le général de Monteynard (1713-1791), lui-même futur ministre, constate que « c'est la noblesse pauvre qui fait les bons officiers d'infanterie, [que] cette noblesse pauvre ne peut pas vivre quand elle est réduite aux seuls appointements que le Roi donne ; il est de

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 139-140.

<sup>16</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 131.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 132.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 139 à 141, 145 et 150-151.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 152-153.

<sup>20</sup> L'ordonnance du 10 décembre 1762 sur l'Infanterie fixe à 40 000 l les finances des régiments depuis celui de Picardie jusqu'à celui de La Fère (par ordre d'ancienneté), à l'exception du régiment du Roi et des régiments des princes du sang ; à 20 000 l, le prix des autres régiments, de Royal-Roussillon à Quercy. Chaque régiment d'infanterie et de troupes à cheval dispose désormais des services d'un trésorier pour tenir la caisse et faire les dépenses sous les ordres du major.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 17-18.

fait que le plus grand nombre des officiers de cette espèce n'a pas de quoi payer un valet et que beaucoup, dans certaines garnisons, n'ont des auberges que pour le dîner et ne soupent point, quoique leur estomac n'eût pas besoin de ce régime. Je n'aurais pas cru ce fait si je n'en avais été témoin à Toulon. »<sup>22</sup> Dans l'armée de Terre, plus d'un officier a fini ses jours aux Invalides, une pension parfois moins illusoire que celle que doit l'État<sup>23</sup>.

Louis Tuetey croit pouvoir affirmer que le tiers des officiers d'infanterie sont roturiers à l'époque de la guerre de Sept ans<sup>24</sup>. Il faut comprendre avec David Bien qu'ils ne sont pas gentilshommes<sup>25</sup>. Ces officiers sont de deux espèces différentes : il y a ceux qui ont obtenu l'épaulette en entrant au service et ceux qui ne l'ont eue qu'en parcourant les grades de bas-officier. Ces derniers sont les véritables officiers de fortune, et il y a des nobles dans le nombre<sup>26</sup>. Au moment de la réforme de 1763, on comptait, d'après les chiffres donnés par M. Corvisier, 6,4 % de lieutenants et de sous-lieutenants d'infanterie issus du rang (164 sur 2 565) et 18,4 % dans les troupes à cheval (194 sur 1 059)<sup>27</sup>.

Belle-Isle renonce au projet qu'il a formé de réserver des emplois à des gentilshommes riches et de les pourvoir rapidement de commissions de capitaine, mais non à celui qui consiste à fermer la carrière aux roturiers, c'est-à-dire à les empêcher d'accéder directement à l'épaulette : ce sont les instructions aux inspecteurs de la fin de 1758 qui indiquent que la préférence doit revenir aux nobles, « *en attendant qu'il soit décidé quelles pièces seront exigées* » pour preuves de noblesse<sup>28</sup>. Le ministre ne voit pas dans tout noble un bon officier et il distingue même les principes d'honneur acquis par le métier des armes de ceux que la nature est censée conférer : « c'est la noblesse, mais éduquée et instruite en vue de sa fonction guerrière traditionnelle, qui est susceptible de former les meilleurs officiers [...]. Ceux qui ne sont pas nés gentilshommes, mais qui ont été honorés du caractère d'officier dans les troupes et dans les armées, ont acquis une supériorité sur leurs compatriotes qui les égale ou du moins les rapproche de la noblesse. Ils la surpassent même quelquefois par un mérite reconnu et les principes d'honneur *que l'on acquiert dans la profession des armes.* »<sup>29</sup> Le général de Castries (1727-1800) écrit à peu près la même chose en 1775, lorsqu'il s'attaque aux nominations abusives dans la cavalerie : « Malgré la protection spéciale que le ministre doit à la noblesse du Royaume, sous prétexte de la loi impérieuse de la nécessité qui demandait pendant la guerre des capitaines riches pour mieux entretenir leurs troupes, la faveur a accordé des préférences à des enfants dont les pères n'en méritaient aucune et, très souvent, sous ce motif apparent de la richesse, obtenaient les avantages auxquels la noblesse pauvre et les officiers de mérite qui s'y étaient assimilés par leur bravoure ne pouvaient atteindre. »<sup>30</sup>

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 20-21.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 23, 25 et 30.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 99.

<sup>25</sup> David Bien, « La réaction aristocratique avant 1789 ; l'exemple de l'Armée », *Annales E.S.C.*, n° 1 et 3/1974, p. 23 à 48 et 505 à 534.

<sup>26</sup> André Corvisier, *op. cit.*, p. 789.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 785-786.

<sup>28</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 161 à 164.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 159-160.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 158-159.



Le maréchal de Belle-Isle continue d'accepter des certificats de noblesse douteux en se fiant à l'avis des colonels, qui présentent les candidats<sup>31</sup>. Saint-Germain, devenu ministre en 1775 et après avoir mené une enquête, a compris qu'il serait imprudent de se lier la main par des conditions trop rigoureuses au regard des preuves : le règlement qu'on sollicitait de lui, il ne l'a pas fait, estime Tuetey<sup>32</sup>. Depuis Belle-Isle, l'accès à l'épaulette dès l'entrée au service est le partage de la noblesse, vraie ou fausse ; les roturiers ne peuvent plus bénéficier que de dérogations accordées au mérite reconnu et surtout à la puissance des protecteurs<sup>33</sup>. Cette attitude, que la loi positive n'a pas encore sanctionnée, entre en contradiction avec l'édit de novembre 1750 instituant une noblesse militaire et qui a été résolu dans la vue de favoriser l'émulation des roturiers de bonne bourgeoisie. Louis Tuetey a remarqué que les conditions à remplir pour accéder à la noblesse par le service militaire sont exigeantes et que l'édit a produit un petit nombre d'anoblissements : deux cents lettres d'approbation de services seulement ont été délivrées jusqu'en 1789, et l'anoblissement dépend du bon vouloir de ministres qui y sont plutôt hostiles, après le départ du comte d'Argenson en 1758<sup>34</sup>. Le Roi a continué d'accorder des lettres de noblesse dans le but d'adoucir les conditions posées en 1750, si bien que cet édit a produit surtout des exemptions de taille au profit d'officiers retirés du service<sup>35</sup>. Enfin l'ordonnance de 1762 relative à l'Infanterie fait de certains emplois subalternes le lot des officiers de fortune<sup>36</sup> : dans les faits, ils ne peuvent plus passer capitaines en pied.

Choiseul a été ministre de la Guerre pendant presque dix ans, de 1761 à 1770. S'il a cherché par divers moyens à améliorer le sort du soldat, il n'a pas favorisé en général les officiers, et leur état d'esprit ne pouvait que contrarier ses vues à cet égard<sup>37</sup>. On ne lui a pas seulement reproché d'avoir conduit une nouvelle opération de réforme des officiers, mais également d'avoir réduit le nombre des places en donnant aux diverses unités de la ligne, c'est-à-dire de l'infanterie et des troupes à cheval, une organisation plus régulière sinon uniforme. Le maréchal de Broglie (1718-1802) a le front de lui écrire à ce sujet : « Dans le royaume de France il y a beaucoup de grande noblesse qui, par un usage très difficile à changer, ne peut rester longtemps dans les grades subalternes ; il faut donc beaucoup de régiments pour en donner à tous les gens de la Cour, aussitôt qu'ils ont atteint l'âge prescrit par l'ordonnance. Il est aussi indispensable d'en donner à des sujets de la noblesse distinguée des provinces qui ont été plusieurs années capitaines de cavalerie. *Il faut donc un nombre de régiments proportionné à celui des personnes qui y prétendent.* Dans les autres pays la noblesse a plusieurs états à choisir : les aînés des grandes maisons servent rarement, les cadets ont à opter entre la magistrature, les finances, le gouvernement civil et la guerre. En France, un homme de qualité n'a d'autre débouché que le service ; il ne peut languir dans les grades subalternes. Il faut donc avoir beaucoup de régiments : *cela tient à la constitu-*

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 164 et 185.

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 185-186. Nous verrons plus loin ce qu'il en est au juste.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 165 à 177.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 278 à 280.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 268.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 290.

<sup>37</sup> Capitaine Albert Latreille, *L'œuvre militaire de la Révolution. L'Armée et la nation à la fin de l'Ancien Régime. [1]. Les derniers ministres de la Guerre de la monarchie*, Paris, M. Imhaus et R. Chapelot, 1914, p. 19-20. Un deuxième volume était prévu par l'auteur sous le titre « L'Armée devant l'opinion en 1789 ».

tion de l'État. »<sup>38</sup> Ces propos sont d'un homme qui ne connaît pas la loi ou plutôt ne veut pas la connaître : le chevalier d'Arcq (1721-1795), l'auteur de la *Noblesse militaire* de 1756, était de cette espèce-là.

Le maréchal distingue implicitement trois classes de nobles dans les troupes de ligne, et c'est ainsi que les choses sont présentées dans le *Résultat des différentes propositions faites pour la composition de la cavalerie* de février 1775 : « [La noblesse de cour] prend une compagnie de cavalerie et ensuite un régiment pour faire son chemin dans les grades supérieurs. La seconde espèce est composée de gentilshommes de province ayant dix, douze ou quinze mille livres de rente, qui entrent dans la cavalerie et percent s'ils ont des talents ; ils se bornent généralement aux grades de ces corps [c'est-à-dire qu'ils ne passent pas généraux]. Enfin la troisième espèce est composée de gentilshommes qui ont six, sept, huit ou douze cents livres de rente *et même moins* ; ils servent dans l'Infanterie et y font leur chemin. »<sup>39</sup> Dans l'Infanterie on distingue la noblesse riche de la noblesse pauvre, la première étant assimilée à la noblesse de cour.

Cette distinction est ancienne : les officiers généraux issus de la noblesse de cour ont forgé le sobriquet d'officier général de fortune pour désigner ceux qui n'en sont pas membres ; et les nobles de la Cour sont appelés dans l'Armée les officiers de cour<sup>40</sup>. Le comte de Saint-Germain la déplore dans les termes suivants : « il s'est introduit une distinction pernicieuse entre la noblesse de la Cour et celle des provinces, qui vaut presque toujours mieux, entre la riche et la pauvre, de manière que l'une a tout sans rien mériter et que l'autre ne parvient à rien, quelque chose qu'elle mérite, que tout le monde a des prétentions et que peu de personnes se mettent en devoir de les justifier par des services et par des talents. »<sup>41</sup> Le comte de Guibert (1743-1790), l'un de ses collaborateurs et héritiers spirituels, résume ainsi les effets de cette situation : « La noblesse pauvre et la riche négligée dans son instruction n'étaient que des sujets maussades, bornés, clabaudes qui, dans le courant de leurs services, occasionnaient du dégoût à ceux qui les entouraient et en prenaient eux-mêmes, et si, par malheur, ils arrivaient à la tête des corps, ils y occasionnaient les plus grands désordres. »<sup>42</sup> On comprend mieux dans ces conditions les efforts qui vont être faits afin de former cette jeunesse avant qu'elle entre au service, et d'éviter au moins d'y introduire des officiers inaptes au service militaire.

## La transformation de l'École militaire (1776-1777)

Le but de l'École militaire est double car il s'agit à la fois d'aider la noblesse pauvre à entrer au service et de fournir indirectement des officiers plus capables, ainsi que l'indique l'édit de fondation de janvier 1751 : « Nous espérons que l'utilité de cet établissement, qui semble n'avoir pour objet qu'une partie de la noblesse, pourra se communiquer au corps entier, et que le plan qui sera suivi dans l'éducation des cinq cents gentilshommes que nous adoptons servira de modèle aux pères qui sont en état de la procurer à leurs enfants. »<sup>43</sup> Les élèves doivent y être entretenus de l'âge de 8 ans

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 10.

<sup>39</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 33.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 321-322 et 324.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 320. Extraits des *Mémoires* de 1779, p. 45-46.

<sup>42</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 93.

<sup>43</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 35.

jusqu'à 18 ou 20 ans ; ils doivent tous prouver quatre degrés de noblesse en ligne paternelle, mais les préférences vont aux fils d'officiers et, d'une manière générale, le mérite des ascendants est mesuré par une échelle qui compte elle huit degrés<sup>44</sup>. La déclaration royale du 24 août 1760 rend obligatoires la présentation de titres originaux et la comparution devant le juge d'armes de la noblesse française, nommé « commissaire du Roi pour certifier la noblesse des élèves »<sup>45</sup>.

Les inconvénients d'une éducation militaire trop précoce ont conduit dès 1764 l'autorité à diviser l'établissement en formant un pensionnat au collège de La Flèche pour les enfants de 8 à 14 ans, l'éducation militaire ne devant commencer qu'à la sortie du collège et seulement pour ceux des élèves à qui elle convient<sup>46</sup>. Les lettres patentes du 7 avril 1764, qui confirment l'existence du collège de La Flèche après la suppression des Jésuites, n'accordent de préférence qu'aux candidats de la première des huit catégories évoquées ci-dessus<sup>47</sup>. Choiseul établit en 1765 des *examens*, de manière à distribuer des prix et à favoriser l'émulation mais, pas plus que dans la Marine, ces examens ne déterminent seuls l'accès à l'épaulette<sup>48</sup>. À Paris, les élèves restent formés en compagnies militaires commandées par des officiers, sauf de 1759 à 1769, lorsque ces places sont dévolues à des élèves<sup>49</sup>.

Le but de l'institution est néanmoins loin d'être rempli, ainsi que l'explique Saint-Germain dans ses *Mémoires* : « Tout édifice militaire doit avoir [pour objet] l'utilité uniquement et la plus grande économie [...]. Depuis Louis XIV, prince qui avait l'esprit grand et élevé, toutes les institutions, tous les établissements tiennent plus de l'ostentation que de l'utilité, et rarement la raison de l'économie a été consultée. Je ne citerai que deux exemples, l'École militaire et l'hôtel des Invalides. Dans le premier de ces établissements, il s'agit d'élever de très pauvres gentilshommes pour en faire des lieutenants d'infanterie ; l'éducation devrait toujours être proportionnée à l'état que l'homme doit avoir dans la société : il ne s'agissait donc que de leur former un cœur honnête, un esprit docile et un corps robuste et vigoureux, de leur apprendre à lire, à écrire, l'arithmétique, quelque chose des mathématiques, de la géographie et les langues des nations voisines de la France ; au lieu de cela, on a fait un établissement comme s'il s'agissait d'élever des princes. »<sup>50</sup>

Trois motifs de changement sont avoués dans la déclaration du 1<sup>er</sup> février 1776. D'abord, en améliorant les revenus de l'École militaire et en les employant avec plus d'économie, on peut porter le nombre d'élèves de 1<sup>re</sup> classe (ceux de Paris) de 250 à

<sup>44</sup> La première classe des candidats comprend les orphelins dont le père a été tué au service ou qui est mort des suites de ses blessures ; le mérite du père va decrescendo jusqu'à la 6<sup>e</sup> classe ; viennent ensuite les enfants dont le père n'a pas servi, mais dont des ancêtres ont servi ; enfin la 8<sup>e</sup> et dernière classe, celle à laquelle l'autorité a égard en dernier lieu, est formée « de tout le reste de la noblesse qui, par son indigence, se trouve dans le cas d'avoir besoin du secours du Roi ». *Mémoire instructif sur ce que les parents doivent observer pour proposer leurs enfants pour l'École royale militaire et pour le collège royal de La Flèche*, imprimé, 1764, C<sup>8</sup>-18.

<sup>45</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 36.

<sup>46</sup> *Déclaration du Roi portant règlement, non seulement sur l'éducation que recevront à l'avenir les élèves de l'École royale militaire, mais encore touchant l'administration des biens de cet établissement*, du 1<sup>er</sup> février 1776, C<sup>8</sup>-18.

<sup>47</sup> Mémoire instructif de 1764 précité. Tous les élèves doivent savoir lire et écrire lors de leur admission.

<sup>48</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 66-67.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 59.

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 76 (*Mémoires*, p. 151 et 153-154).

600 et même entretenir *au moins 1 200 cadets-gentilshommes dans les régiments* comme une pépinière d'officiers, une « école vraiment militaire [...] éloignée de Paris ». Voici donc le second motif : point d'éducation militaire possible à Paris. Il convient de répartir les boursiers dans des collèges de province, à cause des « avantages si connus d'une éducation publique et commune à toutes les classes de citoyens » ; subsidiairement, les élèves seraient moins éloignés de leur famille qu'au collège de La Flèche. Le plus précieux avantage de l'éducation publique est de « ployer les caractères, d'étouffer l'orgueil que la jeune noblesse est trop aisément disposée à confondre avec l'élévation et d'apprendre à considérer sous un point de vue juste tous les ordres de la société »<sup>51</sup>. En cela réside le dernier motif. Pour ce faire, les collèges accueillant les pensionnaires du Roi recevront un nombre au moins égal d'autres pensionnaires<sup>52</sup>. C'est d'ailleurs le moyen d'améliorer l'instruction de ces derniers, qui va être désormais réglée par le ministre de la Guerre, sans que le prix de la pension en soit augmenté ni le recrutement modifié. Sous cette condition, les collèges choisis accueillent 50 à 60 pensionnaires du Roi, le nombre de ces élèves, fixé à 500 par l'édit de fondation, étant porté à 600<sup>53</sup>. Ils y sont entretenus jusqu'à l'âge de 14 ou 15 ans<sup>54</sup>. Ceux qui auront tiré profit de l'éducation reçue sont placés, soit parmi les cadets-gentilshommes des régiments (à titre non exclusif), soit dans des collèges ou autres écoles publiques pour y achever des études religieuses (jusqu'au doctorat) ou de droit (jusqu'à la licence), aux frais du Roi et sur le compte rendu de leurs progrès.

Les conditions d'admission des gentilshommes dans les écoles substituées à l'École militaire sont inchangées<sup>55</sup>. Un examen d'entrée sert à constater que les candidats retenus savent lire et écrire ; s'il est négatif, le candidat est ajourné<sup>56</sup>. Le ministre adresse aux familles les lettres d'admission qui valent titres ; le remplacement des pensionnaires a lieu à l'époque du concours de sortie pour les places de cadet-gentilhomme, soit du 1<sup>er</sup> au 15 septembre<sup>57</sup>. Les parents qui sont capables de subvenir à l'éducation de leurs enfants ne peuvent les faire admettre en qualité de pensionnaires du Roi ; les certificats d'indigence ne doivent plus seulement être visés par l'intendant de la généralité et par deux gentilshommes « les plus voisins du domicile des parents », mais aussi par le gouverneur ou commandant de la province de résidence<sup>58</sup>. Les enfants admis à l'âge de 8 ou 9 ans restent six ans au moins au collège avant de se présenter au concours ; ceux de 10 à 11 ans et les orphelins admis jusqu'à 13 ans peuvent obtenir une dispense partielle de ce temps s'ils ont déjà acquis des connaissances ou qu'ils ont fait des progrès marqués au collège<sup>59</sup>.

Les nouveaux établissements sont au nombre de dix, La Flèche étant conservé pour la formation de futurs hommes de loi ou d'église (les Doctrinaires y ont

<sup>51</sup> Règlement du 28 mars 1776, concernant les nouvelles écoles royales militaires, titre 1, art. 13.

<sup>52</sup> *Ibid.*, art. 14.

<sup>53</sup> Déclaration du 1<sup>er</sup> février 1776, art. 2.

<sup>54</sup> *Ibid.*, art. 3, pour la fin du paragraphe.

<sup>55</sup> *Ibid.*, art. 10. L'administration des biens de la fondation reste confiée au ministre de la Guerre, au travers d'un bureau de quatre administrateurs qu'il préside (art. 6). Ce bureau est autorisé à aliéner l'hôtel de Paris et ses dépendances, avec son mobilier, au profit de la fondation et spécialement pour payer ses dettes (art. 8).

<sup>56</sup> Règlement du 28 mars 1776, titre 2, art. 3.

<sup>57</sup> *Ibid.*, art. 7 et 9.

<sup>58</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>59</sup> *Ibid.*, art. 2.

succédé aux Jésuites) : Sorèze, Tiron, Rebais, Beaumont-en-Auge et Pontlevoy (Bénédictins) ; Vendôme, Effiat et Tournon (Oratoriens) ; Brienne (Minimes) et Pont-à-Mousson (chanoines réguliers de Saint-Sauveur)<sup>60</sup>. Il est question de compléter la liste par Auxerre (aux Bénédictins) et Dôle (ancien collège jésuite tenu par des prêtres séculiers) : Auxerre est effectivement ouvert aux pensionnaires du Roi<sup>61</sup>. Ces collèges portent désormais le nom d'écoles royales militaires et le ministre en a la surintendance<sup>62</sup>. Le Roi fait payer des pensions annuelles de 700 l pour le logement en chambres individuelles, l'uniforme, la nourriture, les maîtres d'écriture, de français, de latin, d'allemand, d'histoire, de géographie, de mathématiques, de danse, de musique, d'escrime, ainsi que pour les fournitures nécessaires à l'instruction<sup>63</sup>.

L'éducation dans les collèges répond au plan qui a été adressé aux ordres et congrégations dont ils relèvent<sup>64</sup>. Des ouvrages spéciaux doivent être rédigés pour l'enseignement des langues, histoire, géographie, mathématiques, morale et logique dans tous les établissements<sup>65</sup>. Les supérieurs et principaux adresseront chaque année les observations que l'expérience aura suscitées, de façon que ces manuels puissent être améliorés<sup>66</sup>. Les supérieurs, principaux, professeurs et maîtres sont choisis par les ordres religieux ou congrégations, mais le Roi peut les obliger à des changements si l'éducation se ressentait de mauvais maîtres<sup>67</sup>. Chaque année quatre médailles d'or valant 150 l chacune seront remises à autant de maîtres ou professeurs du collège dans lequel les élèves auront eu le plus de succès au concours<sup>68</sup>. La discipline intérieure des collèges, l'emploi du temps et le choix des méthodes d'enseignement sont laissés aux lumières et au zèle des ordres et congrégations ; selon les comptes rendus des visites, les résultats des concours et surtout le comportement des cadets, le Roi se réserve de les déterminer afin qu'ils deviennent de règle dans tous les collèges<sup>69</sup>. Les supérieurs et principaux adressent au ministre un état de la situation de leur collège et des progrès des élèves : la note sur ces progrès est envoyée en copie aux parents<sup>70</sup>.

Tous les ans, à partir de 1778, doit se tenir un concours pour les places de cadet-gentilhomme à Brienne, qui est le collège « le plus au centre du Royaume »<sup>71</sup>.

<sup>60</sup> *Ibid.*, titre 1, art. 1.

<sup>61</sup> Roger Hahn, « L'enseignement scientifique aux écoles militaires et d'artillerie », dans R. Hahn et René Taton, *Écoles techniques et militaires au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hermann, 1964, p. 525.

<sup>62</sup> Règlement du 28 mars 1776, titre 1, art. 2 et 3.

<sup>63</sup> *Ibid.*, art. 6. Les effets du trousseau sont à la charge des parents mais, à sa sortie de l'école pour le concours, l'élève doit recevoir du collège un trousseau neuf, *ibid.*, art. 6 et t. 2, art. 10. La conduite de l'élève et le port de lettres restent aussi à leur charge, t. 2, art. 9 et 12. Chaque collège doit recevoir 8 750 l pour frais de premier établissement et des meubles venant de Paris et de La Flèche, étant entendu que les pensionnaires du Roi occuperont seuls le bâtiment ou la portion de bâtiment qui sera affecté à leur logement (t. 1, art. 8, 11 et 12).

<sup>64</sup> *Ibid.*, titre 3, art. 1.

<sup>65</sup> *Ibid.*, art. 2. Chaque élève doit posséder un exemplaire de chaque manuel, dont le prix sera modéré en conséquence et fixé (art. 4). Avec les dotations de l'École militaire, il est prévu d'équiper chaque collège d'une bibliothèque à l'usage des élèves et d'un cabinet de physique et de mécanique suffisant pour les démonstrations, lesquelles seront réservées aux meilleurs élèves (art. 3).

<sup>66</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>67</sup> *Ibid.*, art. 5.

<sup>68</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>69</sup> *Ibid.*, titre 6, art. 1. Le règlement interdit cependant les sorties (art. 2), et l'on doit comprendre que les parents se déplacent pour voir leur enfant.

<sup>70</sup> *Ibid.*, art. 3 et 4.

<sup>71</sup> *Ibid.*, titre 4, art. 1 et 2.

Cette notation indiscrete peut donner à penser que l'archevêque de Toulouse n'est pas étranger à la transformation de l'École militaire. Les principaux envoient en juillet la liste des élèves en âge de passer le concours<sup>72</sup>. Le conseil de l'École a fait place à un bureau d'administration et à deux inspecteurs, un officier général ayant le titre d'inspecteur général des écoles royales militaires et un sous-inspecteur, colonel ou lieutenant-colonel, pour l'inspection annuelle des collèges et le concours<sup>73</sup>. Les inspecteurs, aidés de deux examinateurs, des gens de lettres choisis par le ministre, suivent la méthode fixée par une instruction du concours et dont les supérieurs ont eu connaissance<sup>74</sup>. Ceux des candidats que les examinateurs ne retiennent pas restent à Brienne pour se perfectionner en vue de repasser le concours l'année suivante, un deuxième échec entraînant l'exclusion<sup>75</sup>.

Les quatre premiers reçus au concours reçoivent pour prix une pension jusqu'à leur nomination au grade de capitaine, savoir 150 l par an aux deux premiers et 100 l aux deux suivants, ainsi que la croix de chevalier-novice de Saint-Lazare, comme l'avaient les élèves de l'ancienne École<sup>76</sup>. La remise des prix se fait avec « toute la publicité et tout l'appareil que [l'inspecteur général] jugera propres à faire impression sur l'esprit des élèves et à exciter l'émulation des principaux et des maîtres »<sup>77</sup>.

Les élèves reçus sont placés en qualité de cadets dans l'Infanterie, la Cavalerie, les Dragons et les Chasseurs à raison d'un par compagnie, sauf dans les onze régiments suisses, le régiment d'infanterie du Roi, la maison du Roi et la Gendarmerie, et cela « suivant les dispositions qu'ils paraîtront annoncer par leur taille et leur constitution » et selon le nombre de places disponibles dans chaque régiment : il n'est pas question du rang de classement<sup>78</sup>. Les plus forts en mathématiques et en dessin sont envoyés à Mézières ou à La Fère, où ils se perfectionnent en vue de passer l'examen ordinaire des ingénieurs ou des sous-lieutenants d'artillerie<sup>79</sup>. Les familles qui placent leurs enfants dans les écoles royales militaires et les y entretiennent à leurs frais sont autorisées à les présenter au concours, du moment qu'elles adressent au ministre les preuves de noblesse exigées des pensionnaires du Roi et qu'elles sont vérifiées<sup>80</sup>.

L'ordonnance du 25 mars 1776 portant création de cadets-gentilshommes dans les troupes de ligne confirme le but recherché dans la transformation de l'École militaire et l'existence d'un double recrutement des sous-lieutenants, par les écoles

<sup>72</sup> *Ibid.*, art. 3.

<sup>73</sup> *Ordonnance du Roi du 25 mars 1776, pour la suppression du conseil actuel de l'École royale militaire, celle des officiers et autres personnes employées dans les maisons de Paris et de La Flèche, et pour la création d'un inspecteur général et d'un sous-inspecteur des écoles royales militaires*, C<sup>8</sup>-18.

<sup>74</sup> Règlement du 28 mars 1776, titre 4, art. 4 et 5.

<sup>75</sup> *Ibid.*, art. 7 et 8.

<sup>76</sup> *Ibid.*, art. 9 et 10. Il faut naturellement qu'il s'agisse d'une première tentative. Si le lauréat quitte le service avant d'être promu capitaine, la pension cesse d'être versée.

<sup>77</sup> *Ibid.*, art. 11.

<sup>78</sup> *Ibid.*, art. 12 et ordonnance du 25 mars 1776 portant création des cadets-gentilshommes. Chaque élève placé reçoit 200 l sans retenue jusqu'à ce qu'il soit fait lieutenant (règlement du 28 mars 1776, titre 4, art. 14). Les cadets remplissent les emplois de sous-lieutenant des régiments qui les accueillent, après toutefois le remplacement des officiers à la suite. Le Roi se réserve de déroger à la loi en faveur des pages attachés à son service et à celui de la Reine, selon l'usage (*Ordonnance*).

<sup>79</sup> Règlement du 28 mars 1776, titre 4, art. 13. Un certain nombre d'élèves sont passés dans les gardes de la Marine et dans les troupes des Colonies.

<sup>80</sup> *Ibid.*, art. 16 et 17.

militaires (les « élèves ») et par les régiments<sup>81</sup>. Le dispositif est presque celui de la fameuse décision du 22 mai 1781. Un emploi de cadet doit être créé dans chaque compagnie, avec les exceptions mentionnées ci-dessus. Ces nouveaux cadets sont « destinés à remplir *tous* les emplois de sous-lieutenant dans les régiments dans lesquels ils seront admis, toutefois après le remplacement des officiers attachés à la suite »<sup>82</sup>. Cette précaution vise à prévenir le mécontentement des officiers conservés en sur-nombre mais provisoirement sans emploi, et ce d'autant plus que la nouvelle organisation consomme moins d'officiers, au moins dans ce grade<sup>83</sup>. Cependant Saint-Germain est tombé dans le même traquenard que le ministre de la Marine Bourgeois de Boynes quatre ans plus tôt, en répondant aux objections et aux demandes intéressées par des instructions et des commentaires en contradiction avec les ordonnances rendues.

Suivant l'usage, les pages attachés au service du Roi ou de la Reine ont eux aussi accès aux sous-lieutenances. Le Roi nomme cadets les sujets proposés par les colonels et ceux tirés des écoles ou des pages selon la formule suivante : « S.M. [se réserve] de placer par préférence et à tour de rôle dans tous les régiments de ses troupes les élèves qu'Elle tirera de ses nouvelles écoles militaires, ainsi qu'Elle nommait ci-devant les élèves de l'ancienne école militaire à des emplois d'officier »<sup>84</sup>. Les parents ou les colonels peuvent demander l'affectation qu'ils souhaitent, l'intention du Roi étant que les élèves qui seront demandés par les colonels leur soient accordés de préférence<sup>85</sup>. Les corps comportant 5 ou 10 compagnies, ils sont susceptibles d'accueillir autant de cadets.

L'article de la naissance est libellé ainsi : « Les colonels ne pourront proposer pour les emplois de cadet-gentilhomme aucun sujet qui soit au-dessous de l'âge de 15 ans révolus et au-dessus de celui de 20, et qui n'ait fourni des preuves qu'il est né noble ou fils d'un officier ayant un grade supérieur, savoir celui de colonel, de lieutenant-colonel ou de major, *ou d'un capitaine décoré de la croix de l'ordre de Saint-Louis* ; en conséquence, ceux qui sont dans la première classe adresseront au secrétaire d'État ayant le département de la Guerre leur extrait de baptême et leur certificat de noblesse, vérifiés et visés par les commandants des provinces et les intendants des généralités ; et ceux de la seconde classe joindront à leur extrait baptistaire l'attestation de services de leurs pères, en sorte qu'aucune nomination ne soit faite sans que ces formalités aient été remplies »<sup>86</sup>. Les fils d'officiers non gentilshommes peuvent donc être proposés, à condition que leur père ait atteint le grade de capitaine et reçu la médaille militaire, et la première de ces conditions devient difficile à remplir. Saint-Germain veut bien encore des roturiers, pourvu qu'ils soient fils d'officiers ayant été au

<sup>81</sup> *Ordonnance du Roi portant création de cadets-gentilshommes dans les troupes de S.M.*, du 25 mars 1776, préambule.

<sup>82</sup> *Ibid.*, art. 2.

<sup>83</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 96 à 98, pour la fin du paragraphe.

<sup>84</sup> *Ordonnance du 25 mars 1776*, art. 5.

<sup>85</sup> *Ibid.*, art. 6.

<sup>86</sup> *Ibid.*, art. 7. L'ordonnance principale du 25 mars donne des précisions sur l'admission des cadets dans les régiments allemands (t. X, art. 14 et 15). Ils doivent être « nés sur des terres hors de [la] domination [du roi de France], dans les pays où la langue allemande est la langue dominante, et que leur noblesse soit constatée par un certificat de quatre gentilshommes, légalisé par le grand juge de la chambre de Wetzlar ou par le syndic du directoire où leur nom est immatriculé ». S.M. permet l'admission dans ces régiments de moitié de cadets nés en Alsace ou dans la Lorraine « au-delà de la Sarre », s'ils prouvent leur noblesse dans la forme prescrite pour les gentilshommes français.

moins capitaines ; encore n'ont-ils pas accès aux écoles militaires et ils doivent être choisis par les colonels. La véritable fermeture de la carrière s'opère au profit de la noblesse à quatre degrés et des *familles militaires* : les actes de 1781 et 1788 confirment la victoire de ceux qui œuvraient depuis longtemps dans ce sens, à commencer par Saint-Germain lui-même.

L'accès des cadets au grade de sous-lieutenant est réglé sur l'ancienneté, sauf raisons fondées sur la conduite et motivées dans le rapport des colonels ; trois retards dans la nomination valent exclusion du service<sup>87</sup>. L'aptitude est vérifiée par un examen, comme nous le verrons plus loin. La solde des cadets est maigre : 12 s par jour sans retenue dans l'Infanterie (216 l par an), 15 s dans les troupes à cheval, à prendre sur les revenus de École militaire ; les anciens pensionnaires du Roi touchent 200 l de plus par an du même fonds, jusqu'à ce qu'ils parviennent au grade de lieutenant en second et reçoivent de même, en entrant dans les corps de troupes, un habillement composé d'un habit-veste, d'une culotte et d'un chapeau<sup>88</sup>. Les cadets issus des écoles, à égalité de date des lettres de cadet, ont le rang sur ceux qui n'ont pas été élevés aux frais du Roi et, entre eux, le plus âgé à mérite égal est préféré lors des avancements<sup>89</sup>.

L'ordonnance du 31 décembre 1776 relative au Génie porte que l'accès à l'école de Mézières est réservé aux sujets « nés sujets de S.M. [et ayant] fait les mêmes preuves que celles exigées par l'ordonnance de l'administration du 25 mars 1776 »<sup>90</sup>. Les candidats doivent se soumettre au concours selon des modalités qui vont être fixées à nouveau<sup>91</sup>. Les élèves restent d'abord deux ans à l'école, avec le rang de sous-lieutenant, puis ils sont nommés « aspirants au corps royal du Génie » et prennent rang parmi les lieutenants en second d'infanterie. Ils servent ensuite deux ans dans l'Artillerie, et plus particulièrement dans les compagnies de mineurs et de sapeurs. Puis ils entrent dans une brigade du Génie avec le rang de lieutenant en premier. Ils complètent leur formation dans l'Infanterie, pendant deux ans encore, jusqu'à ce qu'ils soient au fait des manœuvres des troupes. Ils subissent alors un examen dans la brigade, qui conditionne leur avancement dans leur corps. Dans l'ordonnance du 3 novembre 1776 relative au corps royal de l'Artillerie, l'on remarque que les lieutenants en troisième sont tirés des sergents-majors et qu'un autre article laisse voir que ce grade a la forme d'un bâton de maréchal, les lieutenants en second issus des élèves et les lieutenants en premier étant seuls susceptibles d'être promus capitaines<sup>92</sup>.

## L'ordonnance de 1776 sur l'administration de l'Armée

Les officiers attendaient la suppression des charges qui restaient officiellement vénales dans l'Armée, c'est-à-dire tous les emplois de colonel et ceux de capitaine en pied dans les troupes à cheval. S.M. se dit « persuadée que rien n'est plus contraire au

<sup>87</sup> *Ibid.*, art. 11 et 12.

<sup>88</sup> *Ibid.*, art. 17 et 18 et règlement du 20 août 1776, art. 5.

<sup>89</sup> *Règlement du Roi concernant les cadets-gentilshommes créés dans les troupes du Roi par l'ordonnance du 25 mars 1776*, du 20 août 1776, art. 10.

<sup>90</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps du Génie*, du 31 décembre 1776, t. II, art. 1. Ces preuves sont celles dont nous venons de parler.

<sup>91</sup> *Ibid.*, art. 2 à 7, pour ce développement.

<sup>92</sup> *Ordonnance du Roi concernant le corps royal de l'Artillerie*, du 3 novembre 1776, t. I, art. 22 et 25.



bien de son service, à la discipline et à l'esprit d'émulation qu'Elle désire maintenir parmi les officiers de ses troupes, que la finance attachée aux emplois militaires, par l'impossibilité où Elle se trouve souvent de faire jouir *la noblesse dénuée de fortune* des récompenses qu'elle peut mériter par des services distingués, et par le tort que fait éprouver à la noblesse plus aisée la perte des emplois par mort » ; Elle s'est donc déterminée à « détruire un abus aussi préjudiciable à la gloire et à la prospérité de ses armes »<sup>93</sup>. Les emplois auxquels il est attaché *une finance quelconque* supporteront à chaque mutation une diminution d'un quart, si bien qu'à la quatrième mutation ils seront libérés de toute finance. Cette notation et la fin de l'ordonnance tendent à montrer que le trafic des grades qui ne sont pas ou ne sont plus soumis à une finance n'a pas disparu : « S.M. déclare de la manière la plus formelle que, dans tout le cours de son règne, Elle ne permettra plus qu'aucun des emplois de ses régiments d'infanterie, cavalerie, dragons, hussards et troupes légères soit vendu, acheté ou financé par quelque motif et sous quelque prétexte que ce soit, si ce n'est avec les réductions portées par la présente, jusqu'à l'extinction entière de la finance actuelle desdits emplois, son intention étant de ne pas souffrir qu'il se donne par la suite dans ses troupes aucun emploi à prix d'argent et de punir très sévèrement toute personne qui contreviendrait à cette disposition, de quelque grade et condition qu'elle fût. » Les tractations illicites sont ainsi reconnues et les officiers qui ont payé une finance de cette sorte auront eux aussi leur brevet de retenue.

Ce sont, rappelons-le, les emplois plutôt que les grades qui sont progressivement libérés, la somme à payer pouvant varier dans un même régiment. Les officiers ont intérêt à avoir conservé des papiers en ordre car on ne peut appliquer de taxe quand il n'en reste pas trace. Tous vont y perdre et ils obtiennent en compensation le remboursement de la charge avec réduction en cas de décès. Le Roi leur délivre un brevet de retenue pour la nouvelle valeur de la charge afin de la garantir et de fixer celle de la mutation suivante. L'opération est très avancée en 1789. Une autre ordonnance de 1776 étend la mesure aux emplois militaires dits avec résidence, souvent donnés en récompense et également grevés de finances (gouverneurs de province et, dans les villes, places et châteaux, gouverneurs particuliers, lieutenants du Roi, majors, aides et sous-aides-majors), à mesure des remplacements. La loi du 3 juin 1791 résume les dispositions prises pour le remboursement progressif des charges et emplois militaires subsistants.

Enfin le ministre doit concéder que la maison du Roi soit exceptée de cette suppression progressive de la finance, mais il vient de lui porter un coup sérieux en taillant dans ses effectifs, et il s'est attiré en conséquence les reproches de tous ceux qui étaient intéressés au maintien en l'état de cet appareil de luxe<sup>94</sup>. À la veille de cette première mesure, les troupes se composaient ainsi au 1<sup>er</sup> octobre 1775 :

<sup>93</sup> Ordonnance du Roi portant suppression de la finance de tous les emplois militaires des troupes d'infanterie, cavalerie, dragons, hussards et troupes légères, du 25 mars 1776, pour la fin du paragraphe. La vénalité militaire, qui prend finalement la forme du brevet de retenue, est différente de celle qui a cours dans les autres services publics.

<sup>94</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 73 à 78.

- infanterie	française	85 256	
	étrangère	24 496	109 752
- troupes à cheval	cavalerie et carabiniers	14 583	
	hussards	1 284	
	dragons	6 562	22 429
- troupes légères	à pied	1 474	
	à cheval	1 624	3 098
- maison militaire du Roi			
	gardes-françaises	3 630	
	gardes-suisses	2 324	
	cavalerie	2 418	
	gendarmerie	1 090	9 462
- artillerie (le Génie ne comprend que des officiers)			5 631
- total général (officiers de tous les corps exclus)			150 372.

L'ordonnance du 25 mars 1776 sur l'administration est la pièce maîtresse du nouveau dispositif, l'équivalent de l'ordonnance du 18 février 1772 qui avait soulevé la tempête dans la Marine. Le titre de l'avancement consacre la situation privilégiée de la noblesse de cour, tout en empêchant à l'avenir la nomination de « colonels à la bavette », suivant le principe énoncé de cette façon : « aucun officier, quand même il serait de la naissance la plus distinguée, ne [pourra] parvenir au commandement en chef d'un corps, qu'il n'ait auparavant servi dans ses troupes d'infanterie, cavalerie, dragons ou hussards pendant 14 ans, dont *six* dans le grade de *colonel en second*, et qu'il n'ait donné, dans les différents emplois qu'il aura remplis, des preuves constantes de zèle, d'intelligence, d'application et de bonne conduite »<sup>95</sup>. Ce grade de colonel en second est une nouveauté, on devrait dire une concession ; il ne doit être accordé qu' « aux jeunes gens de qualité qui mériteront de [l']obtenir par leur zèle et leur attachement [au] service [...et] qui auront servi pendant 8 ans, dont *trois* en qualité de sous-lieutenants ou de lieutenants et *cinq* en celle de capitaines dans l'un [des] régiments d'infanterie, cavalerie, dragons ou hussards »<sup>96</sup>. Autrement dit ces nobles sont soumis à un apprentissage de huit ans dans la ligne et, si l'on suppose qu'ils ne peuvent, comme les cadets, être nommés officiers avant seize ans, ils doivent attendre l'âge de trente ans avant d'espérer obtenir le grade de colonel.

La noblesse ordinaire peut obtenir ce même grade, sans passer par celui de colonel en second. Aucun officier ne peut être promu lieutenant-colonel à moins de quinze ans de services et aucun major, à moins de douze. Un emploi de capitaine en second est créé dans chaque compagnie d'infanterie et de troupes à cheval, afin de leur donner « une consistance plus solide et plus forte » et de ne porter au commandement en chef des compagnies que des officiers « instruits et éprouvés ». Le plus ancien capitaine en second du corps a droit à la première place vacante de capitaine en pied, sauf si un autre capitaine en second est jugé d'un mérite supérieur par le colonel. Pour s'assurer de l'impartialité des choix et « écarter la réclamation de ceux qui n'auraient en leur faveur

<sup>95</sup> Ordonnance du Roi portant règlement sur l'administration de tous les corps, tant d'infanterie que de cavalerie, dragons et hussards ; sur l'habillement ; sur les recrues, rengagements et remontes ; la discipline, la subordination, la police intérieure ; les récompenses, les punitions ; la nomination aux emplois vacants ; la formation des troupes en divisions ; les congés, les semestres ; les revues des commissaires des guerres et celles des officiers généraux, du 25 mars 1776, 14 titres ; t. X, art. 1.

<sup>96</sup> *Ibid.*, art. 2, 3 et 10 à 13, pour ce développement.

que le droit de l'ancienneté », la proposition est examinée dans le *conseil du régiment*, que le maréchal de camp désigné de la division à laquelle le régiment appartient présidera pour la circonstance à la place du colonel, celui-ci n'ayant pas voix délibérative dans ce cas. Celui qui obtiendra la majorité des suffrages sera proposé, et le colonel fera mention dans son mémoire des raisons alléguées pour et contre, le mémoire étant signé de tous les membres du conseil présents. Il en ira de même des lieutenants susceptibles de devenir capitaines en second et des sous-lieutenants susceptibles de passer lieutenants.

L'ordonnance indique *sept ou huit grades obligatoires pour la noblesse ordinaire* : sous-lieutenant, lieutenant en second (dans l'Infanterie), premier lieutenant, capitaine en second, capitaine en pied (commandant de compagnie), major, lieutenant-colonel et colonel ou brigadier. *La noblesse de première classe n'en a que quatre* : sous-lieutenant ou lieutenant, capitaine, colonel en second et colonel.

Les officiers de fortune sont les porte-drapeaux de l'Infanterie pris parmi les sergents-majors et les porte-étendards des troupes à cheval issus des maréchaux des logis en chef ; les lieutenances en second et les sous-lieutenances des compagnies de grenadiers (compagnies d'élite de l'Infanterie) reviennent aux porte-drapeaux et aux sergents-majors « sans considération pour l'ancienneté qui, à leur égard, doit céder au mérite, aux talents et à la bonne conduite »<sup>97</sup>. Le législateur n'exclut pas ces lieutenants du grade de capitaine en second, mais ne dit pas non plus qu'ils y ont accès comme les nobles. Un grade supérieur, celui d'*adjutant*, est créé au profit des bas-officiers « qui auront montré le plus de zèle, d'intelligence et d'activité, sans aucun égard à l'ancienneté » ; le rang est celui de premier sergent-major ou de premier maréchal des logis en chef, et l'adjutant obtient des lettres de sous-lieutenant et les appointements de ce grade (mais non les fonctions), après dix ans passés dans ce nouveau grade en temps de paix et cinq en temps de guerre.

Le plan de 1776 comprend encore la première tentative faite pour endivisionner les régiments, c'est-à-dire pour occuper utilement en temps de paix une partie des officiers généraux : « S.M., persuadée qu'une constitution militaire ne peut acquérir le degré de perfection nécessaire si les officiers généraux destinés à commander les troupes pendant la guerre ne sont pas maintenus en temps de paix dans une relation intime et directe avec elles *et dans l'habitude des manœuvres*, Elle veut que toutes ses troupes, à l'exception de celles de sa maison, de la Gendarmerie et de ses deux régiments des Gardes, soient réparties en différentes divisions et que chacune de ces divisions soit commandée par un lieutenant général, qui aura sous ses ordres des maréchaux de camp. »<sup>98</sup> Ces officiers généraux sont seuls chargés de l'instruction, police et discipline des troupes au niveau supérieur et sont subordonnés aux commandants dans les provinces pour tout ce qui concerne leur sûreté ; les « chefs de division » leur rendent compte de tout ce qui intéresse le service du Roi. Les plus anciens de ces chefs reçoivent des lettres pour commander dans les provinces dans lesquelles les gouverneurs ne sont pas résidents et où le Roi n'aura pas jugé utile d'établir des commandants en chef. D'après la suite de l'ordonnance, on s'aperçoit que ces officiers généraux attachés aux divisions sont plutôt des inspecteurs que des chefs hiérarchiques ;

<sup>97</sup> *Ibid.*, art. 16 et 17, pour ce paragraphe.

<sup>98</sup> *Ibid.*, t. XI, art. 1 à 4, pour ce développement.

du reste une ordonnance particulière supprime les inspecteurs existants pour cause de double emploi<sup>99</sup>.

Les officiers généraux des divisions ne disposent d'aucun état-major ; ils dirigent les manœuvres par bataillons ou groupes de deux escadrons, par régiments, voire par groupes de régiments s'ils sont casernés à portée les uns des autres, « pour donner aux officiers supérieurs des corps une idée des grandes évolutions des armées »<sup>100</sup>. Ils rendent compte au Roi de la conduite et des progrès des cadets, en examinant les notes des colonels et en interrogeant eux-mêmes les cadets « sur tous les objets d'instruction de leur état, de manière qu'aucun d'eux ne puisse passer à un emploi d'officier sans avoir subi cet examen »<sup>101</sup>, *examen auquel tous les sous-lieutenants issus de la noblesse ordinaire sont donc soumis désormais avant d'accéder à l'épaulette*, puisqu'ils ont tous été d'abord cadets.

Les ordonnances de Saint-Germain occasionnent une telle fermentation que le baron de Wimpffen (1744-1814), l'un de ses proches, se demande si à l'avenir le Roi ne devra pas consulter l'Armée sur le point de savoir si elle accepte les ordonnances qu'il aura l'intention de promulguer<sup>102</sup>. Le ministre ploie sous les contre-attaques. L'ordonnance rétablissant l'École militaire à Paris, qu'il est obligé de contresigner le 17 juillet 1777, le montre bien : il s'agit d'une certaine façon d'un repli tactique, puisque les coupes sombres opérées dans la maison du Roi ont réduit d'autant les débouchés de la noblesse riche, et qu'en maintenant le système des cadets dans les régiments, on l'aligne de fait sur la noblesse pauvre (à l'exception de la noblesse dite de cour) ; cependant, la formule exécutoire est insolite, par l'injonction faite nommément à Saint-Germain de « s'employer à l'exécution de la présente », comme s'il s'agissait pour lui de se faire violence<sup>103</sup>.

La nouvelle ordonnance établit à Paris « un corps de cadets » comprenant « l'élite » des élèves du Roi issus des collèges *et des sujets entretenus aux frais des familles*, lesquels sont admis directement à Paris et traités comme les premiers, se façon à « multiplier [les avantages] d'une seconde éducation en faveur de la jeune noblesse qui se destine aux armes » et à « établir le principe d'une solide émulation entre les uns et les autres en faisant dépendre leurs distinctions et leur avancement de leur mérite personnel, et d'y former ainsi une espèce de concours perpétuel ouvert à toute la noblesse, sous les yeux de S.M. »<sup>104</sup> Les élèves de province sont examinés lors de la tournée annuelle de l'inspecteur général ou du sous-inspecteur, à l'âge de 13 à 15 ans, la méthode des prix et concours étant abolie<sup>105</sup>. Les élèves reçus à l'examen sont admis directement dans les régiments ou, pour les meilleurs, à l'école de Paris. Les candidats

<sup>99</sup> *Ordonnance du Roi portant suppression des charges d'inspecteurs généraux d'infanterie, de cavalerie, de troupes légères et celle d'inspecteur des hussards*, du 25 mars 1776. Il est dit que les officiers généraux attachés aux divisions le sont pour commander, diriger et inspecter les troupes.

<sup>100</sup> Ordonnance de l'administration du 25 mars 1776, t. XIV, art. 9 à 11.

<sup>101</sup> Ordonnance relative aux cadets du 25 mars 1776, art. 16.

<sup>102</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 118.

<sup>103</sup> Saint-Germain est à la veille de démissionner, et l'ordonnance doit être refaite à l'occasion du changement de ministre, probablement parce qu'il a été nommément désigné. La formule de l'ordonnance du 18 octobre 1777 est correcte, et, mis à part cela, elle est très proche de la première, mais ne s'y réfère pas.

<sup>104</sup> *Ordonnance du Roi portant établissement d'un corps de cadets et d'un cours d'instruction à l'hôtel de l'École royale militaire*, du 17 juillet 1777, préambule.

<sup>105</sup> *Ibid.*, art. 4 et 12. Les prix sont rétablis à Paris par l'ordonnance du 21 janvier 1779 (C<sup>8</sup>-18).

aux places payantes de Paris doivent fournir un certificat du généalogiste de l'École, « auquel ils auront présenté les mêmes preuves de noblesse qui sont prescrites pour l'entrée des élèves en ladite école », et se soumettre à un examen dont les formes sont à préciser<sup>106</sup>. La pension s'élève pour eux à 2 000 l par an, somme considérable, plus 400 l pour les frais de premier équipement. Le Roi se réserve d'admettre par la suite des cadets de noblesse étrangère. L'ordonnance précise encore qu'il ne doit être faite aucune distinction entre les cadets et que ceux-ci n'ont pas le droit de recevoir d'argent de leurs parents pendant leur séjour à Paris.

Le corps des cadets de Paris est une compagnie comprenant un capitaine ayant rang de lieutenant-colonel et les trois officiers-majors attachés à l'école rétablie, l'effectif pouvant être augmenté à raison du nombre de cadets, qui n'est pas fixé<sup>107</sup>. Les gentilshommes et les élèves du Roi qui entrent dans cette compagnie ont le même rang que les cadets qui sont admis directement dans les régiments mais, lorsqu'ils y sont admis à leur tour, c'est avec le grade d'officier<sup>108</sup>. Les cadets de l'École militaire concourent donc pour les places de sous-lieutenant avec les anciens élèves des collèges de province déjà placés et avec les cadets présentés par les colonels et agréés par le Roi<sup>109</sup>. Ils reçoivent leur lettre de sous-lieutenant à l'âge de 16 ans et prennent rang dans les troupes de ce moment, pourvu qu'ils aient passé au moins deux ans à Paris. Ils ne sont pas obligés de rejoindre la troupe et peuvent au contraire rester le temps nécessaire pour perfectionner leur éducation.

Montbarrey (1732-1796), que Saint-Germain a appelé auprès de lui pour le seconder et qui l'a peu à peu supplanté, s'empresse également d'en revenir au système des inspecteurs des troupes<sup>110</sup>. Il est facile d'imaginer que la nouvelle ordonnance ramène les abus que Saint-Germain s'était appliqué à déraciner ; elle introduit de plus des élèves de la noblesse aisée à l'École militaire, ce qui est contraire à l'édit de fondation. À Sainte-Hélène, Bonaparte se souvient du régime qu'il a connu à Paris en 1784-1785, sous l'empire de l'ordonnance que nous venons d'analyser : « nous étions nourris, servis magnifiquement, traités en toutes choses comme des officiers jouissant d'une grande aisance, plus grande certainement que celle de la plupart de nos familles et fort au-dessus de celle dont beaucoup de nous devions jouir un jour »<sup>111</sup>. Léon Hennet rapporte que les seules dépenses de bouche ont atteint presque 160 000 l en 1786<sup>112</sup> !

### L'« édit de Ségur » (1781)

Le corps militaire est inquiet, et non pas seulement en raison du nouvel être dont on veut le revêtir. Des officiers dénoncent, y compris par la voie de l'imprimé, un scandale qui désole le Royaume : les certificats de noblesse se vendent, ils font l'objet d'un trafic, et, comme le dit l'un d'entre eux, « les richesses qui corrompent tout et qui brisent toutes les séparations que l'honneur et la gloire ont élevées entre les citoyens,

<sup>106</sup> *Ibid.*, art. 5 à 8, pour la fin du paragraphe.

<sup>107</sup> Ordonnance du 18 octobre 1777, art. 2.

<sup>108</sup> *Ibid.*, art. 7.

<sup>109</sup> Ordonnance du 11 janvier 1778, préambule, art. 1, 2 et 4, pour la fin du paragraphe.

<sup>110</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 136.

<sup>111</sup> *Le mémorial de Sainte-Hélène*, cité par Léon Hennet, *op. cit.*, p. 108.

<sup>112</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 109.

sont devenues aujourd'hui un titre suffisant pour prétendre à toutes les places »<sup>113</sup>. On réclame une loi fixant les preuves à faire afin d'éloigner à jamais les faux nobles. Il ne manquait qu'une pierre à l'édifice de 1758 : instituer l'examen des preuves par un généalogiste afin d'écartier les fraudeurs. Aussi est-il à propos de se demander pourquoi le gouvernement royal a attendu près de vingt-trois ans pour prendre cette décision. L'évolution des esprits dans la noblesse, déjà perceptible en 1780, l'aurait peut-être rendue inutile, c'est-à-dire sans objet, trente ans plus tard ; en 1781 elle est inopportune et impolitique car elle vise la classe des Français qui aspirent à la noblesse ou qui en ont un peu, mais pas assez, et spécialement les nobles non gentilshommes qui ne sont pas issus de familles militaires<sup>114</sup>. Ce sont eux qui ont été révoltés par la mesure, quoiqu'elle ait été prise en fait depuis longtemps, et elle avait fait tache d'huile dans la magistrature, l'autre partie principale du service public. Si l'on envisage la noblesse ordinaire de province, il est juste de dire comme l'auteur des *Réflexions générales sur la constitution actuelle du corps militaire* de 1781, qu'elle « ne connaît pas d'autre état, pas d'autre profession que celle des armes : ce préjugé est tel que tout gentilhomme qui ne peut obtenir de l'emploi dans les troupes reste au fond de sa province sans état et sans occupation »<sup>115</sup>. C'est bien là que le bât blesse.

La décision du 22 mai 1781, à laquelle le nom du maréchal de Ségur (1724-1801) reste, et probablement à bon droit, attaché en dépit des dénégations de son fils<sup>116</sup>, se présente sous la forme de trois documents au moins : la décision du Roi ou le relevé de conclusions qui en tient lieu, le prospectus destiné aux familles et un mémoire précisant la forme des preuves exigées. Le rapport paraît manquer.

La décision porte suppression des cadets : ceux qui devaient le devenir dans les régiments accèdent directement au grade de sous-lieutenant avec appointements. L'encadrement normal des compagnies est le suivant : un capitaine en pied, un capitaine en second, un premier lieutenant, un lieutenant en second et deux sous-lieutenants en pied. Il est décidé de créer dans chaque corps une troisième place de sous-lieutenant dans les deux premières compagnies : ces deux places, qui représentent donc les 2/22<sup>es</sup> des places de ce grade dans les régiments d'infanterie, sont visiblement destinées à la noblesse de cour et ne comportent pas d'appointements. Dans un premier temps, celle-ci devra partager les places avec les officiers surnuméraires, dits attachés au régiment, jusqu'au remplacement de tous ces derniers. Ces officiers de cour concourront avec ceux de la noblesse ordinaire pour les places de lieutenant en second.

<sup>113</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 181 à 184 et 186 à 189.

<sup>114</sup> David Bien, *op. cit.*

<sup>115</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 1.

<sup>116</sup> Dans ses *Mémoires ou Souvenirs et anecdotes*, Paris, Alexis Eymery, t. 1, 1824, p. 307 à 314. La décision est analysée d'après la copie manuscrite conservée au S.H.D. (armée de Terre), collection reliée d'ordonnances de la salle de lecture des archives.

Le comte de Ségur représente d'abord et avec raison qu'il est injuste de juger les lois d'un gouvernement « monarchique et aristocratique » d'après les principes d'un gouvernement « représentatif et populaire ». Il juge naturel dans ces conditions que la noblesse, après avoir perdu ses plus importants privilèges féodaux et seigneuriaux, ait voulu conserver celui des armes, qu'on ne lui avait jamais contesté selon lui. Enfin la décision du 22 mai 1781 — il prétend qu'elle a été suivie d'une ordonnance, et c'est ce que la postérité a retenu à tort, les auteurs transformant en plus en édit une ordonnance inexistante, du moins jusqu'en 1788 — n'a fait que « modifier les moyens d'exécution d'un ordre de choses établi précédemment ». Sa description est ici conforme à notre discours, établi d'après d'autres sources.

Tous les candidats à l'épaulette de sous-lieutenant sont tenus de faire devant le généalogiste des ordres du Roi les mêmes preuves que les élèves de l'École militaire (elles sont réglées par l'art. 16 de l'édit de janvier 1751 et la déclaration du 24 août 1760) ; le colonel doit joindre à ses propositions le certificat du généalogiste. Il est fait une exception *pour tous les fils de chevaliers de Saint-Louis* (et non plus seulement les capitaines décorés comme en 1776), qui n'ont aucune preuve à faire. L'article du généalogiste uniformise donc les conditions d'accès à l'épaulette par une lutte uniforme contre la fraude. Le généalogiste en titre, Bernard Chérin (1718-1785) est de plus très fort, il est difficile de le tromper. Le *Mémoire sur la forme des preuves* (imprimé) doit également retenir l'attention. Les pièces principales à fournir sont des actes notariés, des actes de l'Église prouvant filiation et des arrêts du Conseil. Les actes administratifs d'origine fiscale sont cités en dernier, et il s'agit de rôles de tailles et non de ceux de la capitation. Les actes du 22 mai 1781 reflètent d'ailleurs cette précision que l'on retrouve dans les ordonnances de 1788.

D'un autre côté, quel salaire peut espérer toute cette noblesse qui se précipite dans le service militaire, au lieu de suivre les sages conseils de l'abbé Coyer (1707-1782), l'auteur de la *Noblesse commerçante* ? Une paie aussi médiocre et même plus médiocre que dans la Marine. Qu'on en juge d'après le tarif de solde du 2 mai 1781 :

- infanterie française et étrangère et corps de Nassau-Siegen : le premier lieutenant gagne 900 l par an, le lieutenant en second 800 l, le sous-lieutenant et le porte-drapeaux, 720 l, le cadet gentilhomme, 216 l ;

- corps royal de l'Artillerie : le lieutenant en premier, 950 l, le lieutenant en second, 800 l, le lieutenant en troisième (issu des bas-officiers), 840 l ;

- troupes à cheval : le premier lieutenant, 1 000 l (1 100 dans les hussards), le lieutenant en second, 900 l, le sous-lieutenant, 720 l (900 l dans les carabiniers), le cadet-gentilhomme, 270 l ;

- troupes provinciales (ex-milices) et grenadiers royaux : le lieutenant, 720 l, le sous-lieutenant, 600 l ;

- gardes-côtes : le lieutenant, 720 l<sup>117</sup>.

Le préjugé nobiliaire coûte décidément cher à la noblesse pauvre...

Louis Tuetey voit, dans l'exception accordée aux fils de chevaliers de Saint-Louis indistinctement, un avantage considérable consenti sans raison suffisante aux officiers de fortune<sup>118</sup> ; nous y voyons quant à nous la persistance de cette idée d'équivalence entre la noblesse de naissance et la noblesse acquise par le service militaire, et même l'idée franchement rétrograde selon laquelle la carrière du père doit être de préférence suivie par les fils. Tuetey dit plus justement de la décision du 22 mai 1781 qu'il était imprudent de rappeler ainsi à la bourgeoisie son infériorité politique ; Montlosier (1755-1838) lui-même écrit qu'en France, il faut surtout compter avec l'amour-propre, chercher à le satisfaire et non le blesser<sup>119</sup>. Nous avons en revanche du mal à

<sup>117</sup> D'après le *Tarif de la solde réglée aux troupes de S.M., tant françaises qu'étrangères et de la retenue à faire sur lesdites troupes, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1781, pour les journées du traitement des malades et blessés dans les hôpitaux du royaume*, du 2 mai 1781.

<sup>118</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 192.

<sup>119</sup> *Ibid.*, p. 197-198. L'édit de novembre 1750 portant création d'une noblesse militaire dispose d'abord que les officiers qui atteignent le grade de maréchal de camp sont *ipso facto* anoblis, eux et leur descendance légitime. Il prévoit l'exemption viagère de la taille pour les officiers titulaires de la croix de Saint-Louis et comptant trente ans de services ininterrompus dont vingt avec la commission de capitaine

croire qu'elle ait été perçue de bonne foi comme une nouveauté<sup>120</sup>. Elle ne contredit pas l'édit de 1750 créant une noblesse militaire, qui dispose qu'il faut être capitaine et chevalier de Saint-Louis pour commencer une lignée noble.

Enfin le nombre des nobles cherchant un emploi dans l'Armée et l'instruction qu'ils doivent recevoir pour y accéder, même sans concours, garantissent un niveau suffisant et probablement supérieur à ce qu'il était trente ans plus tôt. Ainsi l'examen de 1781 a attiré 500 candidats au concours de l'Artillerie, sous le régime des certificats de noblesse signés par quatre gentilshommes et l'intendant, il est vrai<sup>121</sup>. Tuetey contredit ainsi Chamfort, qui affirme qu'à quatre ou cinq exceptions près, Bossut et Chérin n'ont pu trouver de candidats pour l'Artillerie qui remplissent les deux conditions. Mais l'un et l'autre se trompent au moins d'examineur (car Bézout est l'examineur de l'Artillerie, puis c'est Laplace) ou de concours... La *diminution* du débouché par la décision du 22 mai 1781 ne peut être maintenue : par l'ordonnance du 12 juillet 1784, Louis XVI augmente le nombre de sous-lieutenants sans appointements, rebaptisés sous-lieutenants de remplacement, de 2 à 8 par régiment d'infanterie<sup>122</sup>.

### Le retour aux idées de Saint-Germain (1787-1788)

En 1787 la Guerre n'a que des comptes fantastiques à présenter au Roi. La France, autrefois la première puissance militaire de l'Europe, entretient une armée de 180 000 hommes qui coûtent 101 500 000 l, l'Empereur en a 240 000 pour 74 200 000 l et le roi de Prusse serait à la tête d'une armée économique de 195 000 hommes coûtant 44 ou 45 millions de livres par an<sup>123</sup>. Guibert a dénombré « près de 35 000 officiers ou représentants d'officiers de tous grades, soit au-dedans, soit au-dehors de l'Armée, soit en activité, soit en inaction, soit entièrement retirés, mais tous avec des appointements ou des pensions »<sup>124</sup>.

Louis XVI exige de ses ministres des plans de réduction de dépenses, et Guibert en vient à proposer à Ségur un plan général de réforme permettant de « tirer parti de ce qui existait, d'améliorer les choses les plus essentielles, de corriger les plus défectueuses et d'arriver ainsi au résultat d'économie qui lui était demandé, en même

---

(jusqu'à 14 ans pour les officiers ayant fini brigadiers), sauf s'ils meurent au service ou sont déclarés invalides plus tôt. Le petit-fils (ligne agnatique) d'un officier ayant rempli les conditions d'exemption de la taille ainsi que son père, est noble de droit s'il est lui-même dans ce cas (temps de services et décoration). Sa noblesse se transmet à ses enfants nés ou à naître au 4<sup>e</sup> degré (les garçons sont donc gentilshommes) ; elle se transmet aussi s'il meurt au service étant au moins capitaine. Le Roi n'accorde à titre rétroactif que le droit de remplir le 1<sup>er</sup> degré aux officiers au service lors de l'entrée en vigueur de l'édit. Cet acte portant anoblissement progressif ressemble à ceux qui concernent la robe ; il confirme, en limitant l'étendue, les clauses correspondantes de l'édit des tailles de mars 1600. Il confirme une fois de plus que dès qu'il est question de noblesse en France, il est question du fisc.

<sup>120</sup> *Ibid.*, p. 193 à 195.

<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 210 et 213-214.

<sup>122</sup> Léon Hennet, *op. cit.*, p. 131.

<sup>123</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 228.

<sup>124</sup> *Rapport fait par M. de Guibert au Conseil [de la Guerre] concernant l'universalité des emplois d'officiers généraux, officiers supérieurs, officiers inférieurs, officiers dits de remplacement, de réforme, attachés ou à la suite, lequel rapport contient en même temps l'exposé des bases à établir et des déterminations à prendre pour la confection d'un règlement de hiérarchie et de classement ou de réforme, ainsi que de promotion ou de nomination, à la séance du 28 octobre 1787, reproduit dans A. Latreille, *op. cit.*, p. 397 à 453 ; p. 394.*



temps que l'Armée et le département y gagneraient infiniment »<sup>125</sup>. Quatorze à quinze millions de réduction « ne peuvent se trouver ni dans de petites opérations, ni dans des économies de détail ». Il faut, dit encore Guibert, pour y atteindre, « la réformation de beaucoup de grands abus et une sorte de *régénération* ». On doit profiter des circonstances pour attaquer des abus « qu'il n'a peut-être pas jusqu'ici dépendu de lui [Ségur] de réformer, soit qu'ils fussent protégés par l'habitude et par les préjugés, soit par la Cour et le Roi lui-même [...]. Faire des économies et des réformes sans faire en même temps des améliorations, ce serait répandre le désespoir et la consternation, sans donner en même temps ni consolation, ni dédommagement ; ce serait sacrifier l'Armée à la finance, ce serait affaiblir aux yeux de l'Europe la puissance militaire du Royaume et ôter à notre politique extérieure toute sa force et son appui. »

Le Conseil de la Guerre, dont la création avait été vivement sollicitée par Saint-Germain afin d'« assurer la stabilité dans l'organisation, les règlements [...], plus nécessaire à la nation française qu'à toute autre »<sup>126</sup>, est créé par le règlement du 7 octobre 1787 et tient sa première séance le 28 ; Guibert en est le rapporteur<sup>127</sup>. Le 9 octobre a été rendu le règlement portant de nouveau suppression de l'École militaire de Paris. Son préambule indique déjà le retour au plan de l'ancien ministre : « S.M. étant montée sur le trône n'a pas tardé à fixer ses regards sur l'école que son auguste aïeul avait fondée pour la jeune noblesse de son royaume. Considérant dès lors que le régime de cette école ne remplissait qu'imparfaitement les vues d'utilité et de bienfaisance dans lesquelles elle était établie, Elle a cru devoir y faire quelques changements [...]. S.M., guidée *aujourd'hui par les mêmes principes* et forcée par des besoins impérieux à rechercher scrupuleusement tout ce qui peut tendre au soulagement de ses peuples, a cru devoir porter encore plus loin ce premier changement. »<sup>128</sup> En d'autres termes Louis XVI s'était écarté de ces principes. L'économie escomptée est telle qu'elle permet de porter de 600 à 700 le nombre des pensionnaires du Roi dans les collèges et de disposer de 1 200 000 l chaque année pour faire des dépenses utiles dans l'Armée et décharger le Trésor royal. L'École de Paris doit fermer ses portes le 1<sup>er</sup> avril 1788, et les bâtiments reviendront à la ville de Paris, afin qu'elle y installe l'un des asiles pour lesquels des particuliers ont donné généreusement de l'argent. Les élèves entretenus par le Roi seront placés dans les troupes ou les collèges (il n'est rien dit des autres élèves).

Le comte de Brienne (1730-1794) vient d'être nommé ministre de la Guerre, et, comme on avait soupçonné l'archevêque, son frère, d'avoir favorisé le projet de 1776, l'on ne s'étonne pas que son nom puisse être à nouveau cité en 1787. Le nouveau ministre réduit encore un peu la maison du Roi, par la suppression de la compagnie des cheveau-légers, celle des gendarmes et celle des gardes de la Porte, mais les deux gros régiments des gardes ne sont pas entamés<sup>129</sup>. Guibert avait proposé à Ségur d'aller plus loin en besogne, non seulement pour la raison d'économie, mais aussi afin de réduire le nombre des candidats de cette origine au grade de maréchal de camp, qui est, comme on

<sup>125</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 231-232, pour ce développement.

<sup>126</sup> *Mémoires de M. le comte de Saint-Germain... écrits par lui-même*, Amsterdam, 1779, cités par le général Ménard dans *Écrits militaires, 1772-1790, par le comte de Guibert*, Paris, éditions Nation armée, 1977, p. 243.

<sup>127</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 242.

<sup>128</sup> Règlement du 9 octobre 1787 concernant l'École militaire, pour ce développement.

<sup>129</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 239. Ordonnances datées du 30 septembre 1787.

le devine, hors de toute proportion avec les besoins de l'Armée<sup>130</sup>. La Gendarmerie toute entière est supprimée par une ordonnance du 2 mars 1788.

Louis XVI a fait parvenir au Conseil de la Guerre une instruction donnant la marche à suivre dans la préparation des ordonnances de réforme. Dans la mesure du possible, le Conseil doit rechercher une organisation plus parfaite des troupes, notamment en perfectionnant son instruction et en lui donnant une cohésion qui la rende utile au premier ordre ; il doit se soucier également de l'économie, et cela « aux dépens des abus »<sup>131</sup>. Guibert consacre son premier rapport à la nomination aux emplois et à l'avancement car, ainsi qu'il le marque au Conseil, « sans une proportion raisonnée et modérée dans le nombre des officiers, tant généraux que supérieurs et particuliers, sans un système de promotion et de nomination à ces emplois qui, en empêchant la prodigalité des grades, excite en même temps l'émulation et prévienne à la fois le mauvais effet de l'influence de la faveur sur les choix et ceux de la langueur et de la stagnation que produit l'ordre du tableau, on ne peut avoir qu'une armée médiocre et ruineuse »<sup>132</sup>. Guibert a bâti son rapport sur les idées de Saint-Germain, sur les siennes propres et également sur celles qu'il a retenues dans la masse des mémoires que les officiers lui ont fait parvenir.

Le premier abus à supprimer, c'est le nombre extravagant des officiers généraux : l'Armée française comprend alors 1 261 officiers généraux et brigadiers, soit davantage que les autres armées d'Europe réunies<sup>133</sup>. Sous le ministère de Choiseul il y avait un tiers de colonels de moins qu'en 1787, et ils ont produit tous ces généraux : la situation est donc intenable. Des grades aussi prodigués perdent de leur valeur et font rejaillir le dégoût sur les grades inférieurs, tout en encourageant chacun à y prétendre. Ces officiers sont plus gênants qu'utiles à la guerre et l'on ne sait comment les employer en temps de paix ; ils coûtent plus de quinze millions par an, soit à eux seuls un tiers de plus que les autres officiers des troupes.

Des 225 lieutenants généraux et 532 maréchaux de camp, 49 et 91 respectivement sont issus de la maison du Roi : Guibert propose de réduire la part dévorante de la Maison dans la distribution des gouvernements et des pensions en diminuant le contingent de généraux qu'elle peut fournir. Les suppressions qui viennent d'y avoir lieu vont dans ce sens. Le rapporteur n'est pas favorable à la diminution du nombre des régiments par le moyen de l'accroissement des effectifs, eu égard à la tension internationale du moment et à la perspective de la réforme des colonels postiches. Le nombre des lieutenants généraux serait fixé, et l'avancement à ce grade ne serait plus régi par le choix seulement, parce qu'il est à craindre « que la faveur, l'influence du pays, l'usurpation des réputations qui est si commune, n'y promussent les gens accrédités, aux dépens des officiers de mérite qui seraient sans protection et qui n'auraient pas eu les moyens de se faire employer comme maréchaux de camp ». Il y a lieu également de diminuer le nombre des maréchaux de France, qui a atteint 22 et était récemment encore de 17. Ils absorbent à eux seuls près de deux millions de crédits, soit presque autant que tous les généraux du roi de Prusse ou ceux de l'Empereur.

<sup>130</sup> *Ibid.*, p. 241.

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 243.

<sup>132</sup> *Rapport fait par M. de Guibert au Conseil de la Guerre...*, séance du 28 octobre 1787, dans A. Latreille, *op. cit.*, pour ce développement.

<sup>133</sup> D'après A. Latreille, *op. cit.*, p. 309, la France compte 1 159 officiers généraux (y compris 182 brigadiers) au début de 1789, l'Empire, 124, et la Prusse, 103.

Le nombre des officiers généraux tient à celui des colonels, qui n'est pas moins excessif, puisque l'on compte 1 132 titulaires de ce grade *pour moins de 200 corps*, dont 403 colonels propriétaires, commandants ou commandants en second et 729 colonels postiches, que l'on dit « par commission » ou « à la suite » et que Guibert juge inutiles. Il s'agit d'écarter par la suite, comme on vient de le faire dans la dernière promotion, ces colonels postiches du grade de maréchal de camp.

Le grade de colonel en second, dont il y a alors 162 titulaires, est « le plus grand des débouchés indirects qui conduisent au grade d'officier général ». Guibert rappelle que Saint-Germain a voulu en faire une école pour le commandement des régiments et un moyen de retarder l'âge auquel on y parvient jusqu'à 29 ans et, en fait, 30 à 35 ans. Il doute que les colonels en soient plus instruits, et cet âge est souvent trop proche de celui auquel ils parviennent au grade de maréchal de camp, si bien que l'intérêt et le zèle faiblissent. Il a été proposé de le remplacer, toujours dans le même but, par le *grade de major en second*, dont le titulaire serait le quatrième officier du régiment, après le colonel, le lieutenant-colonel et le major. Guibert, considérant que « le principe de faire arriver au commandement des régiments par le droit de la naissance est dans l'essence ou dans les préjugés d'une monarchie », juge qu'il faut « se borner à choisir le moindre des inconvénients qui peuvent en résulter et savoir s'y soumettre » : le grade proposé paraît remplir cet objet, et il faudra encore arrêter des mesures transitoires pour éteindre le grade de colonel en second. Lorsqu'il aborde la question des officiers attachés, Guibert conseille de réduire leur nombre au strict nécessaire, soit « aux débouchés que le Roi peut et doit ouvrir à une partie de sa noblesse » ou ceux « que la nature de notre pays et de notre gouvernement exige » : la constitution de la monarchie n'est pas seule en cause.

La question du maintien ou de la suppression du grade ou plutôt du demi-grade de brigadier (*General Major* en Allemagne) est longuement évoquée : il est finalement décidé de le mettre en extinction ; 504 officiers sont alors titulaires de ce grade qui a permis à des lieutenants-colonels de passer ensuite officiers généraux sans avoir été colonels. Les lieutenants-colonels des troupes de ligne, écrit Guibert, « ont besoin qu'on relève leur existence et la considération. Il faut en faire la perspective de toute la seconde noblesse et du fonds de l'Armée et, pour cela, ne convient-il pas de leur assurer le grade d'officier général ? » Le conseil répond par l'affirmative, et Guibert discute de l'avancement aux grades inférieurs pour terminer cette partie de son discours.

Dans ces grades l'abus ne vient pas, selon le rapporteur du Conseil, du nombre des officiers en pied, qui est plus fort en France dans chaque compagnie qu'il ne l'est dans les troupes impériales ou prussiennes, parce qu'il le faut ; il tient à ces « emplois hors-d'œuvre, inutiles et on peut même dire funestes que plusieurs ministres y ont successivement ajoutés », soit 1 147 capitaines et 1 177 lieutenants et sous-lieutenants. Si l'on rapporte ces chiffres aux 2 814 capitaines et 5 548 lieutenants et sous-lieutenants prévus par la constitution de 1788 (**tableau n° 1** in fine), l'abus est énorme en effet. La plupart des capitaines surnuméraires ont des emplois avec finance (brevets de retenue dont la mise en extinction depuis 1776 se fait de quart en quart de la valeur), mais le Roi ne paie ni intérêt ni appointements. Les officiers dits de remplacement coûtent au moins en fourrages et en équipages, ils surchargent inutilement les compagnies. Dans les troupes à cheval, ils enlèvent des compagnies aux lieutenants et les peuplent d'ignorants. Les officiers dits « attachés » ne servent pas et ne

prétendent pas servir, mais ils peuvent parvenir à la croix. Il faut donc réduire leur nombre au strict nécessaire, ainsi que Guibert l'a dit à propos des officiers supérieurs.

L'officier estime d'autre part qu'il conviendrait d'établir une période d'apprentissage, au moins une année ou deux dans le régiment, et une épreuve pour *tous* les sous-lieutenants. « On renvoie un jeune homme quand il n'est pas officier, on lui fait prolonger son noviciat, on l'anime par l'espoir de la préférence ou par la crainte d'être retardé, mais, quand il est officier, qu'il en tient le brevet, qu'il est dans la colonne, il n'y a presque plus de moyen légal de le contenir ou de l'encourager. »

Il vaque dans l'Infanterie française en moyenne trois places de sous-lieutenant en pied par régiment et par an, soit 234 emplois ; les emplois libres ne sont qu'un nombre de 201 car les princes ont la disposition de ceux de 11 des 78 régiments (sans le régiment du Roi). Les pensionnaires des écoles militaires placés dans les régiments sont environ 45, et le collège des gentilshommes établi par les états de Bretagne peut en fournir deux. L'augmentation de cent élèves du Roi peut produire dix sous-lieutenants supplémentaires, soit en tout 57 élèves provenant des écoles. Le ministre est d'avis d'ouvrir à nouveau le concours, qui va être rétabli, à des élèves des onze collèges qui y seraient entretenus aux frais de leurs parents, « pour ouvrir un débouché à la noblesse aisée de province et l'engager à profiter des bons moyens d'éducation que ces collèges [leur] offriront ». Il y a lieu de tenir compte des 21 pages du Roi ou de la Reine qui prennent des sous-lieutenances en pied, mais seuls dix d'entre eux entrent dans l'Infanterie, « par défaut de fortune ». En tout donc, Guibert estime que 85 places de sous-lieutenant sur les 234 seraient à la nomination du Roi par la filière des écoles.

Par conséquent il y a place, chaque année, pour environ deux cadets-gentilshommes à la nomination des colonels dans 67 régiments. Ceux-ci pourront ainsi « fournir aux demandes de cette portion de noblesse qui n'aura pris pour ses enfants ni le débouché des pages, ni celui des collèges, pour *cette classe précieuse des fils ou frères des anciens officiers des régiments*, espèce à laquelle il est si essentiel d'assurer des emplois, parce qu'elle fournit beaucoup de bons officiers, que c'est elle qui met dans les corps l'esprit de famille et qui attache au service du Roi les pères par les enfants et les enfants par les pères. » Cette voie est à demi obstruée par les sous-lieutenants de remplacement, et Guibert suggère de les obliger d'abord à prendre les places de cadet rétablies, afin de les soumettre à l'examen par les inspecteurs de l'arme avant de les faire sous-lieutenants en pied. Ainsi deux sous-lieutenants de remplacement par régiment resteraient dans leur état, deux autres seraient nommés cadets et les autres « ne joindraient pas [le régiment] jusqu'à ce qu'ils fussent remplacés, en observant qu'ils passeraient toujours par cette filière et par cette épreuve ». Il y a alors 628 sous-lieutenants de remplacement dans l'Infanterie française, soit huit par régiment<sup>134</sup>...

Le sort des officiers de remplacement et des officiers attachés distingue Guibert de la majorité du Conseil, dont les vues vont prévaloir. Guibert est d'avis de conserver deux sous-lieutenants de remplacement dans l'Infanterie pour « ouvrir un premier débouché tant à la haute noblesse qui doit arriver à des régiments par les emplois de majorité en second qu'à cette partie de la noblesse ordinaire mais riche qui

<sup>134</sup> Il y a en tout 780 sous-lieutenants de remplacement dans l'Infanterie et 292 dans les troupes à cheval ; celles-ci comptent de plus 105 sous-lieutenants simplement attachés. L'Infanterie comprend 64 capitaines de remplacement, 11 capitaines à la suite (infanterie étrangère) et 150 capitaines attachés ; les troupes à cheval, 922 capitaines de remplacement, attachés ou réformés.

peut aspirer à des places de capitaine en second, en pied, de troupes à cheval, à la nomination du Roi ». Le Conseil veut, pour les mêmes raisons, établir les places de major en second dans les seules troupes à cheval. D'après Guibert les sous-lieutenants de remplacement passeraient capitaines de remplacement dans les troupes à cheval à partir de l'âge de dix-huit ans et après trois ans de services au moins ; « à vingt ans tout gentilhomme [de la haute noblesse] serait susceptible d'être fait major en second et, dès lors, à vingt-cinq ans, d'avoir un régiment ». Le Conseil de la Guerre est d'avis que le grade de major en second ne soit accessible qu'après quatre ans de services et que « les colonels [soient] pris parmi les majors en second, c'est-à-dire dans la classe de la noblesse à laquelle S.M. destine le commandement de ses régiments, sans en exclure ceux des officiers supérieurs de son armée qui le mériteraient par des actions d'éclat ou par des talents d'une distinction marquée ».

Cette voie royale, écrit Guibert, fera « déboucher à l'âge ou peu après l'âge toute la haute noblesse [...]. Mais *les gentilshommes simplement présentés*, et principalement ceux dont les pères ou les enfants ne sont connus par des services distingués, récents ou modernes, doivent s'attendre que, d'un côté, leur nombre ayant prodigieusement augmenté et s'accroissant encore tous les jours, et, de l'autre, S.M. étant dans la ferme intention de ne rien changer à l'avenir aux règles de ses promotions et de ne point augmenter, de quelque manière que ce soit, le nombre de ses emplois supérieurs, ils pourront être dans le cas d'attendre longtemps dans des emplois de capitaine de remplacement l'avancement hors de rang auquel leur naissance les met en droit d'aspirer. Ce sera donc à eux de calculer la position volontaire où ils se mettent et à réfléchir qu'en prenant les voies ordinaires ouvertes au reste de la noblesse, ils ont devant eux une carrière une fois plus active et plus méritoire aux yeux de S.M., des emplois avec appointements dès l'entrée de leur carrière et la perspective qu'elle peut de même les faire parvenir aux plus grands honneurs de la guerre, S.M. ayant rendu au grade de lieutenant-colonel l'assurance positive et fixée qu'il conduira par la double route de l'ancienneté et des actions de guerre à celui d'officier général. » Des propos nobles et paternels mis dans la bouche du Roi par le truchement de l'ordonnance lui donneraient le moyen de « [calmer et de redresser] peut-être à la fois l'ambition d'une grande partie de cette noblesse présentée, qui est victime de ses *prétentions* et qui rentrerait alors dans ses débouchés ordinaires ». Le Conseil approuve cette position et propose d'ouvrir le grade de capitaine en second à la première noblesse, au tour de nomination du Roi, en permettant que ces capitaines passent ensuite majors en second et colonels, si l'occasion se présente, mais aussi majors en pied, puis lieutenants-colonels, soit la voie ordinaire, « le parti qu'ils auraient pris de suivre le service le plus actif et de chercher à y mériter devant être au contraire un meilleur titre pour eux ». En somme les grades hors œuvre, concession inévitable à la haute noblesse, doivent lui être réservés et non être empruntés par une partie de la noblesse ordinaire qui prétend lui ressembler : voici l'un des principaux aspects de la réforme de 1776 repris dans le plan du Conseil de la Guerre.

Par les mesures proposées, la « noblesse ordinaire et celle qui fait le fonds et la base de l'Armée [c'est-à-dire les enfants du corps...] a sa route graduelle et assurée » dans l'Infanterie. La situation des troupes à cheval est compliquée par le nombre immense des capitaines surnuméraires avec finance. De plus le service y est plus coûteux, et, les sujets « ayant ordinairement plus de fortune que ceux qui entrent dans l'Infanterie, [ils] ont aussi communément une éducation plus soignée et qui leur rend

une école d'instruction et d'épreuve moins nécessaire » : c'est l'une des raisons que Guibert avance pour ne pas créer d'emploi de cadet-gentilhomme dans ces troupes. D'autre part ces emplois seraient à prendre sur la part des sous-lieutenants à la nomination des colonels. Il y a environ 95 sous-lieutenances à pourvoir par an, mais les pages, les élèves et surtout les places à la nomination des princes en représentent la majeure partie. Ensuite, dans le plan des troupes provinciales sur lequel Guibert ne s'étend pas, les troupes à cheval et celles de l'Infanterie n'ont pas la même position. Les places de sous-lieutenant de remplacement, à la nomination du Roi, y joueront le même rôle que dans l'Infanterie, et « il n'y a pas de mal à exiger [des gens de qualité] un service plus long, plus constant et qui les tirera un peu plus, depuis quinze jusqu'à vingt ans, de la vie de Paris ».

L'auteur du rapport propose que lors de l'accès au grade de capitaine de remplacement, les officiers de la première noblesse choisissent irrévocablement leur arme (infanterie, troupes à cheval, voire artillerie). Les effets du droit accordé aux princes, à quelques colonels propriétaires ainsi qu'aux chefs des régiments d'état-major de nommer à tous les emplois se font encore plus sentir dans les troupes à cheval, puisque le nombre de régiments concernés est de 21 (sur les 62 régiments), contre 11 des 78 régiments de l'Infanterie française (il est vrai que les 24 autres régiments d'infanterie de ligne font également exception). Ce sont autant de « sources abusives de grades ou trop nombreux ou inutiles ou prématurés, de prérogatives contradictoires avec les règles de l'Armée, enfin de monstruosité en tout genre ». Ce trait est une nouvelle marque d'exaspération vis-à-vis de la « première noblesse », qui oblige à maintenir une partie de ces abus.

Enfin, si la règle des quatre degrés de noblesse doit être à son avis maintenue, Guibert propose de limiter l'exception des fils de chevaliers de Saint-Louis aux seuls fils de capitaines en pied, ce qui revient pratiquement à exclure de nouveau les fils d'officiers de fortune de l'épaulette. En effet, la règle fixée en 1781 est, selon le rapporteur, « mal entendue et mal calculée », parce qu'elle « fait que des fils d'officiers de fortune restés simples lieutenants, de commissaires des guerres, de gendarmes retraités, d'officiers de maréchaussée, de gens d'un état ou d'une espèce bien inférieure devenus chevaliers de Saint-Louis sont susceptibles d'entrer au service comme officiers, tandis que le fils d'un intendant, s'il n'a pas quatre générations, d'un premier président, le petit-fils d'un lieutenant général dont le fils n'aurait pas servi et qui n'aurait de même pas les quatre générations exigées seraient exclus du service ». La considération particulière pour les familles militaires ne doit donc pas conduire à renverser l'ordre social. La position de Guibert confirme bien que la décision de 1781 visait à écarter les fraudeurs, tout en laissant l'accès à l'épaulette aux fils d'officiers de fortune, généralement roturiers, alors qu'il s'agit maintenant de les exclure tout à fait de la carrière.

### **L'ordonnance sur la hiérarchie du 17 mars 1788**

L'ordonnance sur la hiérarchie des emplois militaires, qui est au centre du nouveau dispositif, est bavarde et même indiscreète ; elle met les points sur les i là où, naguère encore, le législateur répandait le flou artistique. Voici son dispositif résumé.

Il ne sera plus délivré à l'avenir d'autres lettres ou brevets que pour les emplois fixés par les ordonnances constitutives des corps : autrement dit, tous les emplois

en surnombre sont mis en extinction<sup>135</sup>. On ne pourra plus entrer dans l'Infanterie que par l'emploi de cadet-gentilhomme, rétabli après sa suppression en 1781, ou par celui de sous-lieutenant en pied ; dans les troupes à cheval, par l'emploi de sous-lieutenant en pied ou par des sous-lieutenances de remplacement attachées à chaque régiment<sup>136</sup>.

Pour accéder au grade de sous-lieutenant, il faut être âgé de seize ans au moins et faire les preuves de quatre degrés de noblesse telles qu'elles sont exigées des élèves des écoles militaires<sup>137</sup>. Les nouveaux cadets sont admis à quinze ans, et trois catégories de candidats sont exemptés des preuves : 1° les fils, petits-fils et arrière-petits-fils d'officiers généraux ; 2° les fils d'officiers titulaires de la croix de Saint-Louis, à condition qu'ils aient servi en qualité de « capitaines titulaires » (en pied) dans les troupes ; 3° les fils de tels capitaines tués à la guerre sans avoir été chevaliers de Saint-Louis.

Dans l'Infanterie, les colonels présentent les nouveaux cadets et la moitié des sous-lieutenants en pied à la nomination du Roi, l'autre moitié étant réservée au Roi lui-même ; dans les troupes à cheval, le Roi nomme alternativement les sous-lieutenants en pied de son choix et ceux que présentent les colonels, ainsi que tous les sous-lieutenants de remplacement<sup>138</sup>. Dans le choix des cadets, les colonels préféreront « les enfants, frères ou neveux des anciens officiers de leur régiment, espèce précieuse que [S.M.] a eu en vue dans la création de ces emplois ». Le Roi destine les emplois de sous-lieutenant d'infanterie qui sont à sa nomination directe à ses pages, à ceux de la Reine et aux élèves des collèges militaires, tant les pensionnaires du Roi que les autres, lesquels seront admis à l'état d'officier après un examen ou concours.

Les sous-lieutenants en pied des troupes à cheval seront « des sujets qui, par leur fortune, puissent soutenir les dépenses du service de la cavalerie, son intention étant qu'à l'avenir aucun officier dans ses troupes à cheval ne puisse, sous le prétexte du défaut de fortune, être admis à aucune excuse sur la manière dont il sera monté ou équipé, soit à la paix, soit à la guerre »<sup>139</sup>. Le Roi ne choisira donc pour ce service que des pages ou des élèves des collèges « ayant une fortune suffisante pour ce genre de service ».

Le monarque se réserve la nomination aux emplois maintenus de sous-lieutenant de remplacement, afin de « ménager des débouchés pour cette portion de sa noblesse qui est appelée plus particulièrement au commandement de ses régiments et [de] faire de ces emplois leur première école »<sup>140</sup>. Ces emplois « en dehors de la constitution » dans les troupes à cheval permettent aussi aux officiers de cette classe de prendre une teinture du métier d'officier d'infanterie. Si l'on ajoute aux sous-lieutenants de remplacement prévus dans ces régiments à raison d'un par escadron (soit trois, quatre ou huit, ou encore un sous-lieutenant de remplacement pour deux sous-lieutenants en pied, selon les ordonnances particulières à chacun des corps datées du même jour), les

<sup>135</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur la hiérarchie de tous les emplois militaires, ainsi que sur les promotions et nominations aux dits emplois*, du 17 mars 1788, t. 1, art. 1.

<sup>136</sup> *Ibid.*, art. 2, 25 et 26. Les cadets sont attachés aux 78 régiments d'infanterie française, aux 3 régiments d'infanterie irlandaise et aux 12 bataillons d'infanterie légère.

<sup>137</sup> *Ibid.*, art. 3 à 6, pour ce paragraphe.

<sup>138</sup> *Ibid.*, art. 7 et 8, 10 et 11, pour ce paragraphe. Sur près de 3 000 jeunes gens entrés dans les troupes de ligne dans les années 1780, 490 sont des élèves du Roi et 325 des pages ; David Bien, *op. cit.*, p. 27.

<sup>139</sup> *Ibid.*, art. 12 et 13, pour ce paragraphe.

<sup>140</sup> *Ibid.*, art. 14, 15 et 27 à 29, pour ce paragraphe.

sous-lieutenants surnuméraires des neuf régiments allemands ou liégeois prévus à même fin (ainsi que les places qui doivent l'être dans les régiments suisses), les deux places de sous-lieutenant dans chacun des sept régiments d'artillerie et les quatre places à l'école de Mézières concédées dans l'ordonnance de la hiérarchie, l'on constate que 264 places de sous-lieutenant sont réservées à la première noblesse de France, contre 2 568 places de sous-lieutenant en pied, 178 places de cadet-gentilhomme (en temps de paix) et 700 places de pensionnaire du Roi dans les collèges accessibles à la noblesse ordinaire (cf. **tableau n° 1**, total B).

Les cadets de l'Infanterie et tous les sous-lieutenants des deux armes, tant de remplacement qu'en pied, subissent un examen devant l'inspecteur pendant la revue qui suit leur arrivée au corps ; cet examen d'aptitude conditionne l'accès des cadets aux places de sous-lieutenant en pied et l'exercice des fonctions d'officier par les nouveaux sous-lieutenants<sup>141</sup>. L'examen, dont les modalités doivent être précisées dans les instructions des inspecteurs, « roule sur toutes les parties qui concernent la discipline, l'exercice, le service et les devoirs des soldats, caporaux, bas-officiers et officiers jusqu'au grade de capitaine exclusivement, le tout avec les différences relatives à chaque arme ». Un examen d'application donc, par lequel les inspecteurs s'assureront que les candidats « sachent parfaitement exécuter et commander eux-mêmes, soit dans la troupe, soit à la tête de la troupe, ce qu'ils auront défini ou expliqué dans la théorie ». Celui qui manque l'examen est passible de renvoi du service, passé deux ans de présence au corps ou deux examens ; le temps écoulé après un an (dix-huit mois dans les troupes à cheval) ne compte ni pour le rang ni pour la croix. Les sous-lieutenants de remplacement de nouvelle création, une fois reçus à l'examen, servent du 15 mai au 15 octobre seulement et ne deviendront jamais sous-lieutenants en pied. Les cadets ne prennent rang d'officier que lorsqu'ils sont pourvus d'une sous-lieutenance en pied, mais leur rang dans le régiment et leurs services sont réputés commencer du jour où ils ont été reconnus cadets, soit du jour de l'arrivée au corps.

Les sous-lieutenants en pied des deux armes reçus à l'examen avancent à *l'ancienneté* jusqu'au grade de lieutenant en premier<sup>142</sup>. L'avancement au grade de capitaine en second dans l'Infanterie est également réglé *sur l'ancienneté*, à moins que le comportement de l'officier n'y fasse obstacle ; l'ordonnance rappelle ici les dispositions de 1776, et deux échecs successifs valent exclusion du service. Les officiers de fortune sont exclus de cet avancement, sauf actions à la guerre « prouvées à la fois distinguées et personnelles ». Lorsque ceux-ci arrivent à être les plus anciens lieutenants en premier des régiments, ils reçoivent une commission de capitaine en second valant pour le commandement des autres lieutenants et la croix, mais qui ne permet pas d'exercer les fonctions de ce grade. Les capitaines en second parviennent encore *par droit d'ancienneté* aux places de capitaine en pied dans l'Infanterie.

De nombreux capitaines réformés avec finance des troupes à cheval attendent leur réadmission au service, qui a lieu au grade de capitaine de remplacement : les nouveaux candidats aux places leur font concurrence, et le législateur doit régler

<sup>141</sup> *Ibid.*, art. 16 à 19 et 21 à 23, pour ce paragraphe.

<sup>142</sup> *Ibid.*, art. 24 et 34, t. II, art. 1 à 6 et t. III, pour ce paragraphe. Le législateur indique que le conseil composé des officiers généraux de la division, d'après les notes des colonels et inspecteurs, rend compte au Roi de la situation des mauvais officiers.



comme suit l'accès à ce grade et au grade de capitaine en pied<sup>143</sup>. Le Roi accorde d'abord aux lieutenants de chaque régiment à cheval le tiers des places de capitaine en pied, et les deux autres places à des capitaines de remplacement qui avaient été réformés puis rappelés. La désignation des lieutenants à avancer (il n'y a qu'un grade, au lieu de deux dans l'Infanterie) résulte d'un choix déterminé par une assemblée des généraux divisionnaires à laquelle sont conviés les officiers supérieurs du régiment et ses deux premiers capitaines dans l'ordre d'ancienneté. Pour remplacer les deux officiers dans le grade de capitaine de remplacement, le Roi tire alternativement un capitaine de la réforme et nomme « un sujet parmi tous les officiers de ses troupes ayant au moins trois ans de services », une périphrase qui désigne les sous-lieutenants de remplacement de nouvelle création<sup>144</sup>. À la fin de la période transitoire, il n'y a plus de capitaines réformés à réintégrer dans le régiment, et le Roi attribue alors les places de capitaine en pied, alternativement à un lieutenant et à un capitaine de remplacement de nouvelle création, c'est-à-dire de la première noblesse.

L'ordonnance sur la hiérarchie indique les deux voies tracées aux nouveaux capitaines de remplacement et la préférence du législateur pour la première : soit la nomination au grade de capitaine en pied dans leur régiment, soit la nomination au grade de major en second dans un régiment à pied ou à cheval<sup>145</sup>. Lorsque vient leur tour, ils peuvent demander à passer capitaines en pied ; s'ils le laissent passer, ils peuvent introduire une nouvelle demande, mais ils ne prennent rang que du jour de leur nomination. Ils suivent alors la marche de leur avancement dans leur régiment comme la noblesse ordinaire, sans perdre le droit de devenir majors en second et colonels (par la voie rapide ou par l'autre). En revanche les majors en second ne deviennent ni majors ni lieutenants-colonels : il faut y voir le moyen de protéger l'avancement à ces grades des officiers de la noblesse militaire. Les capitaines en pied des troupes à cheval montent à l'ancienneté au nouveau grade de chef d'escadron.

L'ordonnance de l'Infanterie donne des précisions sur les examens et les mesures transitoires<sup>146</sup>. Les colonels ont la présentation d'un sous-lieutenant en pied sur deux, ils choisissent pour ce faire le cadet le plus ancien, « pourvu qu'il ait eu la préférence dans les examens ordonnés ». Si ce n'est pas le cas, il faut supposer que le mieux noté prend la place. Dans les deux cas, la compétence du colonel est liée. Son véritable choix s'exerce sur les cadets ; encore doit-il donner la préférence à des parents des officiers de son régiment. L'examen est chose sérieuse, puisque les cadets ne peuvent s'absenter avant de l'avoir réussi et que l'ancienneté, voire le maintien au service, en dépend. Il a lieu partout, même dans l'infanterie allemande<sup>147</sup> et les troupes à cheval. Les deux plus anciens sous-lieutenants de remplacement présents dans chaque régiment au moment de la publication de l'ordonnance sont admis à l'état de cadet, à compter de leur lettre de cadet, à condition qu'ils passent l'examen avec succès avant le 17 mars 1789 ; passé cette date, d'autres sous-lieutenants anciennement réformés, qui ont priorité

<sup>143</sup> *Ibid.*, t. IV, art. 1 à 5, pour ce paragraphe. La rédaction de l'art. 2 est défectueuse. Les capitaines en pied des troupes à cheval sont promus à l'ancienneté au nouveau grade de chef d'escadron (t. V).

<sup>144</sup> Cf. t. I, art. 23 et t. II, art. 8 (où il est dit clairement que les sous-lieutenants surnuméraires des régiments allemands et liégeois peuvent passer capitaines surnuméraires après trois ans de services).

<sup>145</sup> *Ibid.*, t. IV, art. 6 et 7, t. V et t. VII, art 4, pour ce développement.

<sup>146</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur la constitution de l'Infanterie...*, du 17 mars 1788, art. 47, 49 et 50, pour ce développement.

<sup>147</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur la formation et la solde de l'infanterie allemande, irlandaise et liégeoise*, du 17 mars 1788, art. 47 à 50.

sur les nouveaux venus dans l'ordre des cadets, prendront leur place<sup>148</sup>. Dans les régiments d'infanterie qui n'accueillent pas de cadets, les sous-lieutenants de remplacement ex-réformés sont proposés par les colonels aux premières sous-lieutenances en pied qui viennent à vaquer, sous réserve qu'ils soient reçus à l'examen, dans les mêmes conditions. Les officiers dits à la suite de l'Infanterie ou attachés à cette arme sont réformés ; ils disposent de dix ans pour rentrer au service dans un régiment ; après ce délai, ils sont même déchus de leurs droits à la croix. Enfin, tout officier qui rentre au service, soit comme cadet, soit comme sous-lieutenant, reprend rang du jour de son nouveau brevet ; les services antérieurs comptent pour la croix seulement.

À partir du grade de major en second, l'officier est susceptible de quitter son régiment, et ses mérites sont comparés avec ceux d'officiers des autres régiments. Le législateur n'exclut pas la noblesse ordinaire du dernier des grades d'officier supérieur, mais il le réserve plutôt aux nouveaux capitaines de remplacement<sup>149</sup>. Avant d'être promu major en second, un officier doit avoir été capitaine en pied ou de remplacement ou de réforme et compter cinq ans de services depuis l'arrivée au corps, compte tenu de la période à retrancher éventuellement par suite d'un échec à l'examen de sous-lieutenant. Les majors sont choisis parmi tous les capitaines de l'arme ayant vingt années de services, et cette promotion s'accompagne d'une mutation.

Les lieutenants-colonels se recrutent *au choix* parmi les majors de l'arme ou parmi les deux plus anciens capitaines en pied d'infanterie ou chefs d'escadron dans chaque régiment, ceux du régiment dans lequel la place est à pourvoir étant dans ce dernier cas écartés du choix<sup>150</sup>. Le grade de major devient donc en quelque sorte facultatif, et c'est ainsi qu'il a été introduit dans la Marine en 1786. Les circonstances de guerre emportent dérogation à la règle. Les officiers susceptibles d'être promus lieutenants-colonels sont inscrits sur une seule liste formée par le Conseil de la Guerre. La règle devant guider les choix souffre de nombreuses exceptions : les places dans les régiments allemands reviennent à des officiers de ces régiments, il en va de même du régiment Royal-Liégeois, des onze régiments suisses et même des douze bataillons d'infanterie légère et des six régiments de hussards. Cependant les princes ou colonels qui ont le droit de nomination doivent toujours choisir des officiers compris dans la liste du conseil.

Le Roi continuera de choisir habituellement ses colonels dans la première noblesse, celle dont on s'attend qu'elle choisisse la voie des majors en second<sup>151</sup>. Les colonels d'infanterie sont alors pris parmi les majors en second de l'Infanterie, et de même ceux des troupes à cheval. Ces majors en second doivent compter quatre ans de grade, sauf actions de guerre, et les années passées dans ce grade comptent également pour moitié de leur durée dans l'avancement au grade de maréchal de camp. Le Conseil

<sup>148</sup> Ordonnance du Roi portant suppression de tous les capitaines et sous-lieutenants dits de remplacement dans son infanterie, ainsi que des officiers attachés à la suite de ladite infanterie, du 17 mars 1788, pour la fin du paragraphe.

<sup>149</sup> Ordonnance sur la hiérarchie, t. VII, art. 1 à 3 et t. VIII, art. 1 à 13, pour ce développement. Plus loin dans l'ordonnance (t. XVI, art. 5), le législateur prévoit que les officiers généraux de la division et le commandant de la brigade « discutent et établissent », de concert avec les colonels, les rapports qui sont adressés à Versailles et fassent subir un examen théorique et pratique aux candidats aux places de major.

<sup>150</sup> Si l'on admettait à concourir les capitaines du régiment dont la place de lieutenant-colonel est à remplir et que l'un d'eux remportait la palme, il deviendrait le chef du major, son ancien chef.

<sup>151</sup> *Ibid.*, t. IX, art. 1 et 3 à 5, pour ce paragraphe.

de la Guerre forme de même une liste de proposables comme celle des capitaines anciens et des majors.

Les officiers de la première noblesse qui ont choisi l'autre voie ont évidemment accès aux places de colonel car ils « n'ont fait au contraire qu'acquérir par là plus de droits auprès du [Roi], par un service plus assidu »<sup>152</sup>. Les lieutenants-colonels de noblesse ordinaire n'en sont pas exclus, s'ils se sont fait connaître par des actions d'éclat à la guerre. Aussi, à ces deux titres, la liste du Conseil pour le grade de colonel comprend-elle des lieutenants-colonels<sup>153</sup>. Le grade de brigadier est mis en extinction.

Passé la promotion du 9 mars 1788, « que l'établissement d'un nouvel ordre des choses, la suppression des emplois de colonel en second et l'extinction éventuelle du grade de brigadier rendent indispensable », il ne sera plus procédé qu'à des promotions « partielles et en quelque sorte individuelles » d'officiers généraux, « soumises enfin à des règles fixes et calculées »<sup>154</sup>. Une remise en ordre s'impose pour les raisons que Guibert a mentionnées dans son rapport : il est question dans l'ordonnance de « cette marche irrégulière [qui a occasionné] en temps de paix tant d'inégalité dans les avancements, [qui] sont plutôt pour l'état militaire des secousses que des époques de justice et d'émulation ».

Tout colonel d'un régiment est de droit maréchal de camp après seize ans de services dans son grade ; s'il a été lieutenant-colonel, ses années de services dans ce dernier grade comptent aussi<sup>155</sup>. Par services effectifs il faut entendre ceux qu'imposent les ordonnances ; tout congé accordé pendant le temps de service annuel, qui constitue l'annuité de services, même pour cause de maladie, vient en déduction, à moins que l'absence ne soit compensée dans l'année par un service extraordinaire au régiment. Chaque année de guerre, entendue comme « une campagne de plusieurs mois en présence ou à portée de l'ennemi », compte double désormais dans ce grade. Les modalités sont renvoyées à l'ordonnance sur le service en campagne, et le législateur étend aux lieutenants-colonels et aux majors le bénéfice de cette nouvelle grâce.

Les lieutenants-colonels titulaires des régiments passent de droit maréchaux de camp après vingt ans de services effectifs dans ce grade et, s'ils ont été majors, les services dans ce dernier grade comptent<sup>156</sup>. En revanche les deux années de grade de capitaine au-delà de dix ne comptent plus. Les dispositions prises visent à diminuer l'influence de la maison du Roi dans l'obtention du grade de maréchal de camp : il est

<sup>152</sup> *Ibid.*, art. 6 à 8, et t. X, art. 2, pour ce paragraphe.

<sup>153</sup> Un nouveau moyen est trouvé pour récompenser les colonels, lieutenants-colonels et majors qui se distinguent à la guerre en leur donnant « l'occasion de développer leurs talents dans de plus grands commandements » : des lettres donnant le commandement sur tous les officiers du grade, des marques sur l'uniforme et une bonification d'ancienneté en fonction du degré d'éclat et d'utilité de l'action de guerre. L'effet et les prérogatives de ces lettres prennent fin lors de la promotion au grade supérieur. (*Ibid.*, t. X, art. 2, 3, 7 et 8).

<sup>154</sup> Ordonnance sur la hiérarchie, t. XI, pour ce paragraphe.

La promotion du 9 mars 1788 comprend 236 maréchaux de camp, dont presque tous les brigadiers en état de servir ; il reste 182 brigadiers au 1<sup>er</sup> mai 1789 (Albert Latreille, *op. cit.*, p. 259. Louis XIV a nommé 1 106 généraux en 72 ans de règne dont 36 de guerre, Louis XV 1 210 en 59 ans et Louis XVI le nombre fantastique de 1 322 généraux en 18 ans (Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 331).

<sup>155</sup> Ordonnance sur la hiérarchie, t. XII, art. 1 à 6, pour ce paragraphe. Les bonifications d'ancienneté pour campagnes ont été introduites en 1786 dans la Marine.

<sup>156</sup> *Ibid.*, art. 6, 7 et 12 à 18, pour ce paragraphe.

surtout permis, voir imposé aux officiers de ces corps qui viennent à être promus, d'y rester.

La suppression des colonels en second introduits en 1776 dans la hiérarchie entraîne la formation d'une nouvelle classe de « colonels attachés », qui restent dans leur régiment ou sont mutés ; leur service se limite à quatre mois par an, ils ne peuvent prétendre à aucun commandement, si ce n'est remplacer majors et lieutenants-colonels aux manœuvres si l'inspecteur divisionnaire les en juge capables<sup>157</sup>. Des majors en second sont nommés à mesure que les colonels attachés quittent les régiments, sauf dans les bataillons de chasseurs<sup>158</sup>. D'une manière plus générale, les « colonels par commission », c'est-à-dire les officiers qui ont le rang de colonel sans en exercer les fonctions, sont exclus de l'avancement au grade de maréchal de camp<sup>159</sup>.

Le nombre des lieutenants généraux est fixé à 160 et, jusqu'à ce qu'il soit atteint, le Roi ne remplacera que la moitié de ceux qui décéderont dans l'année<sup>160</sup>. Ceci indique qu'il n'y a pas dans l'Armée d'« officiers généraux retirés » comme dans la Marine depuis 1760, ou du moins que les lieutenants généraux sont tous considérés comme étant en activité de service. L'avancement à ce grade n'est plus réglé sur l'ancienneté ; les maréchaux de camp devront compter deux ans de services selon les lettres de service en paix, ou un an en guerre pour y prétendre. Enfin le nombre des maréchaux de France sera de douze au maximum en temps de paix.

## L'organisation territoriale de l'Armée ; les divisions organiques

Diverses ordonnances datées du 17 mars 1788 et rédigées selon les mêmes modèles, règlent la formation et la solde des différents corps des troupes de ligne : il n'y manque que les régiments suisses et le régiment d'infanterie du Roi<sup>161</sup>. L'Infanterie se compose de 102 régiments, tous à deux bataillons de cinq compagnies, sauf le régiment d'infanterie du Roi qui en a quatre : 79 régiments d'infanterie française, 11 régiments d'infanterie suisse, 8 régiments d'infanterie allemande, 3 régiments d'infanterie irlandaise et le régiment Royal-Liégeois. Il s'y ajoute 12 bataillons d'infanterie légère, dits bataillons de chasseurs, affectés au service extérieur et avancé de l'armée en campagne. Les troupes provinciales, anciennes milices, fortes de 76 000 hommes, doivent seconder l'Armée en temps de guerre. Les régiments de troupes à cheval sont au nombre de 62 : 24 régiments de cavalerie et 18 régiments de dragons à trois escadrons de deux compagnies, 12 régiments de chasseurs à cheval et 6 régiments de hussards à quatre escadrons, et le corps des carabiniers de Monsieur comptant pour deux régiments à quatre escadrons.

Cette armée économique doit comprendre un peu moins de 10 000 officiers particuliers et de 151 000 à 205 000 hommes selon le pied de paix ou de guerre considéré (cf. **tableau n° 1**). Les appointements du temps de paix, dans l'Infanterie

<sup>157</sup> Ordonnance du 17 mars 1788 portant suppression de l'emploi de mestre de camp [colonel] en second..., art. 3 à 7.

<sup>158</sup> *Ibid.*, art. 8.

<sup>159</sup> Ordonnance sur la hiérarchie du 17 mars 1788, t. XII, art. 20.

<sup>160</sup> *Ibid.*, t. XIII, art. 1, 3 et 4 et t. XIV, pour ce paragraphe.

<sup>161</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur la constitution de l'Infanterie, et spécialement sur la formation et la solde de l'Infanterie française*, du 17 mars 1788, art. 1 à 5, pour ce développement.

française, sont proches de ceux de la Marine à grades équivalents<sup>162</sup> : le colonel gagne 4 000 l par an ; le lieutenant-colonel, 3 600 l ; le major, 3 000 l ; le major en second, 1 000 l (200 l par mois de service obligatoire) ; le quartier-maître-trésorier, 1 200 l ; les deux porte-drapeaux, 720 l ; les deux adjudants, 540 l ; le chirurgien-major, 1 200 l : voilà la paie de l'état-major. Les deux premiers capitaines-commandants de compagnie reçoivent 2 400 l, les huit autres 2 000 l ; les dix capitaines en second, 1 300 l ; les dix lieutenants en premier, 900 l ; les dix lieutenants en second, 800 l et les vingt sous-lieutenants 720 l. Les deux cadets attachés respectivement à la première compagnie de fusiliers de chaque bataillon gagnent 360 l. Si l'on calcule le nombre des places d'officier qui sont ouvertes en tout ou en partie aux bas-officiers, dans les différents corps de l'armée de ligne, on trouve 342 adjudants (qui n'ont que le rang d'officier), 412 porte-drapeaux ou porte-étendards, 176 quartiers-maîtres-trésoriers et 630 lieutenants et sous-lieutenants (**tableau n° 1**, total B).

L'organisation des troupes de ligne en régiments est donc perfectionnée et presque entièrement uniformisée en 1788. Mais elle est ancienne, et l'avancement dans le cadre de ces unités jusqu'au grade de capitaine est aussi une règle ancienne. La Marine reste inorganisée, parce que le vaisseau n'y est toujours pas regardé comme l'unité naturelle ; le système de 1772, amélioré en 1786, superpose une division apparente des officiers en portions comparables aux régiments de l'armée de Terre, au système de l'avancement indifférencié. Le but recherché, qui est l'institution d'une hiérarchie permanente des officiers de marine, est le bon ; le moyen ne convient pas en raison des unités élémentaires, qui sont des compagnies d'infanterie en 1772 puis une simple dépendance hiérarchique permanente entre officiers d'une même escadre organique (il y en avait neuf) en 1786.

En 1776, puis en 1788, les unités élémentaires de l'armée de Terre, les régiments, sont regroupées en brigades et divisions permanentes, ces unités organiques supérieures qui ont servi à tort à la division du corps de la Marine. Les unités sont regroupées en vue des opérations et aussi afin de relier les régiments aux commandements territoriaux, ainsi que l'indique le préambule de l'ordonnance correspondante du 17 mars 1788<sup>163</sup> : « S.M. [...] veut que ses troupes soient toujours disposées à entrer en action et qu'elles soient à cet effet divisées, organisées, équipées et pourvues de tous leurs effets de campagne, comme elles doivent l'être à la guerre, en sorte que la paix soit pour elles une école constante de discipline et d'instruction, en même temps qu'elle sera pour ses officiers généraux une école de commandement. » Il s'agit aussi de surveiller efficacement les dépenses des régiments. Enfin, « en attachant d'une manière permanente des officiers généraux à ses troupes, S.M. a dû en même temps fixer et concilier respectivement l'autorité et les fonctions des commandants dans ses provinces et celles des commandants divisionnaires de ses troupes, et ensuite établir entre les commandants des divisions et les officiers généraux qui seront employés sous eux, ainsi qu'entre ces derniers et les commandants des régiments, un ordre et des règles de subordination de service et de relations de comptes qui ne laissent aucun prétexte à l'arbitraire, ni aucune incertitude sur le rapport de ces emplois entre eux et sur la place que chacun d'eux doit tenir dans l'ensemble de cette importante organisation ».

<sup>162</sup> *Ibid.*, art. 13, 38, 42, 43, 59 et 60, pour ce développement.

<sup>163</sup> *Ordonnance du Roi portant règlement sur le commandement dans les provinces, ainsi que sur la division, l'organisation, la police, la discipline et l'administration générale de l'Armée*, du 17 mars 1788, préambule, pour la fin du paragraphe.

Le législateur annonce des changements dans les gouvernements du Royaume et sous-entend qu'ils toucheront aussi les gouverneurs selon un plan général dont seul l'élément principal est fourni. L'ordonnance du 18 mars 1776 a fixé le nombre des gouvernements de province à 39<sup>164</sup>. Les emplois de gouverneur sont depuis longtemps des sinécures accordées à de grands seigneurs ayant servi dans l'Armée, et en fait à de grandes familles. La réalité du pouvoir, qu'il détient et qu'il exerce dans certains cas de concert avec l'intendant, appartient au lieutenant général du gouverneur, appelé ensuite commandant en chef de la province. L'ordonnance de 1788 annonce que le nombre des commandants en chef doit être limité à 17, dont la liste correspond à 20 des 39 gouvernements de 1776, plus un commandement pour tout l'intérieur du Royaume (**tableau n° 3**). Les trois plus importants commandements reviennent à des maréchaux de France, les autres à des lieutenants généraux ; à chacun des commandants en chef est associé un commandant en second<sup>165</sup>. Les commandants en chef sont astreints à trois mois de résidence par an et les commandants en second à quatre mois.

Tous les régiments à pied et tous les régiments à cheval sont formés par brigades de deux régiments de la même arme, sous les ordres d'un maréchal de camp<sup>166</sup>. Cet ordre est invariable, même à la guerre, sauf circonstances extraordinaires ; seuls les régiments de hussards et de chasseurs peuvent être employés séparément. Les régiments d'artillerie et les bataillons d'infanterie légère ne sont pas embrigadés. Les 83 brigades sont regroupées en 21 divisions mixtes d'infanterie et de cavalerie (cf. **tableaux n° 2 et 3**). Les régiments de chaque brigade occuperont, quand c'est possible, les mêmes garnisons et quartiers, et sinon des lieux « qui les mettront le plus à portée de correspondre et de se réunir ». Le législateur marque qu'il y a beaucoup d'avantages à ne plus changer les régiments de garnison ; lorsque les déplacements seront nécessaires, l'on s'arrangera pour mettre à la place d'un régiment un autre régiment de la même arme et de la même force (il y en a de trois forces différentes dans les troupes à cheval, cf. **tableau n° 1**). D'autres avantages sont attendus de la sédentarisation de l'Armée : « la bonne police, la solidité de la discipline, la facilité des congés et des semestres, l'harmonie entre les troupes et les habitants, et surtout l'amélioration des [casernes] ».

Chaque division, mixte ou non, est confiée à un lieutenant général<sup>167</sup>. Le commandant en chef d'une province ne peut être aussi commandant de division ; les premiers commandent aux seconds, mais l'autorité d'un commandant en chef « ne [doit] jamais ôter aux chefs de division les détails et le commandement actif de leur division, dont ils seront personnellement responsables à S.M. » Les commandants en second du grade de lieutenant général seront au contraire employés au commandement des divisions, chaque fois que possible, afin de supprimer les doubles emplois « et prévenir par là les discussions de prérogatives et de fonctions ». Si un lieutenant général commandant une division se trouve néanmoins plus ancien dans son grade ou revêtu d'un grade plus élevé que le commandant en second dont il relève, il recevra un ordre du

<sup>164</sup> Marcel Marion, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Picard, 1923, réimpression de 1984, article Gouvernements, gouverneurs.

<sup>165</sup> Ordonnance du 17 mars 1788 précitée, art. t. I, art. 1, 2, 4, 5 et 10, pour la fin du paragraphe.

<sup>166</sup> *Ibid.*, t. II, art. 1 et 3, t. III, t. IV, art. 1 et 2, t. V, art. 1 à 3, pour ce paragraphe. Les régiments d'artillerie cantonnés dans son district sont subordonnés au commandant de division, mais ils sont inspectés par les inspecteurs généraux de l'Artillerie. Les officiers du Génie dépendent surtout du commandant en chef de la province, cf. t. VII.

<sup>167</sup> *Ibid.*, t. V, art. 1 à 9, pour ce paragraphe.

Roi pour commander dans la province où sera sa division, sous l'autorité du commandant en chef, « tant qu'il sera présent, sans que toutefois ce titre prive le commandant en second des détails du commandement [de la province] ; le commandant de division étant alors à cet égard, vis-à-vis de lui, ce qu'un inspecteur ou officier général employé dans une place est [...] envers le lieutenant de Roi ». Si ce n'est pas le cas, il n'est rien changé à l'ordre qui met les officiers généraux employés auprès des troupes sous les ordres de ceux qui commandent dans les provinces. Et si des commandants de division dépendent de commandants en second différents dont l'un ou l'autre est inférieur en grade ou en ancienneté — on se doute que les troupes sont massées dans les provinces frontières du Nord et de l'Est (**tableau n° 3**) —, ils reçoivent des ordres comme ci-dessus. Les chefs de division également commandants en second de province sont astreints à quatre mois de résidence, les autres chefs à deux mois et demi seulement, du 1<sup>er</sup> août au 15 octobre. Cette dernière période est donc celle des grandes manœuvres.

L'un des maréchaux de camp de chaque division, dans chacune des deux armes, fait les fonctions d'inspecteur divisionnaire, tout en commandant une brigade<sup>168</sup>. Cet arrangement, qui marque un autre retour à l'ordonnance de 1776, est retenu afin « de le mettre à portée de s'exercer lui-même à la pratique des détails dont il est spécialement responsable et de montrer, par l'instruction et la bonne tenue de sa brigade, les talents qu'il a pour la commission particulière qui lui est confiée ». Il sert près des troupes pendant trois mois et demi, du 1<sup>er</sup> juillet au 15 octobre, alors que ses collègues ne servent que deux mois et demi commençant le 1<sup>er</sup> août. Hors le temps de service, les commandants de brigade ne conservent aucune relation de commandement avec les brigades, mais sont tenus au courant de ce qui s'y passe par le rapport mensuel des colonels. L'inspecteur divisionnaire au contraire est chargé « en tout temps » — est-ce à dire hors le temps de service des commandants de brigade ? — de la correspondance avec les régiments de son inspection, « en sorte que les régiments ne puissent former de demandes d'aucune espèce sans passer par lui » ; il adresse ces demandes au chef de la division avec son avis, et ce dernier les transmet au ministre revêtues de ses observations. Le principal travail des officiers généraux des divisions en temps de paix est en fait l'inspection ; on le voit notamment à la durée du service et au travail du ministre du mois de décembre, auquel sont appelés les commandants de division et les inspecteurs.

Le commandant en chef de la province leur ordonne de faire manœuvrer les troupes devant lui, il règle leur service dans les places, visite les locaux affectés aux troupes et se fait rendre compte du détail de la police, discipline, instruction et administration, sans rien changer à ce que le commandant de la division aura prescrit ; il informe le ministre des contraventions aux ordonnances qu'il aura remarquées<sup>169</sup>. Il entretient des relations avec les intendants de généralité et les officiers municipaux, en ce qui concerne les locaux et les mouvements des troupes ; il donne les ordres convenables afin de maintenir la tranquillité et l'harmonie entre les troupes et les habitants.

L'on devine que l'appareil des divisions, qui ne comportent aucun état-major et n'ont encore qu'un caractère saisonnier, est plutôt destiné à domestiquer les colonels, qui ont été habitués à récriminer plutôt qu'à obéir, et aussi à améliorer leur expérience du commandement, leur expérience professionnelle antérieure étant assez mince.

\* \* \* \*

<sup>168</sup> *Ibid.*, t. V, art. 10 à 14 et t. VI, art. 3 à 5, pour ce paragraphe.

<sup>169</sup> *Ibid.*, t. VI, art. 6 et 7, pour ce paragraphe.

Cette évocation des réformes de l'Armée permet de mettre en relation les deux vagues de changements dans la Marine, celle de Boynes en 1772 et celle de Castries en 1786, avec les réformes de 1776 et 1788 à la Guerre, la dernière étant restée inachevée ; elle montre que la constitution de chacune des deux parties de la force armée diffère toujours sensiblement de celle de l'autre partie.

L'officier de l'armée de Terre est soumis à la suppression temporaire de son emploi, que l'on appelle aussi réforme : le législateur de 1788 vise clairement à abolir ce système en prévoyant un nombre fixe d'officiers en temps de paix et en temps de guerre, et en mettant en extinction une foule d'emplois inutiles. Dans la Marine, les officiers civils et militaires sont pourvus de commissions ou de brevets permanents, et les réformes n'ont guère touché que la Plume. La vénalité y est inconnue, sauf de 1702 à 1716 pour la plupart des officiers de plume ; dans l'Armée, elle est seulement en train de disparaître à la fin de l'Ancien Régime, et encore les commissaires des guerres restent-ils des officiers titulaires.

Les sous-lieutenants, de quelque manière qu'on les désigne, sont des débutants, et leur nombre, de même que celui des officiers des autres grades, est sans rapport avec les besoins du service, s'il répond à la pression sociale de la noblesse. Il ne suffit pas de dire, comme le chevalier de Keralio (1723-1788), que la réponse à l'objection selon laquelle il faut occuper la noblesse est qu'elle n'en mérite aucune<sup>170</sup>. Le préjugé est encore trop fort, et la noblesse française trop nombreuse. La profusion des grades dans l'Armée n'est pas à comparer avec celle qui s'observe dans la Marine : celle-ci souffre ou plutôt souffrait du manque d'entraînement, celle-là est véritablement écrasée par la quantité d'officiers de tous grades.

Les sous-lieutenants, dans la ligne s'entend, sont cependant des gardes de la Marine, sous le rapport du nombre. Ils le sont également dans la mesure où il est presque impossible de les renvoyer du service pour incapacité. Le principe du concours est établi en 1776 pour les sous-lieutenants issus des écoles militaires ou des pages ; l'examen probatoire des sous-lieutenants proposés par les colonels et même de ceux de la première noblesse qui sont destinés à occuper des grades élevés est confirmé en 1788 pour les premiers et institué pour les seconds. Cette digue ressemble à celle qui a été élevée dans la Marine en 1775 et confirmée en 1786, sous la forme de l'examen de tous les candidats aux places de garde et enfin perfectionnée en 1788 par le concours. La voie du concours est tracée dans les troupes de ligne et, en 1788, le but est atteint à demi. La situation de la Marine est donc intermédiaire entre les armes savantes de l'Armée, le Génie et l'Artillerie, pour lesquelles le concours est jugé indispensable depuis longtemps, et la ligne.

Les ordonnances du 17 mars 1788 confirment l'existence de deux carrières dans l'Armée, celle de la noblesse ordinaire et celle de la noblesse de cour ou assimilée : les grades sont différents, l'espérance de parvenir aux grades élevés est très différente, quoique l'accès au grade de maréchal de camp à l'ancienneté soit à présent garanti à ceux qui parviennent au grade de lieutenant-colonel et vivent assez longtemps. En faisant les comptes, les officiers constatent qu'un jeune homme de la deuxième classe de la noblesse, entré au service à 16 ans, peut espérer passer lieutenant en second à 19 ans, lieutenant en premier à 23 ans, capitaine en second à 28 ans, capitaine en pied à 34 ans,

---

<sup>170</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 222 à 224.



major à 36 ans, lieutenant-colonel à 40 ans et maréchal de camp à 58 ans ; alors qu'un noble de première classe est sous-lieutenant de remplacement à 16 ans, capitaine de remplacement à 19 ans, major en second à 21 ans, colonel à 25 ans et maréchal de camp à 39 ans<sup>171</sup>, en mettant les choses au mieux il est vrai. L'avancement à l'*ancienneté*, qui devient général dans les grades normaux à la différence de ce qu'il était en 1776, doit protéger les nobles de la noblesse ordinaire des effets de l'intrusion de ceux de la haute noblesse qui auront commencé leur carrière dans la maison du Roi, les grades hors œuvre étant destinés aux nobles de haute noblesse reconnus comme tels qui veulent faire carrière dans l'armée de ligne. La concurrence des officiers sortant des troupes de la maison du Roi peut être contrecarrée par leur maintien obligé dans celles de ces troupes qui seraient conservées.

Pour la seconde fois l'existence des deux noblesses pour le service, depuis longtemps inscrite dans les faits, est marquée dans la loi : l'humiliation que ressent la noblesse de province trouve l'année suivante sa traduction dans les cahiers de doléances. Guibert, qui est la cible des critiques, répond : « On a dit que dans l'ordonnance de la hiérarchie, on avait humilié la noblesse en la divisant en deux classes, à l'une desquelles on assignait tous les avantages et toutes les préférences [...]. À l'égard du commandement des régiments, cette préférence donnée à une certaine classe de noblesse et à de certains noms peut-elle ne pas avoir lieu dans une monarchie ? N'a-t-elle pas existé de tout temps ? Est-ce la nouvelle constitution qui l'a établie ? Ce qui a *marqué* cette distinction et cette séparation, c'est le funeste règlement des présentations [à la Cour, du 17 avril 1760]. C'est à ce règlement de cour qu'il faut attribuer tous les préjugés qui en sont venus et toutes les prétentions auxquelles il a donné naissance. »<sup>172</sup> D'autre part, « on a donné aux lieutenants-colonels l'assurance positive d'arriver au grade d'officier général ; on a fixé le nombre d'années qui y conduira pendant la paix et on a admis les services de major à être comptés dans ces années. Avant la nouvelle constitution, quelle perspective avaient au lieu de cela les majors et les lieutenants-colonels ? Les services de major ne comptaient pas pour devenir officier général, les lieutenants-colonels n'y arrivaient pas de droit ; aucune ordonnance n'avait jamais assuré leur sort à cet égard. Il avait toujours dépendu des principes arbitraires et variables des ministres [...]. Cependant la justice qui leur a été faite, cette loi si intéressante pour toute l'Armée ont été à peine senties, tant aujourd'hui on aime à se refuser à reconnaître ce qui se fait de bien. »<sup>173</sup>

La Marine ne recrute pratiquement que dans la seconde classe de la noblesse : elle ne connaît donc pas les difficultés qui empoisonnent l'Armée à cause de la division de la noblesse en deux classes pour le service. Les officiers du grand corps parcourent tous les grades et l'avancement y est uniforme. La frontière sépare les nobles du grand corps (gentilshommes ou enfants du corps) des roturiers du petit corps (il y a cependant des nobles dans le nombre). Ce dernier corps, dont les effectifs ont été faibles jusqu'à la guerre d'Amérique, avait ses propres grades, il permettait à des officiers formés par le commerce et normalement titularisés à la suite d'actions de guerre, d'accéder à des (petits) commandements. Il correspondait plutôt aux officiers de fortune de l'Armée, en dépit du petit nombre des officiers qui ont d'abord été officiers-

<sup>171</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 284-285.

<sup>172</sup> Louis Tuetey, *op. cit.*, p. 322-323 (extrait des *Observations présentées à l'Armée et au public sur les opérations du Conseil de la Guerre*).

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 329-330.

mariniers ; plusieurs ont percé dans le grand corps et ont obtenu le grade de capitaine de vaisseau. La réforme de 1786, en remplaçant ce corps par le grade unique de sous-lieutenant de vaisseau, qui ne comporte en théorie que des fonctions subalternes, ne peut être un avantage que si l'autorité accorde en temps de paix à des officiers méritants le grade de lieutenant de vaisseau, le dernier de la nouvelle hiérarchie du grand corps. Or, le but recherché consistait plutôt à disposer en temps de guerre d'un réservoir d'officiers formés en partie dans la marine de guerre et en partie dans la marine marchande. La Marine était revenue récemment au petit corps avec les « officiers de réserve en situation d'activité (O.R.S.A.) ».

Le problème de la Marine, c'est la qualité du recrutement des officiers et d'abord leur motivation, parce qu'elle est aux yeux du plus grand nombre un état pour la noblesse avant d'être un métier. L'accès d'officiers formés par le commerce aux grades du grand corps ou l'ouverture des compagnies de gardes à la jeunesse des ports de commerce désireuse d'embrasser la carrière maritime étaient la vraie solution.

Cette ouverture a été préconisée dans la Marine par ceux qui ont su mettre l'intérêt public au-dessus de l'intérêt particulier d'ordre ou de corps, c'est-à-dire par une minorité. La situation de l'Armée fait d'ailleurs mieux comprendre à quel point cette nouvelle ouverture de la carrière d'officier de marine aux roturiers, rendue nécessaire par les carences du corps noble, était chose difficile à obtenir en 1763. La cabale des officiers de marine que Choiseul a commis l'imprudence d'appeler près de lui a vite eu raison de ses velléités, ou du moins peut-on le supposer. Aurait-il réussi sans ces officiers et en déployant dans cette matière, la seule qui importe avec l'entraînement dans la Marine, toute l'autorité qu'il a su déployer ailleurs, à propos et hors de propos ?

Dans l'Armée, la fermeture de la carrière commence en 1758, lorsqu'elle est un fait accompli dans la Marine. En 1776 l'on admet, suivant les anciennes idées, l'assimilation des fils de capitaines décorés de la croix de Saint-Louis, de majors, lieutenants-colonels et colonels non gentilshommes aux gentilshommes pour l'accès direct à l'épaulette. Il faut encore que ces officiers aient au moins un fils. En 1781, l'on exige des preuves de noblesse en forme, afin d'exclure les faux gentilshommes qui se font admettre par complaisance, mais l'on étend l'exception à tous les fils de chevaliers de Saint-Louis, exception à nouveau réduite aux capitaines en pied en 1788. Comme les officiers de fortune n'ont plus accès à ce dernier grade, il leur est désormais impossible de placer leurs enfants en qualité d'officiers. Ainsi la loi achève l'œuvre de la nature. La législation de 1788 tend à protéger l'avancement de la seule noblesse qui vaille, la noblesse de province et plus encore la noblesse militaire, par le maintien de l'avancement séparé et l'importance donnée à l'ancienneté ; elle renforce celle de 1776, qui avait été au contraire altérée à la suite de la chute du comte de Saint-Germain.

La noblesse à quatre degrés doit pouvoir fournir dix mille officiers à l'Armée sans que le choix du gouvernement s'en trouve restreint à l'excès. En 1781, la petite noblesse fait sentir que ses positions sont menacées dans le service public ; il se trouve que Belle-Isle et ses successeurs depuis 1758 lui sont favorables par suite de leur sourde hostilité à la noblesse de cour, jugée impropre au service militaire en général. Le gouvernement a préféré employer davantage de nobles pauvres, lesquels forment à l'intérieur de la noblesse une catégorie sociale nombreuse qui décline sensiblement (en un sens c'est une classe dangereuse), plutôt que de maintenir un faible courant de recrutement d'officiers roturiers. Comme elle n'envisage toujours que l'état militaire

pour ses fils, la petite noblesse pousse le gouvernement à imposer l'examen devant le généalogiste afin de diminuer le nombre des concurrents<sup>174</sup>. Cette mesure aurait pu être prise en 1758 ; il était imprudent de la proclamer en 1781 ; la même loi, appliquée semble-t-il avec plus de rigueur dans la Marine, du moins sous le règne de Louis XV, n'a jamais soulevé de grandes protestations, mais la Marine n'intéresse qu'une fraction de la noblesse, et cette fraction a intérêt au maintien de la fermeture à son profit.

Il est enfin intéressant de noter que les ministres ont cherché à organiser tant la Marine que l'Armée en grandes unités organiques, c'est-à-dire qu'ils ont voulu, là comme ailleurs, les professionnaliser. Seulement dans la Marine l'unité élémentaire, qui ne saurait être que le vaisseau, n'est pas reconnue comme telle. Dans l'Armée, Saint-Germain a cherché à occuper utilement une partie des officiers généraux. L'ambition est plus grande en 1788 : on veut organiser les brigades et les divisions en temps de paix de la même manière qu'en temps de guerre. Il serait hors de propos de discuter ici ce point ; nous remarquerons seulement qu'il est aussi question de raffermir la discipline par une hiérarchie plus complète et une surveillance plus immédiate des officiers des régiments, et d'abord des colonels. Dans la Marine il est question d'établir, en 1772 puis en 1786, une hiérarchie permanente : il n'y en avait pas en dehors des embarquements.

Les réformes de Boynes de 1772, opérées avec maladresse, ont révolté le militaire de la Marine ; celles de Castries, faites au bon moment et avec doigté, n'y ont suscité aucune résistance sérieuse, quoique plus de cent capitaines de vaisseau, soit la moitié de l'effectif du grade, et autant de lieutenants et d'enseignes aient été conviés à prendre leur retraite avant l'organisation du 1<sup>er</sup> mai 1786.

Dans l'Armée il en va autrement, et l'on peut reprocher à Louis XVI d'avoir donné à nouveau, mais à contretemps, dans les idées de Saint-Germain qui étaient bonnes, parce que dans un État qui n'a d'autre police que l'Armée, il est dangereux de mécontenter ses officiers lorsque l'on va devoir faire usage de la force pour réprimer l'émeute. Du point de vue qui est le sien, Guibert peut se dire surpris : « C'étaient les opinions de l'Armée elle-même qui sollicitaient tous les changements ; c'étaient ses opinions qui demandaient des garnisons sédentaires, comme le moyen universel des améliorations de son sort et de toutes les économies ; c'étaient elles qui demandaient un code, pour que ce code débrouillât le chaos des lois où l'on était plongé et pour qu'il s'établît enfin quelque stabilité dans les principes. Des plaintes, des demandes de redressement d'abus, des mémoires, des projets par milliers annonçaient un malaise général et un besoin de changement de constitution. »<sup>175</sup> Cette espèce de mutinerie d'officiers, qui a facilité les opérations du parti de la révolution en 1789, ne traduit-il pas la confusion des esprits qui annonce la guerre civile<sup>176</sup> ?

<sup>174</sup> La suppression progressive des sous-lieutenants en surnombre gêne naturellement le placement des élèves des collèges en 1788 et 1789. Beaucoup d'élèves doivent y rester, et 71 d'entre eux sont renvoyés dans leurs familles avec l'espérance d'un emploi dans les six ans. Chérin fils cesse son service pour les troupes le 1<sup>er</sup> octobre 1789, et les *filles d'officiers* sont désormais seuls admis dans les collèges aux frais du Roi : au 5 juin 1792, il y a 527 pensionnaires. Léon Hennet, *op. cit.*, p. 151.

<sup>175</sup> Albert Latreille, *op. cit.*, p. 302.

<sup>176</sup> Paris du Verney (1684-1770), l'inspirateur de l'École militaire, écrivait pourtant après l'émeute parisienne de mai 1750 : « C'est dans la noblesse et dans le militaire que l'État trouve sa défense et son appui le plus ferme, même contre les maux intérieurs qui pourraient altérer sa consistance. » Jean Chagniot, dans André Corvisier, dir., *Histoire militaire de la France*, Paris, P.U.F., t. 2, 1992, p. 71.

**Tableau n° 1 : Effectif des officiers particuliers de chaque grade selon l'organisation de l'Infanterie et des troupes à cheval réglée en 1788**

Grade	Corps	78 R.I. f. 3 R.I. irl.	1 R.I. (Roi)	11 R.I. suisses	8 R.I. all. 1. R.I. lié.	12 Bns Inf. légère	24 R. Cav. 18 R. Dra.	12 R. chasseurs à cheval, 6 R. hussards	Carabiniers de Monsieur	Total général A	Total général B
- Cadet-gentilhomme (paix/guerre)		2/4			-	1/2	-	-	-	174/348	178/356
{ - Sous-lieutenant surnuméraire		-			2	-	-	-	-	18	40
{ - Sous-lieutenant de remplacement		-			-	-	3	4	8	206	206
{ - Sous-lieutenant en pied		20			20	8	6	8	16	2 308	2 568
- Lieutenant en second		10			10	4	-	-	-	948	1 078
- Lieutenant en premier		10			10	4	9	12	24	1 566	1 696
{ - Capitaine en second		10			10	4	-	-	-	948	1 078
{ - Capitaine surnuméraire		-			2	-	-	-	-	18	40
{ - Capitaine de remplacement		-			-	-	3	4	8	206	206
- Capitaine en pied		10			10	4	6	8	16	1 360	1 490
- Chef d'escadron		-			-	-	3	4	8	206	206
- Major en second		1			1	-	1	1	2	152	165
- Major		1			1	1	1	1	2	164	177
- Lieutenant-colonel		1			1	1	1	1	2	164	177
- Colonel		1			1	-	1	1	2	152	165
Total des officiers censés nobles, sans les généraux		66/68			68	27/28	34	44	88	8 590/ 8 764	9 470/ 9 648
dont lieutenances et sous-lieutenances accessibles en priorité aux officiers de fortune		4			4	1	3	4	8	578	630
- Quartier-maître-trésorier		1			1	1	1	1	1	163	176
- Porte-drapeaux ou étendards		2			2	-	3	4	8	386	412
Total des officiers de fortune		3			3	1	4	5	9	549	588
- Adjudants		2			2	1	2	2	4	316	342
<b>Bas-officiers et hommes de troupe des compagnies</b>											
- Pied de paix		1 114			1 114	408	450	632	1 322	136 754	151 236
- Premier pied de guerre		1 358			1 358	492	528	832	1 530	166 806	184 460
- Grand pied de guerre		1 562			1 562	592	528	832	1 530	185 166	205 472

Total A : régiments dont la composition est indiquée dans les ordonnances. Total B : tous les régiments, en supposant que les 11 régiments suisses sont organisés comme ceux de l'infanterie allemande et que le régiment d'infanterie du Roi compte pour deux régiments d'infanterie française.

**Tableau n° 2 : Regroupement des régiments de ligne en brigades  
à l'organisation de 1788**

<i>INFANTERIE FRANÇAISE ET ÉTRANGÈRE</i>								
Numéro de		Noms des régiments	Numéro de		Noms des régiments	Numéro de		Noms des régiments
Bri- gade	Régi- ment		Bri- gade	Régi- ment		Bri- gade	Régi- ment	
	1	Colonel-général		18	Royal-Auvergne		35	Angoulême
1	46	La Couronne	18	82	Conti	35	80	Boulonnais
	2	Picardie		19	Flandre		36	Aquitaine
2	76	Monsieur	19	50	Berry	36	51	Hainaut
	3	Piémont		20	Cambrésis		37	Anjou
3	94	Enghien	20	81	Angoumois	37	74	Royal-Comtois
	4	Provence		21	Guyenne		38	Maréchal-de-Turenne
4	44	Royal-des-Vaisseaux	21	41	Soissonnais	38	42	La Reine
	5	Navarre		22	Viennois		39	Dauphiné
5	49	Artois	22	75	Beaujolais	39	92	Barrois
	6	Armagnac		23	du Roi (double)		40	Île-de-France
6	56	Condé		24	Royal	40	48	Lorraine
	7	Champagne		24	La Fère		54	Alsace
7	68	Languedoc	24	53	Brie	41	95	Royal-Hesse-Darmstadt
	8	Austrasie		25	Bretagne		63	Salm-Salm
8	61	Royal-la-Marine	25	47	Poitou	42	97	Nassau-Sarrebruck
	9	Normandie		26	Rouergue		64	Ernest
9	69	Beauce	26	59	Bresse	43	96	Salis-Grison
	10	Neustrie		27	Médoc		65	Salis-Samade
10	58	Beauvaisis	27	71	Lyonnais	44	86	Diesbach
	11	La Marine		28	Vexin		66	Sonneberg
11	60	Bourgogne	28	73	Du Maine	45	98	Steiner
	12	Auxerrois		29	Limousin		67	Castella
12	84	Foix	29	43	Dauphin	46	77	Châteauvieux
	13	Bourbonnais		30	Chartres		70	Vigier
13	83	Saintonge	30	91	Du Perche	47	87	Courten
	14	Forez		31	La Sarre		78	La Marck
14	79	Penthièvre	31	52	Aunis	48	100	Royal-Deux-Ponts
	15	Béarn		32	Vivarais		88	Dillon
15	57	Bourbon	32	72	Bassigny	49	102	Royal-Liégeois
	16	Agenais		33	Rohan		89	Berwick
16	55	Royal-Roussillon	33	85	Touraine	50	93	Walsch
	17	Auvergne		34	Vermandois		90	Royal-Suédois
17	45	Orléans	34	62		51	99	Bouillon
						52	101	Reinach

CAVALERIE			DRAGONS			HUSSARDS CHASSEURS À CHEVAL		
1	1	Colonel-général	1	1	Colonel-général	1	1	Colonel-général
	18	La Reine		10	Chartres		6	Lauzun
	2	Mestre-de-camp-g <sup>al</sup>		2	Mestre-de-camp-g <sup>al</sup>		2	Bercheny
2	17	Royal-Normandie	2	16	Angoulême	2	5	Esterhazy
	3	Commissaire-général		3	Royal		3	Chamborant
3	15	Royal-Champagne	3	12	Bourbon	3	4	Conflans
	4	Royal		4	du Roi			
4	23	Artois	4	17	Noailles			
	5	du Roi		5	La Reine		1	Alsace
5	13	Royal-Lorraine	5	14	Penthièvre	1	12	Champagne
	6	Royal-Étranger		6	Dauphin		2	Évêchés
6	19	Dauphin	6	11	Condé	2	7	Picardie
	7	Cuirassiers		7	Monsieur		3	Flandre
7	21	Berry	7	15	Lorraine	3	8	Guyenne
	8	Royal-Cravattes		8	Artois		4	Franche-Comté
8	20	Royal-Bourgogne	8	18	Schomberg	4	10	Bretagne
	9	Royal-Roussillon		9	Orléans		5	Hainaut
9	14	Royal-Picardie	9	13	Conti	5	9	Lorraine
	10	Royal-Piémont					6	Languedoc
10	25	Royal-Guyenne				6	11	Normandie
	11	Royal-Allemand						
11	24	Orléans						
	12	Royal-Pologne						
12	16	Royal-Navarre						
13	22	Carabiniers (double)						

**Tableau n° 3 : Composition des divisions à l'organisation de 1788**

Commandements de province	Divisions	Infanterie		Bataillons d'inf. légère	Troupes à cheval		
		Brigades	Bataillons		Brigades	Escadrons	
- Flandre et Hainaut	1. Flandre	4	16	1	1	8	
	2. Hainaut	4,5	18	-	2	14	
- Les Évêchés	3. Champagne	2	8	-	2	14	
	4. 1 <sup>re</sup> des Évêchés	3	12	-	2	14	
	5. 2 <sup>e</sup> des Évêchés	2	8	-	2	14	
- Alsace	8. Basse-Alsace	4	16	-	2	14	
	9. Haute-Alsace	2	8	-	2	14	
- Lorraine	6. 1 <sup>re</sup> de Lorraine	2	8	1	2	14	
	7. 2 <sup>e</sup> de Lorraine	-	-	-	3	20	
- Franche-Comté	10. Franche-Comté	1	4	-	2	14	
- Dauphiné	11. Dauphiné	1	4	2	-	-	
- Provence	12. Provence	2	8	2	-	-	
- Corse	21. Corse	2	8	-	-	-	
- Languedoc	13. Languedoc et	3	12	3	1	6	
- Roussillon	Roussillon						
- Guyenne	14. Guyenne	2	8	1	1	6	
- Poitou, Saintonge, Aunis	15. Aunis, Saintonge et Poitou	3	12	-	1	6	
- Bretagne	16. Bretagne	3	12	1	1	6	
- Normandie	17. Normandie	4	16	-	-	-	
- Picardie, Boulonnais, Calais, Artois	18. Picardie	2	8	-	2	12	
	19. Artois	4	16	-	2	12	
- Bourgogne	20. Provinces de l'intérieur	1	4	1	3	18	
- Le cours de la Loire et les provinces de l'intérieur non comprises ci-dessus							
Total :	17	21	51,5	206	12	31	206



## **SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE**





La bibliographie reproduite ci-après (§ 2 à 4, y compris les sources imprimées) dépasse l'objet de notre thèse de doctorat. Nous avons en effet amélioré, complété et mis à jour celle qui avait été établie pour ce travail sur son pied initial, sans changer de plan : le lecteur trouvera donc ici les références utilisées dans les développements résumés ou omis et qui ont été ou qui devraient être publiés séparément : l'organisation du service de la Marine par Colbert, les gardes de la Marine, les officiers de marine et de plume et les ingénieurs-constructeurs, surtout en ce qui concerne le statut de ces différents agents publics de la Marine sous l'Ancien Régime, tant pour le recrutement que pour la formation professionnelle, l'organisation en corps, l'avancement dans le système dit de la carrière, les récompenses et les sanctions. Cette bibliographie contient encore des pierres d'attente destinées à faciliter l'étude des campagnes à la lumière des résultats obtenus en matière d'organisation, ainsi que l'étude de la défense des colonies, des finances de la Marine, de la gestion des arsenaux et de leur place dans l'économie nationale, et, enfin, de la marine marchande envisagée sous le même angle que la marine militaire dans la thèse.

L'examen, même sommaire, des histoires générales, des biographies et des descriptions d'opérations navales (§ 3.1, 3.2, 3.5.5., 3.5.8., 3.5.9. et 3.6.6.) tend à montrer que l'étude des campagnes est insuffisante et qu'elle se ramène trop souvent à celle de quelques batailles navales. Or, de même que l'unité constitutive d'une marine militaire est le vaisseau, de même la campagne devrait être l'unité d'étude, en y comprenant la préparation à terre, qui a bien souvent déterminé le sort des armes. Il faudrait d'abord reconstituer tous les armements. Un plan-type pour l'étude des campagnes pourrait être établi, de même que pour les biographies, celles-ci ne devant être ni de simples états de services, ni des récits légendaires. La consultation des travaux d'historiens britanniques, sinon celle des archives, permet de remédier dans une certaine mesure à ce défaut, qui nous a paru plus gênant et de plus grande conséquence que ceux que nous avons remarqués dans les autres domaines d'étude mentionnés.

Nous croyons devoir faire état ici d'une observation et d'une suggestion de portée générale. Une étude comme la nôtre, dans laquelle nous avons fait abstraction de la masse des travaux récents après de nombreuses lectures exhaustives ou par extraits, et qui s'appuie sur un petit nombre d'ouvrages anciens voire très anciens dont les conclusions retenues ont été au moins en partie vérifiées par l'étude des documents d'archives, une telle étude donc ne peut servir de règle aux esprits indépendants qui cherchent à voir clair. La qualité de leurs travaux pourrait en être meilleure mais, comme dans les travaux d'art, il ne peut être question de forger soi-même tous ses outils avant d'exécuter une œuvre quelconque. Il est aussi vrai de dire qu'en accordant leur confiance à des historiens qui se sont trompés ou qui n'ont pas dit la vérité, les auteurs non prévenus peuvent se tromper à leur tour et que les erreurs s'amplifient par leur simple propagation et par la déformation que le lecteur fait toujours subir au discours imprimé. Sur tel ou tel sujet, le discours historique n'a même plus de rapport avec la réalité, et un profane qui la connaît pour le temps présent serait capable de s'en apercevoir.

Il est des dictionnaires inutiles ; un dictionnaire biographique et international des historiens rendrait au contraire bien des services. Chacune de ses notices fournirait des renseignements de l'état civil trop souvent inexistantes ou erronés, les études suivies, les maîtres et un résumé de la production dégageant les grandes conclusions de l'historien et l'esprit dans lequel il a effectué ses recherches. Les notices n'ont pas besoin d'être longues, mais il importe beaucoup qu'elles soient nombreuses. L'on sélectionnerait ainsi des auteurs plus que des œuvres avant de se mettre au travail ou au cours de celui-ci, mais nous pensons que la sélection à laquelle contraint l'immensité de la production sur tout sujet un peu étendu serait meilleure et qu'elle ferait progresser une discipline que l'on dit scientifique.

## 1. Les sources.

Jusqu'en 1756, trois ouvrages imprimés et un recueil manuscrit fournissent l'essentiel de notre documentation.

1. Le *Code des armées navales, ou Recueil des édits, déclarations, ordonnances et règlements sur le fait de la marine du Roi, depuis le commencement du règne de Louis XIV jusques et y compris l'ordonnance de 1689, conférée avec les ordonnances postérieures sous le même règne et sous celui de Louis XV, jusqu'en 1757*. Ce recueil de 347 pages est annexé à l'*Histoire générale de la marine, contenant son origine chez tous les peuples du monde, ses progrès, son état actuel et les expéditions maritimes anciennes et modernes*, composée par Jean-Baptiste Torché de Boismêlé, continuée par Claude-Étienne Bourdot de Richebourg et publiée en 3 volumes en 1744, 1746 et 1758 — cette histoire s'arrête en 1715 —. Nous avons utilisé l'exemplaire séparé du *Code* conservé par la bibliothèque du Service historique de la Marine (S.H.M.) à Vincennes, devenu une section du Service historique de la Marine (S.H.D.), sous la cote 25E10bis.

2. Le *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, où se trouve la conférence des anciennes ordonnances, des us et coutumes de la mer, tant du Royaume que des pays étrangers et des nouveaux règlements concernant la navigation et le commerce maritime, avec des explications prises de l'esprit du texte, de l'usage, des décisions des tribunaux et des meilleurs auteurs qui ont écrit sur la jurisprudence nautique, et des notes historiques et critiques, tirées de la plupart des divers recueils de manuscrits conservés dans les dépôts publics. Dédié à S.A.S. le duc de Penthièvre, amiral de France*, 2 vol. in-4°, la Rochelle, 1760 (S.H.M., 25E3) ; 2<sup>e</sup> édition, 1766 (Z354), réimprimée en 1776 (25E5). Nous avons utilisé la première édition ; la seconde diffère essentiellement de la première par une typographie moins compacte. Ce grand livre, qui comprend une foule d'ordonnances dont plusieurs se rapportent au service militaire, un commentaire et une véritable conférence des ordonnances postérieures à celle de 1681 — à la différence du *Code des armées navales*, qui n'est qu'une collection d'ordonnances antérieures à celle de 1689 —, est dû au talent d'un procureur de l'amirauté de La Rochelle, René-Josué Valin (1695-1765).

3. Les *Lettres, instructions et mémoires de Colbert* publiés par l'historien Pierre Clément (1809-1870) et ses collaborateurs en 8 tomes ou 10 volumes de 1861 à 1882 (Imprimerie nationale).

4. Le *Recueil d'ordonnances, édits, arrêts...*, rendus de 1689 à 1752, manuscrit des Archives nationales (A.N.) A<sup>2</sup>-20 à 28, confectionné par un commis du Dépôt des papiers de la Marine nommé François Garreault (1701-ap. 1792).

Ces usuels ne sont pas aussi complets que nous le désirions ; aussi avons-nous fait usage d'autres documents, manuscrits ou imprimés, afin de compléter notre collection de lois. À partir du ministère de Choiseul (1761), l'étude systématique des lois et des textes préparatoires a été menée avec des pièces d'archives.

### 1.1. Fonds des archives centrales de la Marine.

#### Fonds ancien (conservé aux Archives nationales).

Sous-série A<sup>1</sup>, recueil général (et factice) des actes du pouvoir souverain : cartons 1 à 85, lecture sélective ; cartons 86 à 150 (années 1751 à 1790), dépouillement systématique.

A<sup>2</sup>, registres particuliers : registres 20 à 28 (recueil Garreault) ; registre 35, ordonnance générale du 25 mars 1765 dans son état du 1<sup>er</sup> janvier. Les registres 36 à 41, qui comprenaient le recueil correspondant aux ministères de Boynes et de Castries, avec de nombreuses décisions ministérielles, d'après l'inventaire de Didier Neuville et l'étude de Micheline Leclère, ont été perdus par les Archives nationales. Cette perte est sensible pour notre étude, surtout dans le cas des décisions de Boynes ; pour les reconstituer, il faudrait consulter les séries de correspondance, y compris dans les ports, ce que nous avons évité de faire.

A<sup>4</sup>, projets d'ordonnances : cartons n° 3 et 4.

B<sup>1</sup>, sous-série dite des « décisions » : articles 100 et 101.

B<sup>2</sup>, sous-série dite des « ordres et dépêches » : registre 444 (copies d'instructions, édits, brevets, commissions, faites au XVIII<sup>e</sup> siècle).

B<sup>4</sup>, sous-série dite des « campagnes » : registre 123 (école du Havre).

B<sup>8</sup>, sous-série dite des « archives » : cartons n° 17, 18, 24 et 25.

C<sup>1</sup>, sous-série dite des « officiers militaires » : articles 3, 4, 82, 108, 109, 130 à 136, 144, 150, 165, 186, 191, 192, 279 et 280.

C<sup>2</sup>, sous-série dite des « officiers civils » : articles 1 à 8, 45, 46, 59, 106, 107 et 116 à 120.

C<sup>3</sup>, sous-série dite des « troupes » : cartons 12, 13, 73 et 75.

C<sup>4</sup>, sous-série dite des « campagnes » : article 156.

C<sup>7</sup>, sous-série factice de dossiers dits individuels : tous ceux des officiers cités, quand un dossier à leur nom a été établi, plus l'examen du reste du carton sorti, afin d'y chercher d'autres documents utiles (notamment des décisions collectives, qui devraient être classées dans C<sup>1</sup> ou C<sup>2</sup>).

C<sup>8</sup>, divers : article 18.

D<sup>4</sup>, sous-série dite du « matériel de l'artillerie » : article 8.

G, série dite « mémoires et documents divers ».

Les états abrégés manuscrits de la Marine occupent les articles 1 à 38*bis* et forment une collection incomplète ; d'autres états, qui ont également été microfilmés, permettent d'y remédier pour une partie des années manquantes. Nous nous sommes aussi servi de la collection imprimée (1765-1790, avec quelques lacunes) conservée à Vincennes ; quelquefois l'*État des Colonies* est relié avec l'*État de la Marine*. Ce sont les plus précieuses listes d'officiers et d'élèves que l'on puisse consulter, puisque le grade et le rang de chacun est mentionné.

Les compilations dites « faits et décisions de l'administration de la Marine » correspondent aux articles 39 à 61 et couvrent la période 1669-1774. Nous avons dépouillé les numéros 47 à 50 (années 1733-1774), le travail d'un commis des bureaux de la Cour du nom de Bertrand, qui est assez bien fait.

Les *Principes sur la Marine* de Pidansat de Mairobert (1727-1779) viennent ensuite : deux exemplaires G 64 à 68 et 69 à 73 (années 1669-1723). Nous n'avons pas lu la correspondance de Colbert comme lui, et les dires de son double, l'Espion anglais, nous ont paru autrement plus dignes d'attention.

Les articles 86 à 89 se rapportent surtout aux écoles et ils sont utiles.

Ensuite et surtout viennent les articles 121 à 133 dont nous avons fait usage après avoir identifié la plupart des auteurs des mémoires anonymes.

Nous avons quelquefois emprunté aux cartons 165 et 166, qui rassemblent des pièces de correspondance qui ont été saisies à l'hôtel de Castries et conservées, ainsi qu'au carton G149.

#### **Archives de la Guerre conservées au S.H.D. à Vincennes.**

Un certain nombre de documents de la Marine, qu'il s'agisse de la production des bureaux ou des ports, ont été reliés avec des archives de la Guerre. Ceux que M. Estienne indique dans sa thèse se rapportent à l'époque de Choiseul, et le mélange s'explique aisément. Les cotes en question (A<sup>1</sup>-3599 à 3601, 3623, 3628 et 3674) ont fourni des mémoires de première importance pour notre sujet.

#### **Archives anciennes des Colonies.**

L'article F<sup>3</sup>-158 dit *Mémoire adressé au Roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé : gouvernement général de Saint-Domingue (1785-1787) et secrétariat d'État de la Marine (1787-1790)*, 554 p., manuscrit adressé le 15 février 1791. Nous avons lu cet important rapport sur microfilm.

#### **Séries modernes des archives de la Marine (maintenant regroupées au S.H.D. –Marine à Vincennes).**

AA<sup>1</sup>-13 et 14.

CC<sup>2</sup>-115, 1015 et 1171.

CC<sup>7</sup>, divers dossiers individuels.

6DD<sup>1</sup>-91.

GG<sup>1</sup>-10.

#### **Manuscrits de la bibliothèque du Service historique de la Défense (S.H.D. Marine) à Vincennes.**

Les manuscrits « Ms » proviennent de la rue Royale, les manuscrits « SH », du service hydrographique.

Ms 3, 19 (*Principes sur la Marine...*, de 1669 à 1723, par Pidansat de Mairobert), 21 (copie du mémoire de Choiseul de juillet 1763), 29 (*Mémoire sur les Classes fait au mois de janvier 1750*), 37-38, 67bis, 73 (*Recueil d'ordonnances, édits, arrêts, etc., manuscrits et imprimés sur la Marine, la pêche, les ports, les colonies, les hôpitaux, le commerce maritime* ; ce long recueil de pièces reliées est autrement coté 3S1 et 3S2, nous y avons eu recours à l'occasion, ainsi qu'aux recueils 3S3 et SL4 qui en sont la suite), 89, 122, 147, 178, 182 (journal du ministère du maréchal de Castries tenu par Pauline de Blot), 195, 222(A), 234, 340 et 421.

SH 16 (*Mémoire sur la Marine ; causes et suites du dérangement de la Marine*, [par Lenormant de Mézy, v.1762]) et 18.

#### **1.2. Autres fonds d'archives aux Archives nationales.**

47AP, fonds Groignard, 1 carton.

127AP, fonds Duhamel du Monceau, carton 20.

296AP, fonds Hector, articles 1 à 10 (microfilms).

306AP, fonds Castries, articles 18 à 25 (microfilms).

DXVI, comité de marine de l'Assemblée nationale constituante de 1789, carton n° 14.

## **2. Sources imprimées.**

### **2.1. Bibliographies.**

Albert-Samuel (Colette), *Bibliographie annuelle de l'histoire de France*, Paris, éd. du C.N.R.S., un volume par an depuis 1956.

Arnaud (Étienne), [1906-2000], *Répertoire de généalogies françaises imprimées*, sur CDROM, Meylan, Alsyd, 2000.

Bajot (Louis-Marie) [1775-185.], dir., *Catalogue général des livres composant les bibliothèques du département de la Marine et des Colonies*, 5 vol., Paris, I.R., 1838-1843.

Bizière (Jean-Maurice) [1940], dir., *Dictionnaire des biographies*, 6 vol., Paris, A. Colin ; t. 3, *La France moderne, 1483-1815*, 1993 ; t. 4, *Le monde moderne, vers 1480-1815*, A. Colin, 1995.

Bjerg (Hans Christian), *Dansk Marinehistorisk Bibliografi, 1500-1975*, Copenhague, Marinehistorisk Selskab et Akademisk Forlag, 1975.

Bourgeois (Émile) [1857-1934] et André (Louis) [1867-1948], *Les sources de l'histoire de France : XVII<sup>e</sup> siècle (1610-1715)*, 8 vol., Paris, Picard, 1913-1935.

Charle (Christophe) [1951] et alii, *Prosopographie des élites françaises (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1980.

Cioranescu (Alexandre) [1911-1999], *Bibliographie de la littérature française du XVII<sup>e</sup> siècle*, 3 vol., éd. du C.N.R.S., 1965-1966 ; rééd., Genève, Slatkine, 1994.

—, *Bibliographie de la littérature française du XVIII<sup>e</sup> siècle*, 3 vol., Paris, éd. du C.N.R.S., 1969 ; rééd., Genève, Slatkine, 1999.

Coutau-Bégarie (Hervé) [1956], *L'histoire maritime en France, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée*, Paris, Economica, 1997.

Durand (Yves) [1932-2004], *La société française au XVIII<sup>e</sup> siècle. Institutions et société*, Paris, S.E.D.E.S., 1992.

Fajé (Bernard) [1893-1978], *Bibliographie critique des ouvrages français relatifs aux Etats-Unis (1770-1800)*, Paris, Champion, 1924 ; rééd., New York, Burt Franklin, 1968 (S.H.M. 8°1168).

Fierro (Alfred) [1941], *Bibliographie critique des mémoires sur la Révolution écrits ou traduits en français*, Paris, Service des travaux historiques de la ville de Paris, 1989.

—, *Bibliographie analytique des biographies collectives imprimées de la France contemporaine (1789-1985)*, Paris, Champion, 1986.

Flammermont (Jules) [1852-1899], « Les papiers de Soulavie », dans la *Revue historique*, t. 25, p. 107 et suiv.

—, *Les vols d'autographes et les archives de la Marine et des Colonies*, Paris, Picard, 1883 (S.H.M. 7T1035).

Grönquist-Franzen (Helena) [1943], *Svensk sjöhistorisk bibliografi, 1946-1964*, Stockholm, Sjöhistoriska Museet, 1996.

*Histoire de l'Académie royale des sciences avec les mémoires de mathématiques et de physique tirés des registres de cette académie, 1666-1790 ; tables 1666-1698, 1699-1710 et tables décennales de 1711 à 1790.*

Maindron (Ernest) [1838-1908], *L'ancienne académie des sciences. Les académiciens, 1666-1793*, Tignol, 1895.

Martin (Germain) [1872-1948], *Bibliographie critique de l'histoire de l'industrie en France avant 1789*, A. Fontemoing, s.d.

Méhaud (Catherine) [?-1983], *Mer et outre-mer. Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime, publiés en France de 1962 à 1975*, Paris, éd. de l'Érudite, 1984 (S.H.M. 8°6381).

Nicolas (Alain), *Les autographes*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1988 ; 2<sup>e</sup> éd., 1998.

Polak (Jean) [?-1993], *Bibliographie maritime française, depuis les temps les plus reculés jusqu'à 1914*, Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1976 ; *Supplément*, par Michèle Polak, Grenoble, Debbane, 1983.

Puget (Henry) [1894-1966], *Bibliographie de la fonction publique et du personnel civil des administrations publiques arrêtée au 1<sup>er</sup> janvier 1948*, Paris, Domat-Monchrestien, 1949.

Reymondin (Georges), *Bibliographie méthodique des ouvrages en langue française parus de 1543 à 1908 sur la science des comptes, volumes, brochures, articles, manuscrits, suivie de la liste des ouvrages juridiques dans lesquels sont traitées des questions de comptabilité [...]*, Paris, Société académique de comptabilité, 1909.

Roquincourt (Thierry) [1965], *Bibliographie française sur la marine et les colonies, 1789-1815*, Lettrage, 1999.

—, *Articles historiques sur les marines, colonies et outre-mer. XV<sup>e</sup> siècle-1815 ; bibliographie : contribution à un recensement des articles publiés en français parmi une sélection de périodiques des XIX<sup>e</sup>, XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, SPM, 2009.

Saffroy (Gaston) [1909-1985], *Bibliographie généalogique, héraldique et nobiliaire de la France*, 5 vol., chez l'auteur, 1968-1988.

S.H.A.T. (devenu S.H.D.), *Bibliographie sommaire d'histoire militaire et coloniale française*, Vincennes, 1969.

Solnon (Jean-François), dir., *Sources d'histoire de la France d'Ancien Régime, XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Larousse, 1994.

Stourm (René) [1837-1917], *Bibliographie historique des finances de la France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Guillaumin, 1895.

## 2.2. Répertoires et guides d'archives.

Bjerg, Hans Christian, *Guide till maritimt Kildemateriale. Kontaktudvalget for Dansk maritime Historie og Samfundsforskning*, Copenhague, Kontaktudvalget, 1976.

Chassin du Guerny (Yves), *Le chartrier de Castris (306AP)*, Paris, Archives nationales, 1974.

Cornillat (Louis-Étienne), *Répertoire numérique des archives centrales de la Marine, sous-série DD<sup>2</sup>...*, Paris, Soc. éd. géog., mar. et col., 1925.

Félix (Joël) [1960], *Économie et finances sous l'Ancien Régime : guide du chercheur, 1523-1789*, Paris, C.H.E.F.F., 1994.

Isnard (Albert) [1861-1949] et Honoré (Suzanne) [1909-2000], « Actes royaux jusqu'en 1789 », 7 vol., 1910-1960, Paris, *Catalogue général des livres imprimés de la Bibliothèque nationale*.

Laroche (Carlo), « Les archives d'outre-mer et l'histoire coloniale française », dans la *Revue historique*, t. 206, oct-déc 1951, p. 213 à 253.

Marec (Félix), *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Lorient, série E, sous-série 1E, service du principal administrateur du port (1672-1892)*, Paris, Soc. éd. géog., mar. et col., 1925.

Maurepas (Arnaud de) [1966-1995], *Économie et finances au XIX<sup>e</sup> siècle : guide du chercheur, 1789-1870*, Paris, C.H.E.F.F., 1998.

Neuville (Didier) [1854-1919], *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, Paris, Librairie militaire L. Baudoin, 1898 ; rééd., Krauss Reprint, 1977.

Taillemite (Étienne) [1924], *Les archives anciennes de la Marine*, Paris, Académie de marine, 1961 (S.H.D. Vincennes Marine 3S1951).

—, « Les archives et les archivistes de la Marine, des origines à 1870 », Paris, *Bibliothèque de l'École des chartes*, t. 127, 1969, p. 29 à 86 (S.H.D. 8°3803).

—, *Les archives de la Marine conservées aux Archives nationales*, Vincennes, S.H.M., 1980 ; 2<sup>e</sup> éd. par Philippe Henrat, 1991.

—, *Les Archives nationales. 3. Marine et Colonies*, Paris, I.N., 1980.

## 2.3. Écrits à caractère politique.

Aristote [384-322], *Politique, livres I à VIII*, trad. Aubonnet, Paris, Gallimard, 1993.

Beccaria (Cesare Bonesana, marquis) [1738-1794], *Des délits et des peines*, trad. Chevallier, Genève, Droz, 1965 ; rééd. à Paris, Flammarion, 1991.

Bertrand de Molleville (Antoine-François) [1744-1818], *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la dernière année du règne de Louis XVI, roi de France*, 3 vol., Londres, 1797.

—, *Mémoires particuliers pour servir à l'histoire de la fin du règne de Louis XVI*, 2 vol., Paris, 1816 ; rééd. en 1 vol. à Genève, Slatkine, 1976.

- et Delisle de Sales [v.1739-1816], *Histoire de la révolution de France*, 14 vol., Paris, Giguet, 1801-1803.
- Bodin (Jean) [1530-1596], *Les six livres de la république*, éd. de Paris de 1583, abrégée et présentée par Gérard Mairet, Paris, le Livre de poche, 1993.
- Bossuet (Jacques-Bénigne) [1627-1704], *Politique tirée des propres paroles de l'Écriture sainte*, P. Cot, 1709 ; éd. Le Brun, Genève, Droz, 1967 ; reproduction de l'éd. Lachat de 1864, Paris, Dalloz, 2003.
- , *Discours sur l'histoire universelle*, Paris, S. Mabre-Cramoisy, 1681 ; très nombreuses rééditions parmi lesquelles Garnier-Flammarion, avec une préface de J. Truchet, 1966.
- Boulainvilliers (Henri, comte de) [1658-1722], *Histoire de l'ancien gouvernement de la France*, 3 vol., La Haye et Amsterdam, 1727.
- Calonne (Charles-Alexandre de) [1734-1802], *De l'état de la France présent et à venir* (1790), *Esquisse de l'état de la France* (1791) et *Tableau de l'état de l'Europe en novembre 1795*, réimp. à Genève, Slatkine, 1976.
- Fénelon (François de Salignac de La Mothe-) [1651-1715], *Écrits et lettres politiques*, éd. Urbain, 1920 ; rééd., Genève, Slatkine, 1981.
- Hobbes (Thomas) [1588-1679], *Le citoyen ou Les fondements de la politique, [Éléments philosophiques du citoyen, traité politique où les fondements de la société civile sont découverts]*, trad. Sorbière en 1649, rééd., Paris, Flammarion, 1982.
- Law (John) [1671-1729], *Œuvres complètes*, éd. Harsin, 3 vol., Louvain, 1934.
- Locke (John) [1632-1704], *Traité du gouvernement civil*, trad. Mazel, éd. Goyard-Fabre, Paris, Garnier-Flammarion, 1984.
- Louis XIV, *Mémoires pour l'instruction du Dauphin*, éd. Longnon, Paris, Tallandier, 1978.
- [Mathon de La Cour (Charles-Joseph)] [1738-1793], *Collection de comptes rendus, pièces authentiques, états et tableaux concernant les finances de France depuis 1758 jusqu'en 1787*, Lausanne, 1788 (S.H.D. 1G8).
- Mazarin (Giulio Mazarini) [1602-1661], *Bréviaire des politiciens*, trad. Rosso, Arléa, 1993.
- , *Carnet de Mazarin*, éd. Luzarche, Tours, A. Péricat, 1893.
- Mirabeau (Honoré-Gabriel Riqueti, comte de) [1749-1791], *Discours*, éd. Furet, Paris, Gallimard, 1973.
- Montesquieu (Charles-Louis de Secondat, baron de La Brède et de) [1689-1755], *De l'esprit des lois*, éd. Derathé, 2 vol., Paris, Garnier, 1973.
- , *Œuvres complètes*, éd. Oster, Paris, le Seuil, 1964.
- [Morizot (Martin)], *Inauguration de Pharamond, ou Exposition des lois fondamentales de la monarchie française, avec les preuves de leur exécution perpétuées sous les trois races de nos rois*, s. l., 1772.
- Mounier (Jean-Joseph) [1758-1806], *De l'influence attribuée aux philosophes, aux francs-maçons et aux illuminés sur la révolution de France*, Tübingen, Gotta, 1801 ; réimp. à Paris, Gutenberg Reprint, 1980.
- Necker (Jacques) [1732-1804], *Éloge de Jean-Baptiste Colbert, discours qui a remporté le prix de l'Académie française en 1773*, J. B. Brunet, 1773.
- , *Compte rendu au Roi [...] au mois de janvier 1781*, I.R., 1781.
- , *De l'administration des finances de la France*, 3 vol., Lausanne, J. P. Heubach, 1784.
- , *Sur le compte rendu au Roi en 1781. Nouveaux éclaircissements*, Paris, Hôtel de Thou, 1788.
- , *Sur l'administration de M. Necker, par lui-même*, Paris, Hôtel de Thou, 1791.
- , *Du pouvoir exécutif dans les grands États*, 2 vol., s.l., 1792.
- Platon [427-348], *La République*, trad. Baccou, Paris, Garnier-Flammarion, 1966.
- , *Lois*, trad. des Places, livres I à IV, 2 vol., Paris, les Belles Lettres, 1951 ; 2<sup>e</sup> éd., 1992.



Raynal (abbé Guillaume-Thomas) [1713-1796], *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, 6 vol. in-8, Amsterdam, 1772 ; l'édition de Genève de 1780 en 4 vol. in-4° et un atlas (éd. J. L. Pellet) doit beaucoup à Diderot.

Renan (Ernest) [1823-1892], *La réforme intellectuelle et morale et autres écrits*, éd. Benoist, Paris, Albatros-Valmonde, 1982.

*Reports of the Committees of the House of Commons, from 1715 to 1801*, 16 vol., Londres, 1803.

Richelieu (Armand-Jean Vignerot du Plessis, cardinal de) [1585-1642], *Testament politique*, éd. André, Paris, Robert Laffont, 1947.

Rousseau (Jean-Jacques) [1712-1778], *Œuvres politiques*, éd. Roussel, Paris, Bordas, 1989.

Sénac de Meilhan (Gabriel) [1736-1803], *Des principes et des causes de la révolution en France*, 1790 ; éd. Delon, suivi d'extraits de *Du gouvernement, des mœurs et des conditions en France avant la Révolution*, Paris, Desjonquères, 1987.

Sieyès (abbé Emmanuel-Joseph) [1748-1836], *Qu'est-ce que le tiers état ?* 1<sup>re</sup> éd. de 1789, rééd. par Champion en 1989 ; 3<sup>e</sup> éd. de 1789, rééd. par Flammarion en 1988.

Smith (Adam) [1723-1790], *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, trad. Garnier et Bianqui, éd. Diatkine, 2 vol., Paris, Garnier-Flammarion, 1991.

Staël (Germaine Necker, baronne de) [1766-1817], *Considérations sur les principaux événements de la révolution française*, 3 vol., Delaunay, 1818 ; éd. Godechot, Paris, Tallandier, 1983.

Turgot (Anne-Robert-Jacques —, baron de l'Aulne) [1727-1781], *Œuvres et documents le concernant*, éd. Schelle, 5 vol., Paris, Alcan, 1913-1923.

Vauban (Sébastien Le Prestre, maréchal et marquis de) [1633-1707], *Projet d'une dime royale*, 1707 ; éd. de 1992, Paris, I.N.

Voltaire (François-Marie Arouet, dit) [1694-1778], *Histoire de la guerre de 1741*, éd. Maurens, Paris, Garnier, 1971.

—, *Œuvres historiques*, éd. Pomeau, Paris, Gallimard, 1957.

#### 2.4. Lois et règlements maritimes.

Bajot (Louis-Marie) [1775-185.], *Répertoire de l'administrateur de la Marine ou Tables, par ordre de dates et de matières, des principales lois relatives à la Marine et aux Colonies, depuis leur origine jusqu'à ce jour...*, Paris, F. Didot, 1814 (S.H.D. 2W37).

—, *Résumé des lois anciennes et nouvelles sur la Marine*, Paris, I.R., 1841.

—, *Annales maritimes et coloniales*, partie officielle, années 1809-1815, 2 vol., Paris, 1818 (usuels du S.H.D.).

[Biarnoy de Merville (Pierre)] [16..-1740], *Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le droit romain et les nouveaux règlements*, 1713 ; éd. de 1730 (S.H.M.).

Blanchard (Claude-François) [1798-1868], *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements, instructions sur la Marine*, 3 vol., Paris, Imprimerie nationale, 1849-1859 (S.H.D. Marine 4W30).

— *Manuel financier à l'usage du département de la Marine*, Paris, P. Dupont, 1847.

Boucher (Pierre-B.) [1758-18 ], *Institution du droit maritime. Ouvrage complet sur la législation maritime ayant pour base l'ordonnance de 1681*, Levrault, 1803.

Chardon (Daniel-Marc-Antoine) [1731-1802], *Code des prises ou Recueil des édits, déclarations [...] sur la course en mer et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*, 2 vol., 1784.

*Code des armées navales, ou Recueil des édits...* : voir § 1.1.

Clément (Pierre) [1809-1870] et collaborateurs, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, choix de textes commentés, en 8 tomes ou 10 volumes parus de 1861 à 1882, Paris, Imprimerie nationale.

Desaint (Pierre-Louis), *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies*, du 8 juin 1789 à la fin de 1808, 18 t. en 17 vol., usuels du S.H.D., Marine, Vincennes, avec table chronologique et analytique 1789-1799 en 1 vol.

[Émerigon (Balthazar-Marie)], *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 2 vol. in-12, Marseille, J. Mossy, 1780 ; éd. de Pastoret en 3 vol. in-12, Paris, Bossange, Masson et Besson, 1803.

—, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, 2 vol. in-4°, Marseille, J. Mossy, 1783 ; éd. Boulay-Paty en 2 vol. in-4°, Paris, C. Béchet, 1827.

*Nouvelle législation ou Collection complète et par ordre de matières de tous les décrets rendus par l'Assemblée nationale constituante aux années 1789, 1790 et 1791, avec les principaux discours prononcés sur les objets les plus importants ; 6<sup>e</sup> partie, code de la Marine*, Paris, Devaux, 1792.

*Ordonnance du Roi pour les armées navales et arsenaux de marine, du 15 avril 1689*, éd. in-4° de Richalet (S.H.D. 27E7 ; le *Code des armées navales* ne comprend pas les règlements annexés à cette ordonnance).

*Ordonnance du Roi concernant la Marine, projet de 1764* (S.H.D. 53G39).

*Ordonnance du Roi concernant la Marine, du 25 mars 1765 et ses satellites*, éd. de 1766 de l'Imprimerie royale (S.H.D. 53G15).

*Ordonnances et règlements de 1786*, dits « code Castries », I.R., 1786 (S.H.D. 53G2).

*Organisation générale du service de santé de la Marine*, Rochefort, 1798.

Pardessus (Jean-Marie) [1772-1853], *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 6 vol., Paris, I.R., 1828-1845 (usuels du S.H.D.).

*Recueil de traités pour la fourniture des vivres de la Marine, classés par ordre chronologique* (B.N. Lf<sup>73</sup>-2).

*Règlement touchant la marine de la Compagnie des Indes arrêté en l'assemblée d'administration du 16 septembre 1733* (S.H.M. 53G18).

Sue (Eugène) [1804-1857], *Correspondance d'Henri d'Escoubleau de Sourdis...*, 3 vol., I.R., 1839.

Valin (René-Josué) [1695-1765], *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681* : voir § 1.1.

## 2.5. Lois et règlements non maritimes, jurisprudence.

*Code administratif*, Dalloz, 22<sup>e</sup> éd., 1992 ; 28<sup>e</sup> éd., 2004.

*Les constitutions de la France*, éd. Debbasch et Pontier, Paris, Dalloz, 1983 ; 3<sup>e</sup> éd., 1996.

Coqueley de Chaussepierre (Charles-Georges) [1711-1791] et Rousselet, éd., *Ordonnance de Louis XIV, roi de France et de Navarre, sur le fait des Eaux et Forêts*, 1765.

Guyot (Joseph-Nicolas) [1728-1816], dir., *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, éd. de 1784-1785, 17 vol. in-4°, Paris, Visse ; *Supplément*, 17 vol. in-8°, 1786.

GUYOT (Joseph-Nicolas) [1728-1816], dir., *Traité des droits, fonctions, franchises, exemptions, prérogatives et privilèges annexés en France à chaque dignité, à chaque office et à chaque état, soit civil, soit militaire, soit ecclésiastique*, dit « *Traité des offices* », incomplet en 4 vol. parus, Paris, Visse, 1786-1789.

—, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, 17 vol. in-4, Paris, Visse, 1784-1785 ; *Supplément au répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 17 vol. in-8, Paris, Visse, 1786 ; le *Répertoire* de Guyot a été repris par l'un de ses collaborateurs, Merlin

(1754-1838) sous le même titre, la 4<sup>e</sup> édition ayant paru à Paris, chez Garnery, en 17 volumes également, de 1812 à 1825, avec une table générale publiée en 1828 par J.-P. Roret et Garnery.

Isambert (François-André) [1792-1857], Decrusy et Jourdan (Athanas-Jean-Léger), *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 vol., Paris, Belin-Leprieur, 1821-1833.

Jousse (Daniel) [1704-1781], *Commentaire sur l'ordonnance des Eaux et Forêts du mois d'août 1669*, Paris, Debure père, 1772.

Recueil d'ordonnances de la Guerre, jusqu'en 1789, volumes reliés (usuels du S.H.D. à Vincennes).

Renauldon (Joseph), *Dictionnaire des fiefs et des droits seigneuriaux utiles et honorifiques*, 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., Delalain jeune, 1788.

—, *Traité historique et pratique des droits seigneuriaux*, Despilly, 1765.

## 2.6. La noblesse.

An., *Le commerce ennobli*, 1756 (S.H.D. Guerre, A<sup>1</sup>m156).

An., *La noblesse oisive*, 1756 (S.H.D. A<sup>1</sup>m156).

An., *Lettre à M.F. ou Examen politique des prétendus inconvénients de la faculté de commercer en gros sans déroger à la noblesse*, [1756] (S.H.D. A<sup>1</sup>m156).

Arcq (Philippe-Auguste de Sainte-Foy, chevalier d') [1721-1795], *La noblesse militaire opposée à la noblesse commerçante, ou Le patriote français*, 1756 (S.H.D. A<sup>1</sup>m-155).

Boulainvilliers (Henri, comte de), *Essais sur la noblesse de France contenant une dissertation sur son origine et abaissement*, Amsterdam, 1732.

Chérin (Louis-Nicolas-Henri) [1762-1799], *Abrégé chronologique d'édits, déclarations, règlements, arrêts et lettres patentes des rois de France de la troisième race, concernant le fait de noblesse, précédé d'un discours sur l'origine de la noblesse, ses différentes espèces, ses droits et prérogatives, la manière d'en dresser les preuves et les causes de sa décadence*, Royez, 1788 (B.N. L1<sup>2</sup>-18) ; réimp., Paris, éd. du Palais-Royal, 1974 et Memodoc, 2002.

—, *La noblesse considérée sous ses divers rapports dans les assemblées générales et particulières de la nation ou Représentations des états généraux et assemblées de notables pour et contre les nobles, avec des observations préliminaires*, Royez, 1788.

Coyer (abbé Gabriel-François) [1707-1782], *La noblesse commerçante*, Londres et Paris, 1756 et *Développement et défense du système de la noblesse commerçante*, Paris et Amsterdam, 1757 ; rééd. dans les *Œuvres complètes* en 7 vol., veuve Duchesne, 1782-1783 (exemplaire consulté : celui de la bibliothèque Sainte-Geneviève).

La Roque (Gilles-André de) [1598-v.1686], *Traité de la noblesse et de ses différentes espèces*, Paris, E. Michallet, 1678 ; éd. de 1710 et 1734 ; rééd., Versailles, Mémoires et documents, 1994.

## 2.7. Polémique maritime, réforme de la Marine.

An., *Considérations sur la constitution de la marine militaire de France*, 1756 (S.H.D. Marine 54G2, 54G11 et 35E608).

An. *Essai sur la Marine, où l'on propose une nouvelle constitution, par le chevalier de\*\*\*, ancien officier de la Marine*, Amsterdam, 1782 (B.N. Lf<sup>69</sup>-17).

An., *Nouvelle constitution maritime ou Supplément correctif pour servir au livre intitulé Essai sur la Marine, par un citoyen bien intentionné*, La Haye, 1783 (S.H.D. 54G4).

An., *Aperçu d'un citoyen sur la réunion des deux marines en France ; Lettre à l'auteur de l'Aperçu sur la réunion des deux marines en France, ou l'impossibilité de cette réunion ; Réponse à la lettre anonyme adressée à l'auteur de l'Aperçu sur la réunion des deux marines en France*, 1783-1784 (S.H.D. 54G4).

[Arnaud (Jean-François)] [1751-18..], *Mémoires sur divers objets relatifs au service de la Marine*, 1798 (S.H.D. 27H11).

Baudin (Charles) [1784-1864], *Essai sur le personnel militaire de la marine française*, Bachelier, 1818.

[Bory (Gabriel de)] [1720-1801], *Mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, P. D. Pierres, 1789 (S.H.D. 54G1).

—, *Suite des mémoires sur l'administration de la Marine et des Colonies*, P. D. Pierres, 1790 (S.H.D. 54G4).

—, *Observations sur les termes administration civile employés dans un décret de l'Assemblée nationale du 10 août 1790*, par M. Bory, imprimé daté du 31 août et inséré dans le recueil manuscrit GG<sup>1</sup>-10.

Cabart-Danneville (Charles-Maurice) [1846-1918], rapport au Sénat du budget de la Marine pour 1900, 23 mars 1900, Paris, imp. P. Mouillot, 1900.

[Degay (Pierre)] [1758-1819], *De la marine française*, Nantes, 1799 (S.H.D. Marine 29G21).

Dupin (Charles) [1784-1873], *Essai historique sur les services et les travaux scientifiques de Gaspard Monge*, Paris, Bachelier, 1819 (S.H.D. Marine 15H12).

—, *Du rétablissement de l'Académie de marine*, veuve Courcier, 1815 (S.H.D. Marine 28K37 ou 29G21).

—, *Mémoire sur la Marine et les Ponts et Chaussées de France et d'Angleterre*, Paris, Bachelier, 1818.

—, *Essai sur l'organisation progressive de la Marine et des Colonies*, Paris, Bachelier, 1834.

Estaing (Charles-Henri, comte d') [1729-1794], « Rapport au Roi sur la réforme de la Marine », [1763], paru dans la *Revue maritime*, mai 1910, p. 205 à 281 (article G175 perdu depuis par les A.N.).

Gougéard (Auguste) [1827-1886], *La marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours. Richelieu et Colbert d'après des documents inédits*, Decaux et Sardou, 1877.

—, *Les arsenaux de la Marine. Organisation administrative. Organisation économique, industrielle, militaire*, 2 vol., Paris, Berger-Levrault, 1882.

—, *La marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*, Paris, Berger-Levrault, 1884.

Kerguelen-Tremarec (Yves-Joseph, comte de) [1734-1797], *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de 1778 entre la France et l'Angleterre, mêlée de réflexions sur la manœuvre des généraux, précédée d'une adresse aux marins sur la disposition des vaisseaux pour le combat et terminée par un précis de la guerre présente, des causes de la destruction de la Marine et des moyens de la rétablir*, Paris, 1796 (S.H.D. 37E198).

Kersaint (Armand-Guy-Simon de Coëtnempren, comte de) [1742-1793], *Discours [à la Convention] sur l'état de l'Angleterre et les conséquences de la guerre maritime avec ce pays*, 1793 (S.H.D. 40H37).

Laporte (Gaston) [1842-1903], *Les usines de la Marine et la féodalité industrielle*, Nevers, imp. J. Vincent, 1886.

La Serre (Alexis-Joseph, chevalier Barbier de) [1764-1826], *Essais historiques et critiques sur la marine de France de 1661 à 1789 et des principaux objets qui y sont relatifs*, Londres, 1813 et Paris, 1814 (S.H.D.).

Le Brasseur (Joseph-Alexandre) [1745-1794], *De l'état actuel de la Marine et des Colonies*, 1792 (S.H.D. 27H15).

Lescallier (Daniel) [1743-1822], *Mémoires sur la Marine, ou Idées générales d'une constitution pour toutes les parties de ce département*, Clousier et Gottey, 1790 (S.H.D. 6T166) ; Baudelot et Eberhart, 1799.

—, *Voyage en Angleterre, en Russie et en Suède fait en 1775*, Paris, F. Didot, 1799.

—, *Bases de l'administration maritime, ou Projet pour l'amélioration de cette partie, proposé au gouvernement*, Paris, F. Didot, 1819.

Malouet (Pierre-Victor) [1740-1814], *Mémoires de M. Malouet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789 (S.H.D. 27H19).

—, *Collection des opinions de M. Malouet, député à l'Assemblée nationale*, 2 t. en 1 vol., Valade, 1791 (S.H.D. 36E12).

[Moges (Alphonse-Louis-Théodore de)] [1789-1850], *Considérations sur la marine française en 1818 et sur les dépenses de ce département, par M. de Boisgénéte*, Paris, Bachelier, 1818.

[Pidansat de Mairobert (Mathieu-François)] [1727-1779], *L'Espion anglais, ou Correspondance secrète entre milord All'Eye et milord All'Ear*, éd. de 1784-1785, 10 t. en 5 vol. in-8, Londres, Williamson. L'Espion s'intéresse aussi à l'Armée et aux finances, selon l'esprit des parlementaires.

Pouget (Joseph) [1745-1793], *Mémoire sur les classes de la Marine, lu au comité de la Marine de l'Assemblée nationale le 11 février 1790*, 1790 (S.H.D. Marine 27H31).

Puissant de Molimont (Joseph-Maurice) [1740-1830], *État actuel de l'administration économique de la Marine*, Brest, 1790 (S.H.D. Marine 14R120).

[Renduel (Charles-Alban-Gabriel)], *La réforme des arsenaux de la Marine. Les usines industrielles et les arsenaux*, Marseille, 1892 (S.H.D. Marine 6-O-6).

Royou (Frédéric) [1781-1823], *De la bureaucratie maritime*, Paris, Le Normant, 1818 (S.H.D.), reproduit dans Lutun (Bernard), *1814-1817 ou l'épuration dans la Marine*, Paris, L'Harmattan, 2005.

Thévenard (Antoine-Jean-Marie) [1733-1815], *Mémoires relatifs à la Marine*, 4 vol., Laurens jeune, 1800 (S.H.D. 28H16).

Thomas (Antoine-Léonard) [1732-1785], *Éloge de Duguay-Trouin [1761]*, annexé à l'édition de 1788 des mémoires du corsaire (S.H.D. 33E2).

Tupinier (Jean-Marguerite) [1779-1850], *Rapport sur le matériel de la Marine*, Paris, I.R., 1838.

—, *Considérations sur la Marine et son budget*, Paris, I.R., 1841.

## 2.8. Dictionnaires et encyclopédies de marine.

Aubin (Nicolas), *Dictionnaire de marine...*, Amsterdam, P. Brunel, 1702 ; 3<sup>e</sup> éd., La Haye, A. Moetjens, 1742.

Bonnefoux (Pierre-Marie, baron de) [1782-1855] et Paris (Edmond) [1806-1893], *Dictionnaire de marine à voiles et à vapeur* ; 1<sup>re</sup> édition, 2 vol., Paris, Arthus Bertrand, 1848 ; 2<sup>e</sup> éd., 1859 ; le 1<sup>er</sup> vol., *Marine à voiles*, a été reproduit en fac-similé en 1971, puis en 1987.

Bourdé de La Villehuet (Jacques) [1732-1789], *Manuel des marins, ou Explication des termes de marine*, 2 vol., Lorient, Lejeune fils, 1773.

Desroches, officier de marine, *Dictionnaire des termes propres de marine* [le plus ancien en langue française], Auroy, 1687.

Duhamel du Monceau (Henri-Louis) [1700-1782] et La Marre (L. H. de), *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent*, 3 vol., Saillant et Nyon, 1769-1782 ; rééd., Genève, Slatkine, 1984.

Falconer (William) [1732-1769], *An Universal Dictionary of the Marine*, Londres, 1768 ; nouvelle édition, Londres, T. Cadell, 1780, réimp. Newton Abbot, David & Charles, 1970 ; éd. de 1815 (William Burney), S.H.D. 38E235, puis de 1830, rééd. Londres, Chatham, 2006.

Lescallier (Daniel), *Vocabulaire des termes de marine anglais et français, en deux parties...*, 3 vol. in-4, Paris, F. Didot, 1798.

Romme (Charles) [1744-1805], *Dictionnaire de la marine française*, Barrois aîné, 1792 (S.H.D. 4S144) ; 2<sup>e</sup> éd., 1813 (S.H.D. 4S132).

Savérien (Alexandre) [1720-1805], *Dictionnaire historique, théorique et pratique de la marine*, 2 vol., Jombert, 1758.

Vial du Clairbois (Honoré-Sébastien) [1733-1816] et Blondeau (Étienne-Nicolas) [1723-1783], *Dictionnaire de marine de l'Encyclopédie méthodique*, 3 vol. et un atlas, 1783-1789 ; rééd. à Nice en 1987.

Willaumez (Jean-Baptiste-Philibert) [1761-1845], *Dictionnaire de marine*, 1820 ; 3<sup>e</sup> éd., 1831, rééd. à Douarnenez, Le Chasse-Marée, 1998.

## 2.9. Autres dictionnaires, encyclopédies et catalogues.

Académie des sciences, *Description des arts et métiers*, 1761-1789.

Chailland, *Dictionnaire raisonné des Eaux et Forêts*, 2 vol., Ganeau, 1769.

*Dictionnaire universel de commerce, banque, manufactures, douanes, pêche, navigation marchande, des lois et administration du commerce...*, 2 vol., 1805 (S.H.D. 5S9).

Diderot (Jacques) et d'Alembert (Jean Le Rond), *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, 1751-1777 en 17 volumes in-folio de texte, 11 volumes de planches, 4 volumes de suppléments et 2 volumes de tables.

*Encyclopédie méthodique* en 39 dictionnaires in-quarto, 1782-1832 :

*Mathématiques*, 3 vol., 1784-1789, par d'Alembert, l'abbé Bossut, Condorcet, Charles, etc.

*Physique*, 4 vol., 1793-1824, par Cassini, Monge, Bertholon, Hassenfratz et d'autres.

*Manufactures, arts et métiers*, 4 vol., 1784-1828, par Roland de La Platière, complété par Doinet Poutet.

*Chimie, métallurgie et pharmacie*, 6 vol., 1786-1815, par Guyton de Morveau, Duhamel, puis Fourcroy, Chaussier, Vauquelin et des ingénieurs des Mines.

*Dictionnaire de commerce*, 3 vol., 1783-1784, par l'abbé Baudeau.

*Finances*, 3 vol., 1784-1787, par Rousselot de Surgy et collaborateurs.

*Jurisprudence*, 10 vol., 1782-1791.

*Art militaire*, 4 vol., 1784-1797.

*Artillerie*, 1 vol., 1822, par le colonel Cotty, directeur général des manufactures d'armes de guerre.

Expilly (abbé Jean-Joseph) [1719-1793], *Le géographe manuel*, Bauche, 1757 ; 6<sup>e</sup> éd., Couturier fils, 1782.

—, *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France*, 6 vol., Paris, Desaint et Saillant, 1762-1770.

Furetière (Antoine) [1619-1688], *Dictionnaire universel*, 3 vol., La Haye et Rotterdam, Arnout et Reinier Leers, 1690 ; rééd. en facsimilé à Paris, Le Robert, 1978.

Gallon (Jean-Gaffin) [1706-1775], *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences depuis son établissement jusqu'à présent*, 7 vol., 1735-1777 (S.H.D. 12A2).

Larousse (Pierre) [1817-1875], *Grand Dictionnaire universel du XIX<sup>e</sup> siècle*, 17 volumes dont deux de suppléments, Paris, 1866-1876 ; rééd., Nîmes, C. Lacour, 1990-1992 en 24 volumes.

Moreri (Louis) [1643-1680], *Le grand dictionnaire historique*, 1 gros vol. in-folio, Lyon, J. Girin et B. Rivière, 1674 ; 6<sup>e</sup> éd., 1694 ; 18<sup>e</sup> éd., 1740 ; l'éd. de 1759 en 10 vol. in-folio a été rééditée en fac similé par Slatkine, en 1995.

Savary des Bruslons (Jacques) [1657-1716], *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers*, 3 vol., Estienne, 1723-1730 ; nouv. éd., 5 vol., Copenhague, Philibert, 1759-1765.

## 2.10. Marine et colonies, écrits divers.

Bajot (Louis-Marie), *Lettres rétrospectives sur la Marine*, Paris, Bachelier, 1852 (S.H.D. 31K9).

Deperthes (Jean-Louis-Hubert-Simon), *Histoire des naufrages ou Recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernements, délaissements, incendies, famines et autres événements funestes sur mer, qui ont été publiés depuis le quinzième siècle jusqu'à présent*, 3 vol., 1789 ; éd. de 1815, S.H.D. 1W4. L'ouvrage a encore été réédité en 1841.

Duhamel du Monceau (Henri-Louis), *Moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux*, 1759.

Gérard de Rayneval (Joseph-Mathias) [1736-1812], *De la liberté des mers*, 2 vol., Paris, Treuttel et Wurtz, 1811 (S.H.D. 27J36).

*Jugement rendu par le conseil de guerre extraordinaire de marine tenu à Lorient par ordre du Roi, 1784*, Lorient, 1784 (S.H.M. 62G18).

Leboucher (Odet-Julien), *Histoire de la dernière guerre entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis de l'Amérique, la France, l'Espagne et la Hollande, depuis son commencement en 1775 jusqu'à sa fin en 1783*, Brocas, 1 vol in-4, 1787 ou 2 vol in-8, 1788 ; nouvelle édition par Émile Leboucher sous le titre *Histoire de la guerre de l'indépendance des Etats-Unis*, 2 vol. in-8 et un atlas, Anselin, 1830.

Locke (John), *Histoire de la navigation, son commencement, ses progrès et ses découvertes jusqu'à présent, traduit de l'anglais. Le commerce des Indes occidentales. Avec un catalogue des meilleures cartes géographiques et des meilleurs livres de voyages et le caractère de leurs auteurs*, 2 vol., 1722 (S.H.D. 1W9).

Micoud d'Umons (Charles-Emmanuel) [1763 ?-1817], *Compte sommaire de l'administration de Charles-Emmanuel Micoud, ordonnateur de la Marine, chargé du bureau des Invalides et des Prises (1784-1792)*, 1792.

—, *Sur les finances, le commerce, la Marine et les colonies*, Paris, H. Agasse, 1802.

Moreau de Saint-Méry (Médéric-Louis-Élie) [1750-1819], *Description topographique, civile, politique et historique de la partie française de l'île de Saint-Domingue*, 2 vol., Philadelphie, 1797-1798 ; nouvelle éd. par Maurel et Taillemite, 3 vol., Paris, Larose, 1958 ; nouv. éd., 1984 et 2004.

Paris (Edmond), *Souvenirs de marine*, 360 planches, Paris, Gauthier-Villars, 1882-1908 ; rééd. à Grenoble en 3 vol., 1975-1976.

Poissonnier-Desperrières (Antoine), *Traité des maladies des gens de mer*, Lacombe, 1767 ; 2° éd., I.R., 1780.

Pingeron (Jean-Claude) [v.1730-1795], *Manuel des gens de mer, ou Recueil d'observations sur les moyens de conserver leur santé pendant les voyages de long cours. Ouvrage dans lequel on trouvera, après un précis de l'histoire de la navigation, des instructions sur le choix des équipages, sur leurs vêtements, la tenue et le régime des matelots et des passagers ; ensemble un traité complet des approvisionnements, le régime du célèbre capitaine Cook, la description d'une pharmacie portative, un traité de médecine et de chirurgie pratique à l'usage des marins...*, 2 vol., Joubert jeune, 1780.

Poncet de La Grave (Guillaume) [1725-v.1800], *Précis historique de la marine royale de France, depuis l'origine de la monarchie jusqu'au roi régnant. Ouvrage fait par ordre du gouvernement. Dédié à M. de Sartine...*, 2 vol., Onfroy, 1780 (S.H.D. Z388 et 1W5).

Retz (Noël) [1758-1810], *Précis d'observations sur la nature, les causes, les symptômes et le traitement des maladies épidémiques qui règnent tous les ans à Rochefort...*, Méquignon l'aîné, 1784.

Sainte-Croix (Guillaume-Emmanuel-Joseph-Guilhem de Clermont-Lodève, baron de) [1746-1809], *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre, suivie d'observations et de pièces justificatives*, 2 vol., Yverdon, 1783 (S.H.D. 56G4) ; 2° éd. à Paris, 1786 (S.H.D. 56G3).

Vivonne (Louis-Victor de Rochechouart, maréchal et duc de) [1636-1688], *Correspondance du maréchal de Vivonne relative à l'expédition de Candie (1669)*, éd. Cordey, Paris, Champion, 1910.

—, *Correspondance du maréchal de Vivonne relative à l'expédition de Messine*, éd. Cordey, 2 vol., Paris, Laurens, 1914-1920.

**2.11. Manuels, traités et mémoires à caractère scientifique ou technique utiles à ou à l'usage de la marine** (pour la tactique navale, voir § 3.5.9.).

Bellin (Jacques-Nicolas) [1703-1772], *Hydrographie française, recueil des cartes maritimes générales et particulières dressées au dépôt des cartes, plans et journaux par ordre des ministres de la Marine depuis 1737 jusqu'en 1772*, 2 vol. in-folio, 103 cartes, Versailles, 1773 (S.H.D. AT328).

Berthoud (Ferdinand) [1727-1807], *Traité des horloges marines, contenant la théorie, la construction, la main-d'œuvre de ces machines, et la manière de les éprouver, pour parvenir, par leur moyen, à la rectification des cartes marines et à la détermination des longitudes en mer*, Musier fils, 1773 (S.H.D. Z381).

—, *Éclaircissements sur l'invention, la théorie, la construction et les épreuves des nouvelles machines proposées en France pour la détermination des longitudes en mer par la mesure du temps, servant de suite à l'Essai sur l'horlogerie et au Traité des horloges marines*, Musier fils, 1773 (S.H.D. 38E233).

—, *Traité des montres à longitudes...*, 1792 ; *Suite du traité*, 1797 ; *Supplément au Traité, suivi de la notice des recherches de l'auteur depuis 1752 jusqu'en 1807*, P. D. Pierres, 1807-1816.

Bézout (Étienne) [1730-1783], *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la Marine*, 6 vol., Musier, 1764-1769.

1<sup>re</sup> partie, *Arithmétique*, 1 vol., réédité avec les anciennes mesures jusqu'en 1833 au moins, avec un ajout de Peyrard relatif au système métrique jusqu'en 1833 également ; avec des notes et des tables de logarithmes par Reynaud jusqu'en 1854 ; une version contenant les nouvelles mesures à la place des anciennes a été publiée jusqu'en 1868.

2<sup>e</sup> partie, *Géométrie*, 1 vol. réédité jusqu'en 1845 (avec des notes de Reynaud à partir de 1812) et 1848 (système métrique seulement).

3<sup>e</sup> partie, *Algèbre et applications de l'algèbre à la géométrie*, 1 vol. réédité jusqu'en 1828 avec des notes de Reynaud et en 1848 (système métrique seulement).

4<sup>e</sup> partie, *Mécanique*, 2 vol., compris dans l'édition complète du *Cours* par Richard de 1798-1799.

5<sup>e</sup> partie, *Traité de navigation*, 1 vol. réédité jusqu'en 1794 ; il a paru une édition revue et augmentée par Rossel en 1814 (S.H.D. 38J17).

Borda (Jean-Charles, chevalier de) [1733-1799], *Description et usage du cercle de réflexion, avec différentes méthodes pour calculer les observations nautiques*, Paris, Didot l'aîné, 1787 (S.H.D. 32P28) ; 4<sup>e</sup> éd., 1816 (S.H.D. 32P28).

Bouguer (Pierre) [1698-1758], *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, Jombert, 1746 (S.H.D. 52G8).

—, *De la manœuvre des vaisseaux ou Traité de mécanique et de dynamique...*, Guérin et Delatour, 1757 (S.H.D. 64G2).

Bourdé de La Villehuet (Jacques) [1732-1789], *Le manœuvrier, ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales*, Guérin et Delatour, 1765 (S.H.D. 64G8) ; *nouvelle édition augmentée d'un appendice contenant les principes fondamentaux de l'arrimage, par le même auteur, suivi des exercices et manœuvres du canon à bord des vaisseaux du Roi et du mode d'exercice des officiers et des équipages*, Bachelier, 1814 (S.H.D. 38J13) ; 5<sup>e</sup> éd., avec en plus de nouvelles manœuvres des deux bords et plusieurs tables extraites de Charruca, par feu M. Willaumez et d'un mémoire sur l'arrimage des vaisseaux par Antoine Grognard, Bachelier, 1832. L'édition de 1814 a été rééditée au Lavandou, éd. du Layet, 1987.



Camus (Charles-Étienne-Louis) [1699-1768], *Cours de mathématiques* : 1<sup>re</sup> partie, *Éléments d'arithmétique*, 1749 ; 4<sup>e</sup> éd., 1768 ; 2<sup>e</sup> partie, *Éléments de géométrie théorique et pratique*, 1750 ; 4<sup>e</sup> éd., 1769 ; 3<sup>e</sup> partie en 2 vol., *Éléments de mécanique statique*, 1751-1752 ; 3<sup>e</sup> éd., 1766-1767.

Chapman (Fredrik Henrik af) [1721-1808], *Architectura navalis mercatoria...*, Stockholm, 1768 (S.H.D. AT346). Ces plans illustrent le *Tractat on Skepps-Byggeriet*, Stockholm, 1775 (S.H.D. 38E77). Le *Tractat* a été traduit deux fois en français, en 1779 et 1781 (S.H.M. 62G14 et Z342). Le *Svenkst biographiskt lexikon*, t. 8, 1927-1929, recense treize autres études publiées par ce célèbre constructeur.

Dartein (Charles M. S.), *Traité élémentaire sur les procédés en usage dans les fonderies pour la fabrication des bouches à feu d'artillerie et description des divers mécanismes qui y sont établis*, Strasbourg, 1810.

Dassié (F.), *L'architecture navale*, J. de La Caille, 1677 ; rééd. partielle, Nice, Omega, 1992.

Duhamel du Monceau (Henri-Louis), *Traité de la fabrique des manœuvres pour les vaisseaux, ou L'art de la corderie perfectionnée*, 1747 ; 2<sup>e</sup> éd., 1769 (S.H.D. 39K26).

—, *Éléments de l'architecture navale ou Traité pratique de la construction des vaisseaux*, 1752 (S.H.D. 24H5) ; 2<sup>e</sup> éd., Jombert, 1758 (S.H.D. 24H5), rééd. en fac-similé à Grenoble en 1970.

—, *De l'exploitation des bois ou Moyens de tirer un parti avantageux des taillis, demi-futaies et hautes futaies et d'en faire une juste estimation, avec la description des arts qui se pratiquent dans les forêts. Faisant partie du Traité complet des bois et forêts*, 2 vol., Guérin et Delatour, 1764-1767, (S.H.D. 25H13) ; 2<sup>e</sup> éd., 1771.

—, *Du transport, de la conservation et de la force des bois ; où l'on trouvera des moyens d'attendrir les bois, de leur donner diverses courbures, surtout pour la construction des vaisseaux... Faisant la conclusion du Traité complet des bois et forêts*, 1767 (S.H.D. 5S25).

Dulague (Vincent-François-Noël-Joseph) [1729-1805], *Leçons de navigation*, Rouen, Besongne, 1768 (S.H.M. 37E885) ; 7<sup>e</sup> éd., Paris, Delalain, 1814 ; 9<sup>e</sup> éd., *considérablement augmentée par R. J. M. Blouet*, Delalain, 1824 ; 10<sup>e</sup> éd., Dépôt des cartes marines, 1849.

du Maitz de Goimpy-Feuquières (François, comte) [1729-1807], *Traité sur la construction des vaisseaux*, Couturier, 1776 (S.H.D. 52G1 ou Z356). L'auteur est capitaine de vaisseau.

Duranti de Lironcourt (Gustave-Adolphe de) [1743- ?], *Instruction élémentaire et raisonnée sur la construction pratique des vaisseaux, en forme de dictionnaire*, Musier, 1771 (S.H.D. 51G2). L'auteur est enseigne de vaisseau.

Euler (Leonhard) [1707-1783], *Scientia navalis, seu tractatus de construendis ac dirigendis navibus*, 2 vol., Saint-Pétersbourg, 1749 (S.H.D. 64G10).

—, *Théorie complète de la construction et de la manœuvre des vaisseaux, mise à la portée de ceux qui s'appliquent à la navigation*, Saint-Pétersbourg, 1773 ; nouv. éd., revue par Kéralio, Paris, 1776.

Forfait (Pierre) [1752-1807], *Traité élémentaire de la mâture des vaisseaux, à l'usage des élèves de la Marine*, Clousier, 1788 (S.H.D. 52G10) ; 2<sup>e</sup> éd., revue, corrigée et considérablement augmentée par M. E. [Étienne] Willaumez..., suivi d'un mémoire sur le système de construction des mâts d'assemblage en usage dans les ports de Hollande, par M. Rolland [1812], Paris, Bachelier, 1815 (S.H.D. 38K11).

Fournier (Georges) s.j. [1595-1652], *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Michel Soly, 1643 ; 2<sup>e</sup> éd., J. Dupuis, 1667, rééd., Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1973.

Grignon (Pierre-Clément) [1723-1784], *Mémoires de physique sur l'état de fabriquer le fer, d'en fondre et forger des canons d'artillerie...*, Delalain, 1775.

Hoste (Paul), s.j. [1652-1700], *Recueil des traités de mathématiques qui peuvent être nécessaires à un gentilhomme pour servir par mer ou par terre*, 3 vol., Lyon et Paris, 1692.

*Instruction pour les bois de marine, contenant des détails relatifs à la physique et analyse du chêne, et en ce qui concerne l'économie et l'amélioration du bois en général*, 1780.

Jars (Antoine-Gabriel) [1732-1769], *Voyages métallurgiques ou Recherches et observations sur les mines et forges de fer, la fabrication de l'acier...*, 3 vol., Lyon, Regnault, 1774-1781.

- Juan y Santacilia (don Jorge) [1712-1774], *Examen marítimo, teórico, práctico, ó Tratado de mecánica aplicada á la construcción...*, 2 vol., Madrid, Manuel de Mena, 1771 (S.H.D. 37E444) ; traduit par Pierre Lévêque, *Examen maritime, théorique et pratique, ou Traité de mécanique appliqué à la construction et à la manœuvre des vaisseaux...*, avec des additions, 2 vol., Nantes, 1783 (S.H.D. 51G7 ou 26H10).
- Le Roy (Charles), *Mémoire sur les travaux qui ont rapport à l'exploitation de la mâture dans les Pyrénées...*, 1776 (S.H.D. 49G7).
- Lescallier (Daniel), *Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtiments de mer*, Clousier, 2 vol., 1791 (S.H.D. 64G3). L'auteur est commissaire des Colonies.
- Lévêque (Pierre) [1746-1814], *Le guide du navigateur, ou Traité de la pratique des observations et des calculs nécessaires au navigateur*, Nantes, Despilly, 1779 (S.H.D. 37E859).
- Lombard (Jean-Louis) [1723-1794], *Nouveaux principes d'artillerie, de M. Benjamin Robins, commentés par M. Léonard Euler, traduits de l'allemand, avec des notes*, Dijon, L. N. Frantin, 1783 (S.H.D. 28G4).
- Manson (Jacques-Charles de) [1724-1809], *Traité du fer et de l'acier, contenant un système raisonné sur leur nature, la construction des fourneaux, les procédés suivis dans les différents travaux des forges, et l'emploi de ces métaux*, Strasbourg et Paris, Levrault, Schoell et compagnie, 1804.
- Maritz (Jean) [1711-1790], *Artillerie de la Marine*, Ms de 1758, éd. Boudriot, Nice, Oméga, 1987.
- Missiessy (Thomas-Édouard de Burgues de) [1756-1837], *Arrimage des vaisseaux*, I.R., 1789 (S.H.M. 64G5). L'auteur est lieutenant de vaisseau.
- Monge (Gaspard) [1746-1818], *Traité élémentaire de statique à l'usage des élèves de la Marine*, 1788 ; 2<sup>e</sup> éd., an III (S.H.D. 29G23) ; 8<sup>e</sup> éd., Bachelier, 1846.
- , *Description de l'art de fabriquer les canons*, Paris, Imp. du Comité de salut public, an II (S.H.D. 14H2).
- Ollivier (Blaise) [1701-1746], *Traité de construction*, Ms de 1736, éd. J. Boudriot, Nice, Omega, 1992.
- Ozanne (Nicolas) [1728-1811], *Cahiers des principales manœuvres*, 5 cahiers comportant 32 planches, petit in-folio, 1749-1754 (S.H.D. F°-13).
- *Marine militaire, ou Recueil des différents vaisseaux qui servent à la guerre, suivi des manœuvres qui ont le plus de rapport au combat ainsi qu'à l'attaque et la défense des ports*, [1762] (S.H.D. Z358) ; nouv. éd., Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1969.
- Percy (John) [1817-1889], *Metallurgy*, 5 vol., Londres, John Murray, 1861-1880 ; rééd. en fac-similé, Eindhoven, 1979 ; trad. Petitgand, *Traité complet de métallurgie*, Noblet et Baudry, 1864-1867.
- Réaumur (René-Antoine Ferchault de) [1683-1757], *L'art de convertir le fer forgé en acier et l'art d'adoucir le fer fondu*, Bremet, 1722 .
- *Fabrique des ancres, lue à l'académie en juillet 1723 par M. de Réaumur, avec des notes et des additions de M. Duhamel*, 1764 (fait partie de la *Description des arts et métiers* de l'Académie des sciences).
- Renau d'Eliçagaray (Bernard) [1652-1719], *De la théorie de la manœuvre des vaisseaux*, Michallet, 1689.
- Robins (Benjamin) [1707-1751], *New Principles of Gunnery*, Londres, J. Nourse, 1742.
- Romme (Charles), *Description de l'art de la mâture*, 1778 (S.H.D. 11H1) ; rééd. en fac-similé en 1984 (collection de la *Description des arts et métiers* de l'Académie des sciences).
- , *Description de l'art de la voilure*, 1781 (S.H.D. 11H2) ; rééd. de la même façon.
- , *L'art de la marine, ou Principes et préceptes généraux de l'art de construire, d'armer, de manœuvrer et de conduire des vaisseaux*, La Rochelle, Chauvet, 1787 (S.H.D. 52G15).
- Segondat (Gilles-François) [1725-1791], *Traité de la mesure des bois...*, Rochefort, 1765 (B.N. V18832) ; nouv. éd., Toulon, 1782 (S.H.D. 51G4) ; éd. nouv., 2 vol., 1829 (S.H.D. 29G25). Segondat est commissaire de la Marine.

*Tables et dessins des canons de fer pour la Marine, des bouches à feu de bronze pour les colonies, et des instruments servant à mesurer leurs dimensions*, in-folio, 1787.

Tellès d'Acosta (Dominique-Antoine), *Instruction sur les bois de marine et autres, [suivie] d'un aperçu des bois et des consommations dans le Royaume, avec un abrégé des lois sur les bois de marine*, 1782 (S.H.D. 37E762) ; 1<sup>er</sup> supp., 1784 (S.H.D. S15106) ; 2<sup>e</sup> supp., 1786 (S.H.D. 5K48).

Texier de Norbec (Pierre-Benjamin) [1724-1797], *Recherches sur l'artillerie en général et particulièrement sur celle de la Marine*, 2 vol., Paris, I.R., 1792 (S.H.D. 28H10). L'auteur est capitaine de vaisseau.

Vandermonde (Alexandre-Théophile) [1735-1796], Berthollet (Claude-Louis) [1749-1822] et Monge (Gaspard), *Mémoire sur le fer considéré dans ses différents états métalliques*, lu à l'Académie des sciences en mai 1786, I.R., 1788.

Vial du Clairbois (Honoré-Sébastien), *Essai géométrique et pratique sur l'architecture navale, à l'usage des gens de mer*, 2. vol., Brest, Malassis, 1776.

—, *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux, à l'usage des élèves de la Marine*, 2 vol., Clousier, 1787-1805 (S.H.D. 52G6 et 38H8).

## 2.12. Économie, finances, commerce, industrie.

Baudeau (abbé Nicolas) [1730-1792 ?], *Idées d'un citoyen sur l'administration des finances du Roi*, [Paris, F. A. Didot], 1763 ; réimp. Munich, Kraus, 1980.

Calonne (Charles-Alexandre de) [1734-1802], *Collection des mémoires [16 sur 24] présentés à l'Assemblée des notables par M. de Calonne, contrôleur général des finances*, Versailles, imp. Ph. D. Pierres, 1787.

—, *Discours prononcé de l'ordre du Roi et en sa présence par M. de Calonne, contrôleur général des finances, dans l'assemblée des notables tenue à Versailles, le 22 février 1787*, Versailles, imp. Ph.-D. Pierres, 1787

—, *Début du discours prononcé par M. le contrôleur général dans l'Assemblée des notables, le lundi 12 mars 1787*, Versailles, imp. Ph.-D. Pierres, 1787.

—, *Requête au Roi adressée à Sa Majesté, avec éclaircissements et pièces justificatives*, Londres, imp. T. Spilsbury, 131+77 pages, 1787.

—, *Réponse [de Calonne] à la requête au Roi adressée à S.M. par M. de Calonne*, s.l.n.d., 1787.

—, *Réponse de Monsieur de Calonne à l'écrit de Monsieur Necker publié en avril 1787, contenant l'examen des comptes de la situation des finances rendus en 1774, 1776, 1781, 1783 et 1787, avec des observations sur les résultats de l'Assemblée des notables*, Londres, imp. T. Spilsbury, janvier 1788.

*Catalogue détaillé des produits industriels exposés au Champ-de-Mars*, 1798.

Chaptal (Jean-Antoine-Claude) [1756-1832], *De l'industrie française*, 2 vol., Renouard, 1819 ; réimp. en 1 vol., Imprimerie nationale, 1993.

Costaz (Claude-Anthelme) [v.1770-1858], *Mémoire sur les moyens qui ont amené le grand développement que l'industrie française a pris depuis vingt ans, suivi de la législation relative aux fabriques*, Paris, F. Didot, 1816.

Daire (Eugène) [1798-1847], éd., *Physiocrates. Quesnay, Dupont de Nemours, Mercier de La Rivière, l'abbé Baudeau, Le Trosne*, Paris, Guillaumin, 1846 ; rééd., Osnabrück, O. Zeller, 1966.

Faujas de Saint-Fond (Barthélemy) [1741-1819], *Voyage en Angleterre, en Écosse et aux îles Hébrides, ayant pour objet les sciences, les arts, l'histoire naturelle et les mœurs*, 2 vol., Jansen, 1797.

Forbonnais (François Duverger Véron de) [1722-1800], *Recherches et considérations sur les finances de France depuis 1595 jusqu'à l'année 1721*, 2 vol., Bâle, Cramer, 1758.

—, *Questions sur le commerce des Français au Levant*, Marseille, Cara-patria, 1755.

— et Butel-Dumont (Georges-Marie), *Histoire et commerce des colonies anglaises dans l'Amérique septentrionale*, Londres et Paris, 1755.

Herbert (Claude-Jacques) [1700-1758], *Essai sur la police générale des grains, sur leurs prix et sur les effets de l'agriculture*, [Jacques-Noël Pissot], 1755 ; rééd. par Depitre en 1910.

Masson (Philibert-Joseph), *Instruction des négociants, tirée des ordonnances, édits, déclarations et arrêts et des usages reçus*, Blois, Masson, 1744 ; 4<sup>e</sup> éd., Paris, Le Mercier et Despilly, 1760.

[Quesnay (François)] [1694-1774], *François Quesnay et la physiocratie*, 2 vol., Paris, I.N.E.D., 1958.

Quesnay (François), *Œuvres économiques et philosophiques*, éd. A. Oncken, Francfort-sur-le Main, 1888.

Savary (Jacques) [1622-1690], *Le parfait négociant*, Billaine, 1675 ; 3<sup>e</sup> éd., Savary des Bruslons, 1724 ; nouv. éd., Philémon-Louis Savary, 1777. L'édition originale a été reproduite en facsimilé à Düsseldorf, Wirtschaft und Finanzen, 1993. L'édition de Genève de 1676 l'a été par Pickering et Chatto en 2 volumes, s.l., 1989-1990.

### 2.13. Armée.

Ardant du Picq (Charles) [1821-1870], *Études sur le combat. Combat antique et combat moderne*, 1903 ; rééd., Champ Libre, 1978 et Economica, 2004.

*Chronologie historique militaire*, 8 vol., 1760-1778.

Clausewitz (Karl von) [1780-1831], *De la guerre*, trad. Naville, éd. de Minuit, 1955 ; éd. de 1992.

Daniel (Gabriel), s.j. [1649-1728], *Histoire de la milice française et des changements qui s'y sont faits depuis l'établissement de la monarchie française dans les Gaules, jusqu'à la fin du règne de Louis le Grand*, 2 vol., éd. de 1721, 1724 et 1728 (celle-ci à Paris, veuve Saugrain et P. Prault).

Folard (Jean-Charles de) [1669-1752], *Histoire de Polybe*, 6 vol., Amsterdam, 1729-1730.

—, *Abrégé des commentaires de M. de Folard sur l'histoire de Polybe, par [G. A. de Rohan-Chabot]*, 3 vol., veuve Gandouin, 1754.

[Frédéric II], *L'esprit du chevalier de Folard, tiré de ses commentaires sur l'histoire de Polybe pour l'usage d'un officier, de main de maître*, Paris, 1760 et Leipzig, 1761.

Guibert (Jacques-Antoine-Hippolyte, comte de) [1743-1790], *Essai général de tactique, précédé d'un discours sur l'état actuel de la politique et de la science militaire en France...*, 1<sup>re</sup> éd. à Leyde, 1770 puis à Londres, 1772 ; rééd. avec d'autres écrits par J. P. Charnay sous le titre *Stratégiques*, Paris, L'Herne, en 1977 (S.H.D. 27G3 pour l'édition de 1814).

—, *Œuvres militaires de Guibert, publiées par sa veuve*, 5 vol., Paris, Magimel, 1803.

Saint-Germain (Claude-Louis, comte de) [1707-1778], *Mémoires de M. le comte de Saint-Germain... écrits par lui-même*, Amsterdam, Marc-Michel Rey, 1779.

### 2.14. Journaux, lettres et mémoires (\*de marins ou se rapportant en partie au moins à la marine).

\*Anson (George, lord) [1697-1762], *Voyage autour du monde*, trad. Joncourt, éd. Michéa, Utz, 1992 (*A voyage round the world in the years 1740, 1741, 1742, 1743, 1744, by George Anson, esq. [...] compiled [...] by Richard Walter*, Londres, 1748).

Argenson (René-Louis de Voyer de Paulmy, marquis d') [1694-1757], *Journal et mémoires du marquis d'Argenson*, éd. Rathery, 9 vol., Paris, veuve Renouard, 1859-1867.

Bachaumont (Louis Petit de) [1690-1771] et successeurs, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la république des lettres en France depuis 1762 jusqu'à nos jours [de 1762 à 1787]*, 36 t. en 31 vol., Londres, Adamson, 1777-1789. Une table a paru à Bruxelles en 1866.

Barbier (Edmond-Jean-François) [1689-1771], *Chronique de la Régence et du règne de Louis XV (1718-1763) ou Journal de Barbier*, 8 vol., Paris, Charpentier, 1857.

Barras (Paul de) [1755-1829], *Mémoires*, éd. G. Duruy, 4 vol., Paris, Hachette, 1895-1896 ; nouvelle édition, Thomas, Paris, Mercure de France, 2005 et 2010.

Barrière (Jean-François) [?-1868] et Lescure (Adolphe-Mathurin de) [1833-1892], éd., *Bibliothèque des mémoires relatifs à l'histoire de France pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle*, 37 vol., Paris, F. Didot, 1846-1881.

\*Baudin (Charles), « Souvenirs de jeunesse (1784-1815) », *Neptunia*, n° 38 à 43, 1955-1956.

\*Bauffremont-Listenois (Joseph de B., prince de) [1714-1781], *Journal de campagne de l'amiral de Bauffremont, prince de Listenois, dans les pays barbaresques*, éd. Chirac, C.N.R.S., 1981.

\*Bernis (François-Joachim de Pierre, cardinal de) [1715-1794], *Mémoires*, éd. Bonnet, Paris, Mercure de France, 2<sup>e</sup> éd., 1986.

Besenal (Pierre-Joseph-Victor, baron de) [1721-1791], *Mémoires*, 4 vol., Paris, Buisson, 1805-1807 ; éd. Berville et Barrière, 1821 ; rééd. partielle par Guislain de Diesbach, Mercure de France, 1987.

\*Bombelles (Marc, marquis de) [1744-1822], *Journal [1780-1822]*, éd. Grassion, Durif et Charon-Bordas, 7 vol. parus (jusqu'en 1815), Genève, Slatkine, 1977-2008.

\*Bougainville (Louis-Antoine de) [1729-1811], *Bougainville et ses compagnons autour du monde, 1766-1769, journaux de navigation*, éd. Taillemite, 2 vol., Paris, I.N., 1977 (S.H.D. 4°1276).

\*Castries (Charles-Eugène-Gabriel de La Croix, marquis de) [1727-1800], Sartine (Antoine de) [1729-1801] et de Flottes (Joseph, marquis de) [1734-1792], *Correspondance du ministre avec Joseph de Flottes d'Argenson (1779-1782)*, éd. Roman, Gap, imp. L. Jean et Peyrot, 1904.

\*Castries-Vagnas (Anne-Jean-Jacques-Scipion de La Croix de) [1756-v.1830], *Souvenirs maritimes de Scipion de Castries (1773-1784)*, édités par Gérard de Colbert-Turgis, Paris, Mercure de France, 1997.

\*Challe (Robert) [1659-1721], *Journal d'un voyage fait aux Indes orientales (1690-1691)*, éd. Deloffre-Menemencioglu, 2 vol., Paris, Mercure de France, 1983 ; 3<sup>e</sup> éd., 2002.

\*Chastellux (François-Jean, marquis de) [1734-1788], *Voyages de M. le marquis de Chastellux dans l'Amérique septentrionale, dans les années 1780, 1781 et 1782*, Paris, Prault, 1786.

\*Chateaubriand (François-René, vicomte de) [1768-1848], *Mémoires d'outre-tombe*, éd. Levaillant, rééd. de 1982 en 4 vol., Paris, Garnier-Flammarion.

—, *Correspondance générale*, t. 1, 1789-1807, éd. d'Andlauer, Christophorov et Riberette, Paris, Gallimard, 1977.

\*Choiseul (Étienne-François de —, duc de Stainville) [1719-1785], *Mémoires* : 1<sup>o</sup> éd. Soulavie, Paris, Buisson, 1790 ; 2<sup>o</sup> éd. Calmettes, Plon-Nourrit, 1904 ; 3<sup>o</sup> éd. Guicciardi-Bonnet, Mercure de France, 1987.

Clausewitz (Karl von), *De la Révolution à la Restauration, écrits et lettres, choix de textes traduits de l'allemand et présentés par M. L. Steinhäuser*, Paris, Gallimard, 1976.

\*Cotignon (Jean-Jacques de) [1761-ap.1831], *Mémoires du chevalier de Cotignon*, éd. Adrien Carré, Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1974.

Croÿ (Emmanuel de Croÿ-Solre, prince et maréchal de) [1718-1784], *Mémoires du duc de Croÿ sur les cours de Louis XV et Louis XVI*, éd. Grouchy, tiré à part de la *Nouvelle Revue rétrospective*, 1897.

—, *Journal inédit du duc de Croÿ, 1718-1784*, éd. Grouchy et Cottin, 4 vol., Paris, Flammarion, 1906-1907.

Dangeau (Philippe de Courcillon, marquis de) [1638-1720], *Journal*, éd. Soulié et Dussieux, 19 vol., Paris, F. Didot, 1854-1860.

Dufort de Cheverny (Jean-Nicolas, comte) [1731-1802], *Mémoires sur les règnes de Louis XV et Louis XVI et sur la Révolution*, éd. Crévecoeur, 2 vol., Paris, Plon, Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1886 ; 2<sup>e</sup> éd., 1909 ; rééd. partielle par Guicciardi, Perrin, 1990.

\*Duguay-Trouin (René) [1673-1736], *Mémoires*, éd. Cavaniol et Voillard, 1884 (S.H.D. 32E19) ou éd. Malo, Paris, Bossard, 1922.

Dumas (Mathieu) [1753-1837], *Souvenirs du lieutenant général comte Mathieu Dumas*, éd. Christian Dumas, 3 vol., Charles Gosselin, 1839.

\*Forbin (Claude de Forbin-Gardanne, chevalier puis comte de) [1656-1733], *Mémoires du comte de Forbin*, éd. Cuénin, Paris, Mercure de France, 1993.

*Les Français vus par eux-mêmes. Le XVIII<sup>e</sup> siècle, anthologie des mémorialistes du XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. Maurepas et Brayard, Paris, Robert Laffont, 1998.

\*Froger (François) [1676-171.], *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 et 1697 aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan, Brésil, Cayenne et îles Antilles par une escadre des vaisseaux du Roi commandée par M. de Gennes, faite par le sieur Froger, ingénieur volontaire sur le vaisseau le Faucon anglais, 1698* (S.H.D. 23G86).

Gibbon (Edward) [1737-1794], *Mémoires*, trad ; et prés. Villeneuve, Paris, Critérium, 1992.

\*Grivel (Jean-Baptiste, baron) [1778-1869], *Mémoires*, Paris, Plon-Nourrit, 1914.

Hénault (Charles-Jean-François) [1685-1770], *Mémoires du président Hénault*, éd. Rousseau, Paris, Hachette, 1911 ; rééd., Genève, Slatkine, 1971.

\*Huet de Froberville (Barthélemy) [1761-1835], *Mémoires pour servir à l'histoire de la guerre de 1780 des Français avec les Anglais dans l'Inde*, éd. Jacques Huet de Froberville, Chailles, 1986.

\*Jurien de La Gravière (Pierre-Roch) [1772-1849], *Souvenirs d'un amiral*, éd. Vichot, Paris, Les amis du Musée de la marine, 1977.

Laborde (Jean-Joseph de) [1724-1794], « Mémoires de Jean-Joseph de Laborde, fermier général et banquier de la Cour », éd. Durand, Paris, *Annuaire-bulletin de la Société de l'histoire de France, 1968-1969*, 1971, p. 75 à 162.

La Fayette (Gilbert du Motier, marquis de) [1757-1834], *Mémoires, correspondance et manuscrits*, éd. Corcelle, 6 vol., Fournier aîné, 1837-1838.

\*La Monneraye (Pierre-Bruno-Jean de) [1760- ?], *Souvenirs de 1760 à 1791*, éd. Bonnichon, Paris, Champion, 1998.

\*Las Cases (Emmanuel, comte de) [1766-1842], *Le mémorial de Sainte-Hélène*, éd. Dunan, 2 vol., Paris, Flammarion, 1951 ; rééd. en 1983.

Locke (John) [1632-1704], *Locke's travels in France, 1675-1679, as related in his journals, correspondence and other papers*, éd. John Lough, Cambridge, C.U.P., 1953.

\*Lostanges (Arnaud-Louis-Charles-Rose, chevalier de) [1759- ?], *Relation du combat de la frégate française la Surveillante contre la frégate anglaise le Québec. Notes et pièces relatives à M. du Couëdic*, Paris, F. Didot, 1817.

Luynes (Charles-Philippe d'Albert, duc de) [1695-1758], *Mémoires du duc de Luynes sur la cour de Louis XV, 1735-1758*, éd. Dussieux et Soulié, 17 vol., Paris, F. Didot, 1860-1865.

\*Malouet (Pierre-Victor), *Mémoires de Malouet, publiés par son petit-fils*, 2 vol., Paris, Didier, 1868 ; 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., Plon, 1874 (nous avons utilisé cette édition-ci).

\*Maurepas (Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de) [1701-1781] [attribué à], *Mémoires du comte de Maurepas, ministre de la Marine*, éd. Soulavie, 3 vol., 1791 (S.H.D. 2G11) ; 3<sup>e</sup> éd., Buisson, 4 vol., 1792 (S.H.D. 2G10).

Metra (Louis-François) [1738 ?-1804], *Correspondance secrète, politique et littéraire, ou Mémoires pour servir à l'histoire des cours, depuis la mort de Louis XV*, 18 vol., Londres, Adamson, 1787-1790.

Molé (Louis-Mathieu, comte) [1781-1855], *Mémoires*, éd. Noailles, 6 vol., Paris, Édouard Champion, 1922-1930, 7<sup>e</sup> vol., Genève, éd. du Milieu du monde, 1943 ; *Souvenirs de jeunesse, 1793-1803*, éd. Berchet, Paris, Mercure de France, 1991 (éd. de poche, 2005).

Mollien (François-Nicolas) [1758-1850], *Mémoires d'un ministre du Trésor public, 1780-1815*, 3 vol., Paris, Guillaumin, 1898.

Montbarrey (Alexandre-Marie de Saint-Mauris, prince de) [1732-1796], *Mémoires*, 3 vol., Eymery, 1826-1827.

\*Moré de Pontgibaud (Charles-Albert de), *Mémoires du comte de Moré (1758-1837)*, éd. Grandmaison et Pontgibaud, Picard fils, 1898.

\*Moreau de Jonnès (Alexandre) [1776-1870], *Aventures de guerre au temps de la République et du Consulat*, Pagnerre, 1858, 2 vol. ; 2<sup>e</sup> éd., Paris, Guillaumin, 1893 ; extraits, éd. Garnier, G. Le Prat, 1945.

Morellet (abbé André) [1727-1819], *Mémoires de l'abbé Morellet, de l'Académie française, sur le dix-huitième siècle et sur la Révolution*, éd. Guicciardi, Paris, Mercure de France, 1988.

Moufle d'Angerville (Barthélemy-François) [v.1729-v.1794], *Vie privée de Louis XV ou Principaux événements, particularités et anecdotes de son règne*, 4 vol., Londres, Lyton, 1781 ; rééd. par Mayrac, 1921.

Ormesson (Olivier Lefèvre d') [v.1616-1686], *Journal*, éd. Chéruel, 2 vol., Paris, I.I., 1860-1861.

Pasquier (Étienne-Denis, duc) [1767-1862], *Histoire de mon temps. Mémoires*, éd. d'Audiffret-Pasquier, 6 vol., Paris, Plon, 1893-1895.

\*Pepys (Samuel) [1633-1703], *The Diary of Samuel Pepys*, éd. Latham et Matthew, 11 vol., Londres, 1970-1983.

\*Pléville Le Pelley (Georges-René) [1726-1805], *Mémoires d'un marin granvillais*, éd. Chartrain, Le Pelley Fonteny et Désiré, Saint-Lô, Cahiers culturels de la Manche, 2000.

\*Plucket (Pierre-Édouard) [1759-1845], *Mémoires de Plucket, de Dunkerque, ancien lieutenant de vaisseau et chevalier de la Légion d'honneur*, Roret, 1843 ; rééd., Dunkerque, Westhoek, 1979.

Saint-Simon (Louis de Rouvroy, duc de) [1675-1755], *Mémoires (1691-1723) et Additions au journal de Dangeau*, éd. Coirault, 8 vol., Paris, Gallimard, 1983-1988.

Séjur (Louis-Philippe, comte de) [1753-1830], *Mémoires ou Souvenirs et anecdotes*, 3 vol., 2<sup>e</sup> éd., Eymery, 1824-1826.

Sourches (Louis-François du Bouchet, marquis de) [1645-1716], *Mémoires du marquis de Sourches sur le règne de Louis XIV*, éd. Cosnac, Bertrand et Pontal, 13 vol., Paris, Hachette, 1882-1893.

Spanheim (Ézéchiél) [1629-1710], *Relation de la cour de France en 1690*, éd. Bourgeois, Paris, Mercure de France, 1973.

\*Suffren de Saint-Tropez (Pierre-André de) [1729-1788], *Journal de bord du bailli de Suffren dans l'Inde, 1781-1784*, éd. Moris, Paris, Challamel, 1888.

\*Tupinier (Jean-Marguerite), *Mémoires du baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*, éd. Lutun, Paris, Desjonquères, 1994.

\*Vaudreuil (Louis-Philippe de Rigaud, marquis de) [1724-1802], « Notes de campagne (1781-1782) » et « Épilogue de la bataille des Saintes », *Neptunia*, n° 45 à 52, 1957-1958.

\*Véri (abbé Joseph-Alphonse de) [1724-1799], *Journal de l'abbé de Véri*, éd. très partiellement par J. de Witte, 2 vol., Tallandier, 1928-1930.

Vigny (Alfred de) [1797-1863], *Servitude et grandeur militaires*, éd. Berthier, Paris, Gallimard, 1992.

\*Villette-Mursay (Philippe Le Valois, marquis de) [1732-1707], *Mémoires*, éd. Monmerqué et Jal, Paris, Renouard, 1844 ; éd. Vergé-Franceschi, sous le titre *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991.

Young (Arthur) [1741-1820], *A six Weeks' Tour through the Southern Counties of England and Wales*, 2<sup>e</sup> éd, Londres, 1772.

—, *A six Months' Tour through the North of England*, 4 vol., 2<sup>e</sup> éd., Londres, 1771.

—, *Travels in France, Italy and Spain during the Years 1787, 1788 and 1789*, 2 vol., Londres, 1790-1791.

—, *Voyages en France, 1787, 1788, 1789*, trad. Henri Sée, Paris, A. Colin, 1931 ; 2<sup>e</sup> éd., 3 vol., 1976.

### 2.15. Romans, fables.

Balzac (Honoré de) [1799-1850], toute la *Comédie humaine*.

Bernardin de Saint-Pierre (Jacques-Henri) [1737-1814], *Paul et Virginie*, éd. Guitton, Paris, I.N., 1984 ; éd. Marty, Flammarion, 2002.

Conrad (Joseph) [1857-1924], *Œuvres*, trad., éd. Monod, 5 vol., Paris, Gallimard, 1982-1992.

Fénelon (François de Salignac de La Mothe-), *Les aventures de Télémaque, fils d'Ulysse*, éd. Le Brun, Paris, Gallimard, 1995.

Forester (Cecil Scott) [1899-1966], *Capitaine Hornblower*, 9 romans traduits, éd. de 1995 en 2 vol., Paris, Omnibus.

Garneray (Louis) [1783-1857], *Corsaire de la République*, rééd., Payot, 1991 et Phébus, 2001.

—, *Le négrier de Zanzibar*, rééd., Phébus, 2001.

—, *Un corsaire au bain ; Mes pontons*, rééd., Paris, Payot, 1993 et Phébus, 2002.

La Bruyère (Jean de) [1645-1696], *Les caractères de Théophraste traduits du grec avec Les caractères ou les mœurs de ce siècle*, éd. Garapon, Paris, Garnier, 1962.

La Fontaine (Jean de) [1621-1695], *Fables*, éd. Fumaroli, Paris, 1995.

Sénac de Meilhan (Gabriel) [1736-1803], *L'émigré*, Brunswick, P. F. Fauche, 1797 ; rééd., Grenoble, Roissard, 3 vol., 1960, Genève, Famot, 1979 et Paris, Gallimard (Folio), 2004.

## 3. Bibliographie, partie maritime.

Abréviations : *Revue maritime et coloniale*, puis *Revue maritime* : R.M.C., R.M. ; *Revue d'histoire moderne*, puis *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, R.H.M., R.H.M.C. ; *Revue d'histoire économique et sociale*, Revue H.E.S.

### 3.1. Histoires générales ou par périodes.

Acerra (Martine) et Meyer (Jean) [1924], *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, Ouest-France, 1988.

—, *Marine et révolution*, Rennes, Ouest-France, 1991.

—, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994.

Chabaud-Arnault (Charles), *Histoire des flottes militaires*, Paris, Berger-Levrault, 1889 (S.H.D. 5R20).

Chevalier (Édouard) [1825- ?], officier de marine, *Histoire de la marine française, depuis les débuts de la monarchie jusqu'au traité de paix de 1763*, Paris, Hachette, 1902 (S.H.D. 6W2(5)).



—, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*, Paris, Hachette, 1877 (S.H.D. 6W2(1)).

—, *Histoire de la marine française sous la Première République*, Paris, Hachette, 1886 (S.H.D. 6W2(2)).

Doneaud du Plan (Alfred) [1824- ?], *Histoire de la marine française*, Dubuisson, 1865 (et précis de 1860, cours de l'École navale, S.H.D. 38E78(13)).

Doniol (Henri) [1818-1906], *Histoire de la participation de la France à l'établissement des Etats-Unis d'Amérique, correspondance diplomatique et documents*, 6 vol., Paris, I.N., 1886-1899 (S.H.D. 12A14bis).

Duval (Jean-Pierre) [1963], *Quatre siècles de marine à voile : chronologie maritime de 1500 à 1899*, Szeped, 1990 (S.H.D. 8°6896).

Farrère (Frédéric-Charles-Édouard Bargone, dit Claude) [1876-1957], *Histoire de la marine française*, Paris, Flammarion, 1934 (S.H.D. 7V21) ; nouv. éd., 1962.

Guérin (Léon), *Histoire maritime de la France...*, 6 vol., Dufour et Mulat, 1851-1862 (S.H.D. 3W16).

Hampson (Norman) [1922], *La Marine de l'an II. Mobilisation de la flotte de l'océan, 1793-1794*, Paris, Marcel Rivière, 1959.

Havard (Oscar) [1845-1922], *La Révolution dans les ports de guerre*, Nouvelle librairie nationale, 1911-1913, 2 vol.

Jenkins (Ernest Harold), *A History of the French Navy, from its Beginnings to the Present Day*, Londres, McDonald, 1973 ; *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, trad. Albeck, Paris, Albin Michel, 1977.

Jouan (René), *Histoire de la marine française*, 2 vol., Paris, Payot, 1932 (S.H.D. 7A58) ; 2<sup>e</sup> éd., 1950.

La Condamine (Pierre de), *France-Angleterre, le grand corps à corps maritime*, Paris, France-Empire, 1987 (S.H.M. 8°6435).

Lacour-Gayet (Georges) [1856-1935], *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV*, t. 1, 1624-1661, Paris, Champion, 1911 ; le t. 2 n'a pas paru, mais l'on peut recourir au cours autographié de l'École d'application du génie maritime, *Histoire maritime de la France, 1<sup>re</sup> période (1624-1774)*, t. 1, 1624-1715, 1903.

—, *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, 1902 ; 2<sup>e</sup> éd., Paris, Champion, 1910.

—, *La marine militaire de la France sous Louis XVI*, Paris, Champion, 1905.

Lapeyrouse de Bonfils (Léonard-Léonce, comte de), *Histoire de la marine française [depuis 1643]*, 3 vol., Comon, 1845 (S.H.D. 7W7).

La Roncière (Charles Bourel de) [1870-1941], *Histoire de la marine française (s'arrête en 1715)* ; 2<sup>e</sup> éd., 6 vol., Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1909-1932 (S.H.D. 6W1).

— et Clerc-Rampal (Georges), *Histoire de la marine française*, Paris, Larousse, 1934 (S.H.D. 4°3).

Loir (Maurice), *La marine royale en 1789*, Paris, A. Colin, 1892 (S.H.D. 28H21) ; réimp., 1995.

Maine (René), *Nouvelle histoire de la Marine*, 3 vol., Paris, E.M.O.M., 1977-1981 (S.H.D. 8°4506).

Marguet (Frédéric) [1874-1951], *Histoire générale de la navigation, du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Soc. éd. géog. mar. et col., 1931 (S.H.D. 7A32).

Martray (Joseph), *La destruction de la marine française par la Révolution*, Paris, France-Empire, 1988.

Masson (Philippe), *Histoire de la Marine*, 2 vol., Paris, Lavauzelle, 1981-1983 ; 2<sup>e</sup> éd., 1993.

Moireau (Auguste), *La marine française sous Louis XVI*, Paris, Hachette, 1884 et 1888 (S.H.D. 54G33).

Randier (Jean) [v.1926-2003], *La Royale*, 3 vol., Brest, éd. de la Cité, 1972-1978 ; nouv. éd., Paris, M. D. Vrac, 1998-1999.

—, *Histoire de la marine marchande, des premiers vapeurs à nos jours*, Paris, E.M.O.M., 1980.

- Rivière (Henri) [le commandant Rivière, 1827-1883], *La marine de France sous le règne de Louis XV, 1859* (S.H.D. 53G34).
- , *Histoire maritime de France au dix-huitième siècle*, Paris, Le Normant, 1855.
- Rouvier (Charles), *Histoire des marins français sous la République (de 1789 à 1803)*, Paris, Arthus Bertrand, 1868 (S.H.D. 34H29).
- Sue (Eugène), *Histoire de la marine française. XVII<sup>e</sup> siècle, Jean Bart*, 2<sup>e</sup> éd., 4 vol., rue Thérèse, 1845.
- Taillemite (Étienne), *L'histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 1988 ; nouv. Ed., 2003.
- Tramond (Joannès) [1882-1935], *Manuel d'histoire maritime de la France, des origines à 1815*, Paris, Soc. Ed. géog. Mar. Col., 1916 ; 2<sup>e</sup> éd., 1927 ; rééd., 1947.
- Van Tenac (Charles), dir., *Histoire générale de la Marine...*, 4 vol., Paris, Penaud frères, 1847.
- Vergé-Franceschi (Michel), *La marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle : guerres, administration, exploration*, Paris, S.E.D.E.S., 1996.
- , *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 vol., Paris, Robert Laffont, 2002.
- Villers (Robert) [1912-1989], [*La marine française dans ] les institutions politiques et administratives du Moyen Âge et des Temps modernes*, cours de D.E.S. de droit, Paris, 1967-1968.
- Villiers (Patrick) [1948], *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 2 vol., Dunkerque, Soc. Dunk. D'hist. Et d'archéo., 1991.

### 3.2. Biographies collectives.

- Annales maritimes et coloniales, partie non officielle*, 1816-1847 (nécrologies) (usuels du S.H.D.).
- Doneaud du Plan (Alfred) et Levot (Prosper), *Les gloires maritimes de la France, notices biographiques sur les plus célèbres marins*, Paris, Arthus Bertrand, 1866 (S.H.D. 4W34).
- Dussieux (Louis) [1815-1894], *Les grands marins du règne de Louis XIV. Notices historiques*, Le Coffre, 1888 (S.H.D. 31-O-31).
- Gérard (Charles-Yves Cousin, dit), *Vies et campagnes des plus célèbres marins français depuis François I<sup>er</sup> jusqu'à nos jours*, Corbet aîné, 1825.
- Gillispie (Charles Coulston), *Dictionary of Scientific Biography*, 8 vol., New York, Scribner's sons, 1981.
- Goepp (Édouard) et Mannoury d'Ectot (Henry de), *La France biographique illustrée. Les marins*, 2 vol., 1875-1876 ; 2<sup>e</sup> éd., Ducrocq, 1878 (S.H.D. 1W8) ; 3<sup>e</sup> éd., 1898.
- Goepp (Édouard) et Cordier (Émile), *Les grands hommes de la France. Navigateurs*, Ducrocq, 1873 ; 4<sup>e</sup> éd., 1882 (S.H.D. 1W8).
- Graincourt (Alfred), *Les hommes illustres de la marine française*, chez l'auteur, 1780 ; 2<sup>e</sup> éd., Niort, 1856.
- Hennequin (Joseph-François-Gabriel), *Biographie maritime, ou Notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres, français et étrangers*, 3 vol., Regnault, 1835-1837 (usuels du S.H.D.) ; 2<sup>e</sup> éd., Pilout, 1838.
- Jal (Augustin) [1795-1873], *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire*, Paris, Plon, 1867 ; 2<sup>e</sup> éd., 1872 ; rééd., Genève, Slatkine, 1970.
- Levot (Prosper-Jean) [1801-1878], *Biographie bretonne*, 2 vol., Vannes, Cauderan, 1852-1857.
- Richer (Adrien) [1720-1798], *Vies des plus célèbres marins*, 1789, 13 vol. in-18 ; 1815-1817, 8 vol. in-12 ; et en fascicules séparés, maintes fois réédités.

Six (Georges), *Dictionnaire biographique des généraux et amiraux français de la Révolution et de l'Empire, 1792-1814*, 2 vol., G. Saffroy, 1934, complété en 1965 par une brochure de D. Labarre de Raillicourt ; reprod. de 1971.

Taillemite (Étienne), *Dictionnaire des marins français*, Paris, E.M.O.M., 1982 ; 2<sup>e</sup> éd., Tallandier, 2002.

Vergé-Franceschi (Michel), *Les officiers généraux de la marine royale (1715-1774). Origines, condition, services*, thèse de doctorat d'État, université Paris X, publiée en 7 vol., Paris, La Librairie de l'Inde, 1990.

### 3.3. Ministres et administration centrale du ministère ; politique du gouvernement.

Azimi (Vida) [1954], « Les premiers commis de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue historique de droit français et étranger*, 4<sup>e</sup> trimestre 2003, p. 503 à 526.

Boiteux (Louis-Augustin) [1890-1971], *Richelieu, grand maître de la navigation et du commerce de France*, Ozanne, 1955 (S.H.D. 4<sup>o</sup>524).

Bosher (John Francis) [1929], « The French Government's Motives in the "affaire du Canada", 1761-1763 », *English Historical Review*, t. 99, n<sup>o</sup> 381, janvier 1981.

—, « Financing the French Navy in the Seven Years' War : Beaujon, Goossens et Compagnie in 1759 », *Business History*, t. 28, n<sup>o</sup> 3, juillet 1986.

Boutruche (Robert), « Existe-t-il une continuité dans la politique coloniale française ? », *Revue historique*, t. 172, p. 257 et suiv.

Castagnos (Pierre), *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France, 1990.

Castex (Raoul) [1878-1968], *Le grand état-major naval, question militaire d'actualité*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1909.

Dagnaud (Gaston), « L'administration centrale de la Marine sous l'Ancien Régime », *R.M.*, mai à septembre 1912 (tiré à part, Imhaus et Chapelot, 1913, S.H.D. 54G23).

Dahlgren (Erik Wilhelm) [1848-1934], « Le comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint-Malo (1712-1715) », *Revue historique*, t. 88, 1905, p. 225 à 263.

Delavaud (Louis) [1860-1924], « Un ministre de la Marine, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, son éducation, et ses premiers emplois, sa visite des ports de France en 1694, 1695 et 1696 », *Bull. Soc. géog. de Rochefort*, 1909-1910 ; tiré à part, 1911.

Derrien (Edmond-Louis) [1882-1946], « Un essai de monsieur de Choiseul », *Bulletin de l'Académie de marine*, 1937, p. 57 à 71.

Duchêne (Albert), *La politique coloniale de la France. Le ministère des Colonies depuis Richelieu*, Paris, Payot, 1928 (S.H.D. 6A77).

Estienne (René) [1954], *La marine royale sous le ministère du duc de Choiseul (1761-1766)*, thèse de l'École des chartes, 1979 (exemplaire consulté : celui des A.N.).

Frostin (Charles), « La famille ministérielle des Phélypeaux : esquisse d'un profil Pontchartrain (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Annales de Bretagne*, t. 86, 1979, n<sup>o</sup> 1, p. 117 à 140.

—, « Les Pontchartrain et la pénétration commerciale française en Amérique espagnole (1690-1715) », *Revue historique*, n<sup>o</sup> 498, avril-juin 1971, p. 307 à 336.

—, « Pouvoir ministériel, voies ordinaires et voies de l'autorité sous Louis XIV : le chancelier Louis de Pontchartrain et le secrétaire d'État Jérôme de Pontchartrain (1699-1715) », actes du 107<sup>e</sup> C.N.S.S., Brest, 1982, histoire moderne et contemporaine, t. 1, p. 7 à 29.

Goubet (Simone), « Deux ministres de la Marine, Seignelay et Pontchartrain », *Revue des questions historiques*, t. 14, 1931, 1<sup>er</sup> sem., p. 53 à 93.

Joly (A.), « Le ministère de la Marine à Versailles au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Neptunia*, n<sup>o</sup> 9, 1948.

- La Bruyère (René) [1875-1951], *La marine de Richelieu*, Peyronnet et C<sup>ie</sup>, 1958 (S.H.M. 12°2735).
- Lacour-Gayet (Georges), *Choiseul, ministre de la Marine*, 1925 (conférence donnée au Centre des hautes études navales).
- Lamontagne (Roland) [1921], *Ministère de la Marine. Maurepas et Pellerin d'après les sources manuscrites*, Montréal, université de Montréal, 1972-1973 (S.H.D. 4°1056).
- , *Ministère de la Marine, Amérique et Canada, d'après les documents Maurepas*, Montréal, Léméac, 1966 (S.H.D. 8°3565).
- Coll., *Marine 1789-1989. La Marine place de la Concorde*, Paris, éd. Amis de l'hôtel de la Marine, 1989.
- Masson (Philippe) [1926-2006], *Politique navale française de 1661 à 1939*, cours de l'École supérieure de guerre navale, Paris, 1983.
- et Muracciole (José), *Napoléon et la Marine*, Peyronnet et C<sup>ie</sup>, 1968.
- Michel (Jacques), *Du Paris de Louis XV à la marine de Louis XVI. L'œuvre de Monsieur de Sartine*, 2 vol., Les éditions de l'érudit, 1983-1984.
- Muracciole (Joseph), *La marine consulaire et impériale. Les budgets annuels et leur répartition mensuelle dans les ports. La vie des ports*, thèse d'histoire, université Paris IV, 1983.
- Pauliat (Louis) [1845-1915], *Madagascar sous Louis XIV. Louis XIV et la Compagnie des Indes orientales de 1664*, C. Lévy, 1886 (S.H.D. 28H10).
- Picciola (André), *Aspects de l'administration du comte de Maurepas, secrétaire d'État à la Marine sous Louis XV*, thèse de doctorat d'histoire, université d'Aix-Marseille, 1971.
- Pradel de Lamase (Martial de) [1891-1969], « La Marine rue Royale de 1789 à 1815 », *R.M.*, 1939, p. 55 à 69 et 201 à 216.
- , *Guide historique de l'hôtel de la Marine*, Paris, éditions du Dauphin, 1956.
- Resbecq (Hubert de Fontaine de) [1846- ?], « L'administration centrale de la Marine et des Colonies [avant 1793] », *R.M.C.*, mars 1886, p. 412 à 461.
- Savelle (Max) [1896-1979], *The Diplomatic History of the Canadian Boundary, 1749-1763*, New Haven, Yale U.P., 1940.
- Scott (Hamish M.) [1946], « The Importance of Bourbon Naval Reconstruction to the Strategy of Choiseul after the Seven Years' War », *International History Review*, 1979, n° 1.
- Taillemite (Étienne), « Colbert, secrétaire d'État de la Marine et les réformes de 1669 », *Bulletin de l'Académie de marine*, 1970 (S.H.D. 8°298).
- , « Les problèmes de la marine française au XVII<sup>e</sup> siècle », revue *XVII<sup>e</sup> siècle*, n° 86-87, 1970, p. 21 à 37 (S.H.D. 8°256).
- , « Une utilisation originale des forces navales : l'expédition de Duguay-Trouin à Rio de Janeiro », *Annales Soc. d'histoire et d'archéo. de l'arr. de Saint-Malo*, 1973, p. 207 à 222.
- , *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002.
- Tarrade (Jean), « L'administration coloniale en France à la fin de l'Ancien Régime : projets de réforme », *Revue historique*, t. 229, jan.-mars 1963, p. 103 à 122.
- Touré (Yacouba), *Une étape de l'histoire des institutions maritimes françaises : la création d'un organisme ministériel pour la marine marchande distinct de la marine de guerre (1902-1932)*, thèse d'histoire, université Paris IV, 1979.
- Tranchard (Denis), *La politique de la France à l'égard du Canada (1748-1760)*, thèse de l'École des chartes, 1982.
- Villiers (Patrick), « Pierre-Étienne Bourgeois de Boynes, un Orléanais secrétaire d'État à la Marine du 17 avril 1771 au 23 juillet 1774 », *Bulletin de la Société archéologique de l'Orléanais*, n° 81, 1988, p. 24 à 32.

### 3.4. Législation et administration maritimes.

Antoine (Michel) [1925], « Les arrêts du Conseil rendus au XVIII<sup>e</sup> siècle pour le département de la Marine (1723-1791) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, t. 55, 1968, p. 316 à 334.

Batiffol (Louis) [1865-1946], « Le ministère de la Marine du duc de Choiseul et la préparation de l'ordonnance de 1765 », *R.M.C.*, juillet-sept. 1893, p. 31 à 48.

Berbouche (Alain), *La marine royale de la France à la fin de l'Ancien Régime. Du traité de Versailles à la révolution de 1789*, thèse de doctorat en droit, université Paris II, 1980. L'auteur a pu encore se servir des articles A.N. A<sup>2</sup>-36 à 41.

Chadelat (Jean), *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, thèse de droit, université de Paris, 1951 (S.H.D. 4<sup>o</sup>486).

Chassériau (Frédéric) [1807-1881], *Précis historique de la marine française, son organisation et ses lois*, 2 vol., Paris, I.R., 1845.

Doneaud du Plan (Alfred), *Aide-mémoire de l'officier de marine [...]. Notions du droit maritime, international et commercial*, Lacroix, 1866.

—, « La marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle, au point de vue de l'administration et des progrès scientifiques », *R.M.C.*, oct. et nov. 1867 (tiré à part S.H.D. 54G28).

Fournier (Pierre) [1828-1917] et Neveu (Charles-Ambroise), *Traité d'administration de la Marine*, 4 vol., Paris, Berger-Levrault, 1880-1897, et *Appendice-Errata* de 1905-1906, par Jean-Jacques-Henri Laurier (S.H.D. 6S6 ou Z310 ou 29H25).

Gariel (Georges), *Nature et conditions d'exercice actuelles du pouvoir réglementaire de police et notamment de celui du préfet maritime, suivi de l'avis développé du contrôleur général de la Marine [Jean] Émery*, note du C.G.A., 1964 (au S.H.D.).

Grosdidiers de Matons (Jean) [1926], *Le régime administratif et financier des ports maritimes*, Paris, L.G.D.J., 1969.

—, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presses de l'E.N.P.C., 1999.

La Mardière (François Vieillechêze de), *L'évolution historique du contrôle de la Marine*, Poitiers, 1912 (S.H.D. 7W17).

Lambert de Sainte-Croix (Alexandre) [1854- ?], *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine, 1689-1792*, Paris, C. Lévy, 1892 (S.H.D. 8<sup>o</sup>1944).

Leclère (Micheline), « Les réformes de Castries (14 octobre 1780-23 août 1787) », *Revue des questions historiques*, janvier 1937, p. 28 à 61.

Lefèvre (Amédée), *Histoire du service de santé de la marine militaire et des écoles de médecine navale en France, depuis le règne de Louis XIV jusqu'à nos jours, 1666-1867*, Baillièere et C<sup>ie</sup>, 1867 (S.H.D. 32L13).

Legohérel (Henri) [1937], *Une commission extraordinaire du Conseil d'État du Roi : la Commission de liquidation des dettes de la Marine et des Colonies (1758-1768)*, 1968 (S.H.D. 3S2513).

Le Guisquet (Bernard), « Le dépôt des cartes, plans et journaux de la Marine sous l'Ancien Régime », *Annales hydrographiques*, vol. 18, n<sup>o</sup> 765, 1992, p. 5 à 31 (S.H.D. 3S4181).

Le Hénaff (Armand) [1882-1968], *Étude sur l'organisation administrative de la Marine sous l'Ancien Régime et la Révolution*, Larose et Tenin, 1913 (S.H.D. 6U41).

Lutun (Bernard) [1955], *La marine de Colbert. Études d'organisation*, Economica, 2003.

—, « Les comptes fantastiques de la Marine (1844-1889) », *Études et documents*, publié par le C.H.E.F.F., t. VI, 1994, p. 309 à 327.

—, « Le plan d'Estaing [de 1763] ou L'impossible réforme de la Marine », *Revue historique*, n<sup>o</sup> 591, juillet-sept. 1994, p. 3 à 29.

—, « Le cadre réglementaire des marchés de la Marine (1850-1885) », *Marchés publics, la revue de l'achat public*, n°259, juillet-août 1991, p. 56 à 65.

—, « Les approvisionnements de la Marine (1661-1761) », *Revue administrative*, n° 326, mars-avril 2002, p. 179 à 196, et n° 327, mai-juin 2002, p. 292 à 311.

—, *Marine et comptabilité : une incompatibilité ? Contribution à l'histoire des finances de l'État français*, autoédition, 2007 et 2010.

Mittet (G.), *Colbert et la législation forestière*, thèse de droit, 1970.

[Moret (Edmond)], *Recherches historiques sur l'administration de la marine française de 1629 à 1815*, Paris, F. Didot, 1849 (S.H.D. 8°62170).

Ollivier (Maurice), *Contribution de l'ordonnance du 15 avril 1689 à l'organisation de la marine de guerre française*, dact., 1950 (S.H.D. 7T1299).

Pouzelgues (Patrick), *Organisation et structures de la marine nationale*, thèse de droit, université Paris II, 1979.

Pritchard (James), *Louis XV's Navy, 1748-1762. A Study of Organization and Administration*, Kingston et Montréal, McGill U.P., 1987 (S.H.M. 8°6748).

Taillemite (Étienne), « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 13, sept. 1986, p. 1 à 14.

Tripier (Yves), « L'agent maritime sous la Révolution », *Mém. Soc. hist. archéo. Bretagne*, 1981, p. 223 à 248.

### 3.5. Marine militaire.

#### 3.5.1. Ports de guerre.

Agulhon (Maurice) [1926], *Toulon de 1815 à 1851. Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique*, La Haye, Mouton, 1970 ; 2<sup>e</sup> éd., 1977.

—, dir., *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980.

Battesti (Michèle), « Vauban, thuriféraire de Cherbourg ou De l'incidence de la bataille de La Hougue sur le destin du port de Cherbourg », *Revue historique*, n° 587, juillet-sept. 1993, p. 75 à 95.

Bernard (Maurice), *La municipalité de Brest de 1750 à 1790*, 1915.

Bonnel (Ulane), « Le rôle de Brest dans la guerre de l'Indépendance américaine », actes des 107<sup>e</sup> et 108<sup>e</sup> C.N.S.S., Études d'histoire maritime, Paris, C.T.H.S., 1984, p. 149 à 164.

Borély (A. E.), *Histoire de la ville du Havre et de son ancien gouvernement*, 5 vol., Le Havre, Lepelletier, 1880-1885 (S.H.D. 8V3).

Boulaire (Alain) [1947], *Brest et la marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat d'État, université Paris IV, 1988.

—, « La marine royale à Brest en 1790 », actes des 107<sup>e</sup> et 108<sup>e</sup> C.N.S.S., Études d'histoire maritime, Paris, C.T.H.S., 1984, p. 165 à 180.

Brun (Vincent-Félix) [1790-1863], *Guerres maritimes de la France. Port de Toulon, ses armements, son administration depuis son origine jusqu'à nos jours*, 2 vol., Paris, Plon, 1861.

Buffet (Henri-François) [1907-1973], *Le Port-Louis sous Louis XIV et les origines de Lorient*, thèse de l'École des chartes, 1935 (publié sous le titre *Lorient sous Louis XIV*, Rennes, Oberthur, 1937, S.H.D. 5A111).

—, *Le vieux Port-Louis, monographie du Port-Louis de Bretagne*, Mâcon, Protat frères, 1938 (S.H.D. 5A110).

Busson (Jean-Pierre), « La vie à Brest en 1779, d'après le journal inédit du chevalier de Viella, garde de la Marine », actes des 107<sup>e</sup> et 108<sup>e</sup> C.N.S.S., Études d'histoire maritime, C.T.H.S., 1984, p. 67 à 81.

Crook (Malcolm), *A Social Study of Toulon, 1760-1790*, PhD, université de Londres, 1977.

Deleau (Christine), *Le port de Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783)*, thèse de l'École des chartes, 1983.

Gabet (Camille), *La naissance de Rochefort sous Louis XIV, 1666-1715. Une ville nouvelle et ses habitants au Grand Siècle*, Rochefort, Centre d'animation lyrique et culturel de Rochefort, 1985 (S.H.D. 8°6217).

Gaudillot (Jeanne-Marie), *Le voyage de Louis XVI en Normandie, 21-29 juin 1786. Textes et documents*, Cherbourg, Soc. nat. acad. de Cherbourg, 1967 (S.H.D. 4°843).

Goris (Jean-Marie), « Vauban et Dunkerque, d'après sa correspondance », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 25, 1991, p. 43 à 72.

Hampson (Norman), *La Marine de l'an II. Mobilisation de la flotte de l'Océan (1793-1794)*, Paris, Librairie Marcel Rivière, 1959.

Henwood (Philippe) et Monange (Edmond), *Brest, un port en révolution, 1789-1799*, Rennes, Ouest-France, 1989.

Honoré (Louis), *L'émigration dans le Var (1789-1825)*, Draguignan, Mémoires de la Soc. ét. scient. et archéo. de Draguignan, 1923.

Jégou (François), *Marine militaire et corsaires sous le règne de Louis XIV. Histoire de Lorient, port de guerre (1690-1720)*, 2<sup>e</sup> éd., Vannes, Lafolye, 1887 (S.H.D. 31E20).

—, *Histoire de la fondation de Lorient*, Lorient, Lesnard, 1870 ; rééd., Marseille, Laffitte, 1976 et Péronnas, éd. de la Tour Gile, 1994.

—, « Lorient, arsenal royal, 1690-1720 », *R.M.C.*, 1878-1880 et 1883.

Le Bouëdec (Gérard) [1949], *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée : une reconversion réussie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, 4 vol. et un atlas, Paris, la Librairie de l'Inde, 1994.

Le Gallo (Yves), dir., *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976.

Le Henaff-Jégou (Monique), *Rochefort-sur-mer, ville de la Marine, étude démographique, 1680-1820*, thèse, université de Bordeaux, 1988 ; Lille, A.N.R.T., 1989.

Lemaire (Louis) [1877-1941], *Histoire de Dunkerque jusqu'en 1900*, Dunkerque, imp. Nord mar., 1928.

Levot (Prosper-Jean), *Histoire de la ville et du port de Brest*, 5 vol., Paris, Bachelin-Deflorenne (vol. 1 à 3) et Brest, 1864-1875.

Lévy (André) [1943], *Brest et les Brestois (1720-1789). Étude d'une croissance urbaine au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, université de Brest, A.N.R.T. de Lille III, 1987.

L'Haridon (J.), *Les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Brest*, D.E.S. de l'université de Brest, 1964.

Martin (Alphonse) [1854-1930], *Histoire de la marine militaire au Havre, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècle*, Fécamp, imp. Durand, 1899 (S.H.D. 31M4).

Masson (Paul), « Les galères de France (1481-1781). Marseille, port de guerre », *Annales de la faculté des lettres d'Aix-en-Provence*, 1938 (S.H.D. 27H67).

Noulet (B.), « Fallait-il construire la digue de Cherbourg ? », *Neptunia*, n° 181, 1991.

Pons (Zénon), *Mémoires pour servir à l'histoire de la ville de Toulon en 1793*, C. J. Trouvé, 1825.

Rambert (Gaston), *Nicolas Arnoul, intendant des Galères à Marseille, 1665-1674. Ses lettres et mémoires relatifs à l'agrandissement de la ville et à l'entretien du port*, Marseille, Provincia, 1931 (S.H.D. 31R94).

Savarit (Robert), dir., *Rochefort, trois siècles en images*, 2 vol., Rochefort, 1981-1983 ; 2<sup>e</sup> éd., Centre d'animation lyrique et culturel de Rochefort, 1988.

Saint-Léger (Alexandre de), *La Flandre maritime et Dunkerque sous la domination française (1659-1789)*, Paris, Tallandier, 1900.

Talleg (Y.), *La marine royale au port de Brest à la veille de la Révolution*, mémoire de maîtrise, université de Brest, 1983.

Tramoni (Antoine), *Toulon, 1789-1799*, Nice, C.R.D.P. de Nice, 1988.

Tyl (Gillette), *Le port et la ville de Cherbourg au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de l'École des chartes, 1961.

Vergé-Franceschi (Michel), *Toulon, port royal, 1481-1789*, Paris, Tallandier, 2002.

Viaud (Jean-Théodore) et Fleury (Élie-Jérôme) [1791-1869], *Histoire de la ville et du port de Rochefort*, 2 vol., Rochefort, Fleury, 1845 ; réimp., Genève, Slatkine, 1977.

Zysberg (André) [1947], *Marseille au temps des galères*, Marseille, Rivages, 1983.

—, « La flotte du Havre en 1664 et 1686 », Le Havre, 1994.

### 3.5.2. Arsenaux et matériel naval.

Aboucaya (Claude), *Les intendants de la Marine sous l'Ancien Régime. Contribution à l'étude du département, du port et de l'arsenal de la Marine de Toulon*, Gap, imp. Louis-Jean, 1958 (S.H.D. 8°2659).

Acerra (Martine), *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, 4 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1993.

Bamford (Paul), *Forest and French Sea Power, 1660-1789*, Toronto, T.U.P., 1956 (S.H.D. 8°2481).

Beauchesne (Geneviève), *Historique de la construction navale à Lorient de 1666 à 1770*, Vincennes, S.H.M., 1980.

Bertin (Émile) [1840-1924], *La marine moderne, ancienne histoire et questions neuves*, Paris, Flammarion, 1920.

Bertrand (Élie) [?-2003], « Bois de marine au pays de Tronçais », *Bulletin des amis du musée de Saint-Vic*, 1992-1993, n° 28, p. 28 à 37.

Bitaubé (Pierre), *Corderie royale de Rochefort, l'histoire retrouvée*, Rochefort, Centre int. mer, 1985.

Blond (G.), « Quand la Marine administrait les bagnes », *Neptunia*, n° 49 et 50, 1958.

Bonnefoy (François) [1926], « Les armes portatives de la marine française (1660-1789) », *Marins et océans*, t. 2, Economica, 1991, p. 49 à 73.

Bonnet de La Tour (Maurice), *Les arsenaux de la Marine*, thèse de droit, université de Paris, 1949 (S.H.D. 4°361).

Boudriot (Jean) [1921], *L'artillerie de mer, France, 1650-1850*, Nice, Ancre, 1992.

—, « Les navires porte-mortiers », *Neptunia*, n° 98 et 99, 1970.

—, *Le vaisseau de 74 canons. Traité pratique d'art naval*, 4 vol., Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1973-1977 ; éd. de Paris, chez l'auteur, 1988.

—, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons, historique, 1650-1850*, Nice, Ancre, 1995.

—, *Marine royale, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles : uniformes, équipements, armement*, Paris, chez l'auteur, 2003.

—, *Les vaisseaux de 50 et 64 canons, historique, 1650-1850*, Nice, Ancre.

—, *Modèles historiques au Musée de la marine*, Nice, Ancre, 1997.

— et Berti (Hubert), *La frégate : marine de France, 1650-1850*, Nice, Ancre, 1992.



Cadis (Joseph), « L'arsenal de Toulon de l'origine à la Révolution » et « L'arsenal de Toulon de 1789 à 1815 », *Mémorial de l'artillerie française*, 1952, n° 2 et 1957, n° 3.

Chapelle (Howard Irving), *The Search for Speed under Sail, 1700-1855*, Londres, Allen and Unwin, 1968 (S.H.D. 8°3680).

Coat (Paul), *Les arsenaux de la Marine de 1631 à nos jours*, Brest, éd. de la Cité, 1982 (S.H.D. 4°1660).

—, *L'arsenal de Brest*, Joué-lès-Tours, Alan Sutton, 1996.

Conturie (Pierre-Marie-Joseph) [1886-1966], *Histoire de la fonderie nationale de Ruelle, 1750-1940, et des anciennes fonderies de canons de fer de la Marine*, 2 vol. parus (1750-1880), Paris, I.N., 1951-1952.

Corre (Armand), « Les anciennes corporations brestoises. Les charpentiers et les calfats de marine, la confrérie de Saint-Elme », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, Quimper, 1898.

Cros (B.), « Le bassin Groignard dans l'arsenal de Toulon », *Neptunia*, n° 177, 1990.

—, « Les formes de Pontaniou dans l'arsenal de Brest (1683-1818) », *Neptunia*, n° 162 et 163, 1986.

Crouzet (François) [1922], « Recherches sur la production d'armements en France (1815-1913) », *Revue historique*, n° 509, jan.-mars 1974, p. 45 à 84 ; « Remarques sur l'industrie des armements en France (du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à 1914) », n° 510, avril-juin 1974, p. 409 à 422.

Dagnaud (Gaston) [1860- ?], *La condition des ouvriers des arsenaux de la Marine, étude économique et sociale*, Giard et Brière, 1904 (S.H.D. 29R7 ou 8°3582).

Demangeon (Alain) et Fortier (Bruno), *Les vaisseaux et les villes. L'arsenal de Cherbourg*, Bruxelles et Liège, Mardaga, 1978.

Demerliac (Alain), *La marine de Louis XIV : nomenclature des navires français de 1661 à 1715*, Nice, Oméga, 1992.

—, *La marine de Louis XV : nomenclature des navires français de 1715 à 1774*, Nice, Oméga, 1995.

—, *La marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Nice, Oméga, 1996.

Dessert (Daniel) [1944], *La flotte militaire française et les constructions navales de 1661 à 1672*, mémoire de maîtrise, université Paris X, 1968.

—, *La Royale. Marins et vaisseaux du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

Dupont (André) [1866-1949], *Les arsenaux de la Marine de 1689 à 1910, leur organisation administrative*, Paris, Berger-Levrault, 1913 (S.H.D. 14L46).

Dupont (Maurice) et Fardet (Marc), *L'arsenal de Colbert, Rochefort*, Rochefort, Centre int. mer, 1986.

Duval (Michel), « Les relations maritimes entre les pays du nord de la Baltique et les ports bretons (1680-1770) : bois de marine et autres matériaux d'armement », dans le recueil *Charpiana*, 1991, p. 775 à 785.

Épin (Christian), *Les ouvriers des arsenaux de la Marine sous Napoléon. Vivre et survivre en travaillant pour l'État*, Montreuil, L'Herminette, 1990.

Forget (Mireille) [1910-1991], *Illustration du Vieux-Toulon*, Avignon, Aubanel, 1983.

Frémy (Raymond) et Basili (Georges), *Des noms sur la mer et De nouveaux noms sur la mer*, Paris, A.C.O.R.A.M., 1991 et 1994.

Gaudin (R.), « Marc-René, marquis de Montalembert », *Bulletin et mémoires de la Société archéologique et historique de la Charente*, Angoulême, 1939, p. 49 à 127.

Gille (Paul) [1884-1970], « La jauge au XVIII<sup>e</sup> siècle », actes du 1<sup>er</sup> colloque international d'histoire maritime, M. Mollat, éd., Paris, S.E.V.P.E.N., 1957, p. 85 à 102.

—, « Jauge et tonnage des navires », actes du 4<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime, M. Mollat, éd., Paris, S.E.V.P.E.N., 1962, p. 465 à 470.

Ginoux (Charles) [1817-1900], *Des adjudications au rabais d'ouvrages de sculpture et de peinture pour les vaisseaux de l'État (1670-1804)*, Paris, Plon, Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1891.

- Giraudier (S.), « L'établissement d'Indret, des origines à 1914 », *Annales de Bretagne*, t. 100, 1993, n° 3, p. 357 à 378.
- Gougéard (Auguste) [1827-1886], *Les arsenaux de la Marine*, 2 vol., Paris, Berger-Levrault, 1882.
- Coll., *Premières rencontres d'histoire de la métallurgie [à Guérimy]*, Nevers, imp. Jamois, 1994.
- Guilleux La Roërie (Louis) et Vivielle (Jean-Baptiste) [1875-1944], *Navires et marins, de la rame à l'hélice*, 2 vol., Bruxelles et Paris, 1930 ; 2<sup>e</sup> éd., 1946 (S.H.D. 4°627).
- Coll., *Les ports militaires de la France. Notices historiques et descriptives*, 1867 (extraits de la R.M.C.) ; rééd. par les éditions du Palais-Royal, Paris, 1974.
- Hampson (Norman), « Les ouvriers des arsenaux de la Marine au cours de la Révolution française (1789-1794) », *Revue H.E.S.*, 1961, p. 286 à 329 et 442 à 473 (S.H.D. 8°3763).
- Journet (Jean-Louis), *Les approvisionnements de la marine de guerre française de 1661 à 1672*, mémoire de maîtrise, université Paris X, 1968.
- Juet (Hubert), « Rôle moteur de la Marine dans le développement de la sidérurgie au XVIII<sup>e</sup> siècle », actes des 114<sup>e</sup>-115<sup>e</sup> C.N.S.S., section d'histoire des sciences et techniques, 1991, p. 59 à 79.
- Lamb (Thomas), éd., *Ship Design and Construction, Written by an International Group of Authorities*, Jersey City (N.J.), Society of Naval Architects and Marine Engineers, 2 vol., 2003-2004.
- Lamy (Yvon), *Hommes de fer en Périgord au XIX<sup>e</sup> siècle*, Lyon, la Manufacture, 1987.
- Le Bouëdec (Gérard) [1949], *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, thèse de doctorat, Paris, La librairie de l'Inde, 1994, 4 vol. et un atlas.
- Le Goff (Timothy J.A.) et Meyer (Jean), « La construction navale en Bretagne de 1762 à 1788 », *Annales de Bretagne*, t. 76, 1969, p. 433 à 443, et t. 77, 1969, p. 345 à 370 (S.H.D. 3S2707).
- , « Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales E.S.C.*, n° 26, jan.-fév. 1971, p. 173 à 185, cartes, tableaux (S.H.D. 3S2737).
- Le Marquand (Henry), *La question des arsenaux (Guerre et Marine)*, Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1923 (S.H.D. 22R15).
- Lemineur (Jean-Claude), *Les vaisseaux du Roi-Soleil, création et évolution de la Marine sous Louis XIV*, Nice, Omega, 1996.
- Le Roc'h-Morgère (Louis), « Notes sur l'administration du port de Brest en 1749 », actes des 107<sup>e</sup>-108<sup>e</sup> C.N.S.S., Brest-Grenoble, 1982-1983, *Études d'histoire maritime*, Paris, C.T.H.S., 1984, p. 135 à 145.
- Lévi (Jean-Daniel) et Verdier (Hugues), *De l'arsenal à l'entreprise [la D.C.N.]*, Paris, Albin Michel, 2004.
- Levot (Prosper), *Histoire de la ville et du port de Brest*, Mme Bachelin-Deflorenne, 1864-1866, 3 vol.
- Llinarès (Sylviane) [1958], *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1994.
- Lombaerde (Piet), éd., *Antwerpen tijdens het Franse Keizerrijk, 1804-1814. Marine-arsenaal, metropool en vestingstad*, Anvers, Simon Stevingstichting, 1992.
- Coll., *L'Orient arsenal, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, catalogue d'exposition, Lanester, éd. les Trois Rivières, 1983.
- Lutun (Bernard), *Une forge nationale, pour quoi faire ? Les forges de La Chaussade à Guérimy (Nièvre), 1840-1885*, 2 vol. dact., mémoire de maîtrise, université Paris IV, 1990.
- Mancel (Émile), *L'arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, Dunkerque, Chiroutre-Gauvry, 1901 (S.H.M.32E25).
- Mathieu (Jacques), *La construction navale royale à Québec, 1739-1759*, Québec, 1972.
- Maubant (Christiane) et Duboc (Frank), *Navalis, cinq siècles de construction navale au Havre*, Le Havre, imp. de la ville, 1988.

Mémain (René), *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert*, Paris, Hachette, 1837.

Monfeld (Wolfram zu), *Encyclopédie navale des modèles réduits. Guide du collectionneur et du modéliste*, trad., Paris, Gérard Watelet, 1979.

Pacini (Eugène), *La Marine, arsenaux, navires, équipages, navigation, atterrages, combats*, illustré par Morel-Fatio, Curmer, 1844 ; rééd., Rennes, la Découverte, 1996.

Peter (Jean) [1922], *La marine du Levant sous Louis XIV. Toulon, l'arsenal modèle de Vauban*, thèse de doctorat d'histoire, université Paris IV, 1993.

—, *Vauban et Toulon. Histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1994.

—, *L'artillerie et les fonderies de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995.

—, *Le port et l'arsenal du Havre sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995.

—, *Le port et l'arsenal de Brest sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1997.

—, *Les manufactures de la Marine sous Louis XIV. La naissance d'une industrie de l'armement*, Paris, Economica, 1997.

Pfister-Langanay (Christian), « Charpentiers et navires à Dunkerque de Louis XIV à 1914 », *Revue du Nord*, n° 1 hors série, 1986, p. 267 à 301.

Priem (Georges), « Le passé du Havre, l'ancien arsenal de marine et le bassin du Roi », *Neptunia*, n° 36, 1954.

Reussner (André), « Le transport des mâts du Nord dans les ports du Ponant (1778-1783) », *Neptunia*, numéro de Noël 1947.

Roumagnac (Cyrille), *L'arsenal de Toulon et la Royale*, Joué-lès-Tours, Alan Sutton, 2001.

Coll., *Six cents ans de constructions navales*, numéro spécial de la *Revue historique des armées*, 1974.

Vergé-Franceschi (Michel) et Rieth (Éric), *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV : édition critique des deux albums dits de Jouve et de l'album de Colbert*, du May, 1992.

Verne (José-Paul), « Essai de reconstitution de quelques bâtiments de la flottille qui évoluait sur le grand canal du château de Versailles, à partir d'un dessin anonyme de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle », *Neptunia*, n° 190, 1993, p. 18 à 27.

Vichot (Jacques), *Répertoire des navires de guerre français*, Association des amis du Musée de la marine, 1967.

Villiers (Patrick) [1948], *La marine de Louis XVI. I. Vaisseaux et frégates de Choiseul à Sartine*, Grenoble, Debbane, 1985 (seul volume paru).

### 3.5.3. Galères.

Lachenaud (Henry), *Le corps royal des Galères sous Louis XIV (1661-1715)*, thèse de l'École des chartes, 1898.

Vigié (Marc), *Les galériens du Roi, 1661-1715*, Paris, Fayard, 1985.

Zysberg (André), *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris, le Seuil, 1987 ; éd. de poche, 1991.

— et Burette (René), *Gloire et misère des galères*, Paris, Gallimard, 1988.

### 3.5.4. Ordre de Malte.

Durègne de Launaguet (Raymond, baron), « Quelques aspects de la marine des chevaliers de Rhodes et de Malte », *Communications de l'Académie de marine*, 1<sup>er</sup> trimestre 1988, p. 9 à 20.

Engel (C.), « Les caravanes des chevaliers de Malte », *Neptunia*, n° 87, 1967.

Godechot (Jacques), « La France et Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle » *Revue historique*, t. 206, oct.-déc. 1951, p. 67 à 79.

—, *Histoire de Malte*, Paris, P.U.F., col. Que sais-je ?, 1952 ; 3<sup>e</sup> éd., 1981.

Petiet (Claude), *Ces messieurs de la Religion. L'ordre de Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle ou le crépuscule d'une épopée*, Paris, France-Empire, 1992.

Plaisse (André), *Le rouge de Malte ou les curieux « mémoires » du bailli de Chambray*, Rennes, Ouest-France, 1991.

Wismes (Armel de) [1922], *Les chevaliers de Malte*, Paris, France-Empire, 1972 ; nouv. éd., 1998.

### 3.5.5. Officiers militaires.

Aman (Jacques), *Les officiers bleus dans la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Genève, Droz, 1976.

—, « L'historique du grade de capitaine de frégate », *Communications de l'Académie de marine*, 1987-1988, n° 3, p. 17 à 42.

Antier (Jean-Jacques), *L'amiral de Grasse, héros de l'indépendance américaine*, Paris, Plon, 1965 ; nouv. éd., Rennes, Ouest-France, 1991.

Bonnel (Ulane) [1912 ?-2006], éd., *Fleurieu et la marine de son temps*, Paris, Economica, 1992.

Bonnet-Bertrand (Nathalie), *Le corps des officiers de marine sous le Directoire*, thèse de l'École des chartes, 1984 (S.H.D. 4°2195).

Bouclon (abbé Adolphe de) [1813-1882], *Liberge de Granchain, capitaine des vaisseaux du Roi, major d'escadre, directeur général des ports et arsenaux, géographe, astronome*, Évreux, imp. Hérissey, 1866.

Boudriot (Jean) [1921], « Aspects de la marine de l'Ancien Régime : l'état-major à table », *Neptunia*, n° 164, 1986.

—, « Vieille marine et cuisine », *Neptunia*, n° 159, 1985.

Boulaire (Alain), « Le comte d'Hector, commandant de la Marine à Brest en 1789 », *Cahiers de l'Iroise*, 1988, p. 134 à 137.

Brossard (Maurice de) [1909-1997], *Kerguelen. 1. Le découvreur et ses îles ; 2. Îles australes*, 2 vol., Paris, France-Empire, 1970-1971.

—, *Lapérouse, des combats à la découverte*, Paris, France Empire, 1978.

Carré (Henri) [1873-1954], *Duquesne et la marine royale, de Richelieu à Colbert*, Sfelt, 1950.

—, *Duguay-Trouin, corsaire et chef d'escadre*, Paris, Gallimard, 1941.

Carrière (M.), « Rochegude (Henri [de] Pascal, [marquis] de) (1741-1834), amiral philologue », *Neptunia*, n° 115, 1974.

Chack (Paul) [1876-1945], *L'homme d'Ouessant : du Chaffault*, 1931 (S.H.D. 17R18) ; repris dans *Marins à la bataille. T. 1. Des origines au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. du Gerfaut, 2001.

Charpentier (Louis), *D'Amblimont, chef d'escadre de Louis XIV*, Paris, Soc. éd. géog. mar. col., 1928.

Chassériau (Frédéric), *Notice sur M. le comte de Fleurieu, ministre de la Marine et des Colonies*, Paris, F. Didot, 1856.

- Claverie (Jean-François), « L'organisation administrative du port de Rochefort. Les officiers de port, 1715-1789 », *Bulletin de la Société des antiquaires de l'ouest*, 5<sup>e</sup> série, t. 4, 1990, n° 3, p. 163 à 235.
- Corre (Armand) [1841-1908], *L'ancien corps de la Marine. Son origine et son évolution, son esprit*, Paris, Charles-Lavauzelle, [1900] (S.H.D. 2W36).
- Coulet (Georges) [1907-1978], *Monsieur de Cogolin, chef d'escadre des armées navales. Un marin provençal au XVII<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, chez l'auteur, 1974.
- Crisenoy (Jules Gigault de), « Les écoles navales et les officiers de vaisseau depuis Richelieu jusqu'à nos jours », *R.M.C.*, avril et mai 1864.
- Cunat (Charles), *Histoire du bailli de Suffren*, Rennes, Marteville et Lefas, 1852 ; rééd. en 2 vol., Librairie commerciale et artistique, 1967-1968.
- Dalido (Pierre), « De l'officier de la Marine à l'officier de marine sous Louis XIII et Louis XIV », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, n° 19, 1991, p. 6 à 35.
- Delarbre (Jules), *Tourville et la Marine de son temps. Notes, lettres et documents (1642-1701)*, Paris, L. Baudoin, 1889 (S.H.D. 32E5).
- Dessert (Daniel), *Tourville*, Paris, Fayard, 2002.
- Dinfreville (Jacques) [pseudonyme de Pierre d'Esneval], *Le chevalier d'Infreville et les marquis de la mer*, Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1973. Le début de l'ouvrage se rapporte à l'intendant Louis Le Roux d'Infreville (1600-1672).
- Dupont (Maurice) [1909-200.], *D'Entrecasteaux. Rien que la mer, un peu de gloire*, Paris, E.M.O.M., 1983.
- , *L'amiral Willaumez [1761-1845]*, Paris, Tallandier, 1987.
- , *L'amiral Decrès et Napoléon ou la fidélité orangeuse d'un ministre*, Paris, Economica, 1991.
- du Rostu (Loïc), *Le dossier Kerguelen*, Paris, Klincksieck, 1992.
- Forlivesi (Luc), *L'amiral Laurent-Jean-François Truguet (1752-1839)*, thèse de l'École des chartes, 1990.
- Granier (Hubert), *Histoire des marins français, 1789-1815*, Nantes, éditions Marines, 1998.
- Gueguen (J. M.), « Le marquis de La Porte-Vezins, directeur du port de Brest (1780-1791) », *Cahiers de l'Iroise*, 1959, p. 190 à 198.
- Groulx (Lionel) [1878-1967], *Roland-Michel Barrin de La Galissonnière (1693-1756)*, Québec, P.U. Laval, 1970.
- Guyon (M.), « Les officiers de la marine royale et la Révolution », *R.M.*, oct. 1922.
- Henrat (Philippe), « Un garde-marine aux Antilles ou Les souvenirs du chevalier de Brienne (1710-1713) », *Chroniques d'histoire maritime*, n° 6, 2<sup>e</sup> sem. 1986.
- Hood (Ronald Chalmers), *Royal Republicans. French Naval Officers Corps between the Wars*, Baton Rouge, Louisiana University Press, 1985.
- Hrodej (Philippe), *L'amiral du Casse [v.1645-1715] : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, 2 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1999.
- Jal (Augustin), *Abraham Duquesne et la marine de son temps*, 2 vol., Paris, Plon, 1873 (S.H.D. 4S39 ou 4°309).
- Joret (Éric), *Absentéisme des officiers de marine à Brest pendant la Révolution (1789-1793)*, mémoire de maîtrise, université de Brest, 1985. Sous le même titre a paru un article dans *Mém. Soc. hist. archéo. Bretagne*, 1987, p. 195 à 235.
- Jullien (Pierre), « La Marine et ses émigrés, le régiment d'Hector (1790-1814) », *Neptunia*, n° 121, 1<sup>er</sup> trimestre 1976, p. 17 à 36.

- Kerallain (René de) [1849-1928], *La jeunesse de Bougainville et la guerre de Sept ans*, 1896 (S.H.D. 42G23).
- ., *Bougainville et l'escadre du comte d'Estaing, guerre d'Amérique, 1778-1779*, Macon, Protat frères, 1927 (S.H.D. 8S89bis).
- ., *Bougainville à l'armée du comte de Grasse, guerre d'Amérique, 1781-1782*, extrait du Journal de la Société des Américanistes de Paris, 1928 (S.H.D. 8S89).
- Coll., *Catalogue de l'exposition Kerguelen-Tremarec, 1734-1797*, Quimper, 1990.
- Kimbrough (Mary), *Louis-Antoine de Bougainville (1729-1811) : A Study in Naval History and Politics*, Lewiston (N. Y.), E. Mellen Press, 1990.
- La Bruyère (René) [1875-1951], *La marine de Richelieu. Sourdis, archevêque et amiral*, Paris, Plon, 1948 (S.H.D. 12°1941).
- ., *La marine de Richelieu. Maillé-Brézé, général des Galères, grand amiral (1619-1646)*, Paris, Plon, 1945 (S.H.D. 12°180).
- La Jonquière (Christian de), *Officiers de marine aux Cincinnati, annuaire*, Toulouse, éd. Poliphile, 1988.
- ., *Les marins français sous Louis XVI. Guerre de l'Indépendance américaine*, Issy-les-Moulineaux, Muller, 1996.
- Lamontagne (Roland) [1921], « La politique indigène de La Galissonnière », *Revue historique*, t. 226, oct.-déc. 1961, p. 411 à 416.
- ., *La Galissonnière et le Canada*, Montréal et Paris, P.U.F., 1962 (S.H.D. 8°3085).
- ., *Chabert de Cogolin et l'expédition de Louisbourg*, Montréal, Léméac, 1964.
- La Roncière (Charles Bourel de), *Valbelle, « le Tigre », marin de Louis XIV*, Paris, Grasset, 5<sup>e</sup> éd., 1935.
- La Varenne (Jean de) [1887-1959], *Suffren et ses ennemis*, Éditions de Paris, 1948 (S.H.D. 12°1937).
- Le Bègue de Germigny (Marc), « Guichen et les dernières croisières franco-espagnoles de la guerre d'Indépendance des États-Unis », *Revue des questions historiques*, avril 1904, p. 465 et suiv.
- Le Gallo (Yves) [1920], *Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet. Études sur la Marine et l'officier de marine, d'après les documents inédits*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1968 (S.H.D. 8°3654).
- Lemaire (Louis), *Jean Bart*, Dunkerque, imp. du Nord maritime, 1928.
- Le Marquand (Henry) [18..-1943], *Tourville, marin de Louis XIV*, Lyon, Lardanchet, 6<sup>e</sup> éd., 1942 (S.H.D. 12°855).
- ., *Vie du contre-amiral Amable-Gilles Troude [1762-1824], l'Horace français*, Brest, Morin, 1934.
- Linÿer de La Barbée (Maurice), *Le chevalier de Ternay, vie de Charles-Henry-Louis d'Arsac de Ternay, chef d'escadre des armées navales, 1723-1780*, 2 vol., Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1972.
- Lutun (Bernard) [1955], *1814-1817 ou L'épuration dans la Marine*, Paris, L'harmattan, 2005.
- Mancel (Émile), *Un contemporain de Jean Bart : le chef d'escadre d'Amblimont*, Dunkerque, Chiroutre-Gauvry, 1907 (S.H.D. 32E26), entre autres biographies.
- Margry (Pierre) [1818-1894], « Une famille dans la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle (1692-1789) [les Beaussier] », *R.M.C.*, août 1879, p. 395 à 410 ; sept. 1879, p. 640 à 673 ; oct. 1879, p. 205 à 236 ; nov. 1880, p. 314 à 351, et jan. 1881, p. 92 à 118.
- Martin-Allanic (Jean-Étienne), *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1964 (S.H.D. 8°3252).
- Martinenq (Jules de), *Notice sur l'amiral-comte Truguet*, Toulon, 1899.
- Maurel (Charles), « L'amiral Jacques Bedout (1751-1818) », *Neptunia*, n° 124, 1976.
- Michel (Jacques), *La vie aventureuse et mouvementée de Charles-Henri, comte d'Estaing (1729-1794)*, chez l'auteur, 1976.

- Monaque (Rémi) [1936], *Latouche-Tréville [1745-1804], l'amiral qui défiait Nelson*, Paris, S.P.M., 2000.
- Moulin (Stéphane), *La carrière d'un marin au XVIII<sup>e</sup> siècle, Joseph de Flotte (1734-1792)*, Gap, 1922.
- Poussin (Brigitte), *L'administration de Saint-Domingue sous le gouvernement du comte d'Estaing (27 décembre 1763-8 juillet 1766)*, thèse de l'École des chartes, 1957.
- Raillicourt (Dominique Labarre dit L. de), « Claude d'Amblimont, chef d'escadre et gouverneur des îles d'Amérique (1642-1700) », *Neptunia*, n° 63, 1961.
- , « Un chef d'escadre sous Louis XV : le marquis d'Amblimont (1690-1772) », *Neptunia*, n° 63, 1961.
- Resbecq (Hubert de Fontaine de), *Les marins inconnus. Le chevalier de La Cardonnie [1727-1791], chef d'escadre et membre de l'Académie de marine*, Paris, Dupont, 1874.
- , *Notice sur le chevalier d'Arsac de Ternay, chef d'escadre (1723-1780)*, Paris, Berger-Levrault, 1882 (tiré à part de la R.M.C.).
- Roy (Pierre-Georges) [1870-1953], *La famille de Rigaud de Vaudreuil*, Québec, Lévis, 1938.
- Rudel (Yves-Marie) [1907-1984], *Duguay-Trouin, corsaire et chef d'escadre, 1673-1736*, Paris, Perrin, 1973.
- Coll., « Dossier Suffren », *Revue historique des armées*, 1983, n° 4.
- Surcouf (Joël), *Le recrutement et la formation des officiers de marine pendant la Restauration*, thèse de l'École des chartes, 1973.
- Taillemite (Étienne), « Le recrutement des officiers de vaisseau au XVIII<sup>e</sup> siècle : une politique incohérente », *Neptunia*, n° 161, 1<sup>er</sup> tri. 1986, p. 38 à 47.
- , « Trois Kersaint dans la Marine », recueil *Charpiana*, Rennes, 1991, p. 827 à 832.
- , « L'amiral d'Orvilliers et la Marine de son temps », *Études bourbonnaises*, 1993, série n° 13, n° 364, p. 305 à 319.
- Thomazi (Auguste) [1873-1959], *Les marins de Napoléon*, Paris, Tallandier, 1978 ; nouv. éd., 2004.
- Van Hille (Jean-Marc), *Charles-Henri d'Estaing, amiral et franc-maçon, 1729-1794*, Challenger d'aujourd'hui, 1994.
- , *Les vicissitudes d'un marin provençal, le contre-amiral Jean-Gaspard Vence, 1747-1808*, Vincennes, S.H.M., 1998.
- , *Le contre-amiral d'Albert de Rions [1728-1802], un baroudeur au siècle des Lumières*, Quimper, le Phare de misaine, 1999.
- Varachaud (Marie-Christine) [1949], Vergé-Franceschi (Michel) [1951] et Zysberg (André) [1947], « Qui étaient les capitaines des vaisseaux du Roi-Soleil ? », *Revue historique*, n° 582, avril-juin 1992, p. 311 à 338.
- Vergé-Franceschi (Michel), *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1991. Dans la bibliographie de cet ouvrage, l'auteur énumère les monographies qu'il a publiées sur divers officiers de marine.
- , « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Neptunia*, n° 174, juin 1989, p. 9 à 25.
- , *Abraham Duquesne : huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris, France-Empire, 1992.
- Vidalenc (Jean) [1912-1986], « L'affaire de Quiberon, an III-1795 », actes du C.N.S.S. de Poitiers (1962), p. 299 à 333.
- Vovard (André), *L'amiral du Chaffault (1708-1794), du Canada au Maroc, d'Ouessant aux prisons de Nantes*, Fournier, 1931.

### 3.5.6. Officiers civils.

Acerra (Martine), « Les constructeurs de la Marine (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Revue historique*, n° 554, avril-juin 1985, p. 283 à 304.

—, « Jean-François Gautier [1733-1800], vie et influence d'un ingénieur marginal », *Neptunia*, n° 158, 1985.

Ami (Solange), *Les maîtres-constructeurs de la Marine à Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle, étude sociale et politique*, mémoire de maîtrise, université de Nice, 1974 (S.H.D. 4°-1084).

Bézar (Yvonne) [1893-1939], *Fonctionnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV. Les Bégon*, Paris, Albin Michel, 1932 (S.H.D. 32G34).

Boislisle (Arthur-Michel de) [1835-1908], « M. de Bonrepas, la Marine et le désastre de La Hougue », *Annuaire-bulletin de la société de l'histoire de France*, 1877.

Caillet (R.), « Le livre de raison d'un bourgeois marseillais, Félix-Antoine Dasque, commissaire général de la Marine (1710-1779) », *Provence historique*, 1956.

Coll., *Le commissariat de la Marine*, Paris, ADDIM, 1995.

Cros (B.), « Les ingénieurs de la Marine aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Neptunia*, n° 170, 1988.

Dartigues (Bernard), « Les pharmaciens de la Marine », *Bulletin de la société de pharmacie de Bordeaux*, n° 130, 1991, p. 113 à 127.

Deschard (Albert), « Notice sur l'organisation du corps du commissariat de la marine française, depuis l'origine jusqu'à nos jours », *R.M.C.*, oct.-déc. 1878, p. 472 à 511 ; jan.-mars 1879, p. 288 à 335 et 759 à 797 ; avril-mai 1879, p. 179 à 200 ; tiré à part, Paris, Berger-Levrault, 1879.

Dubé (Jean-Claude), *Les intendants de la Nouvelle-France*, Montréal, Fides, 1984.

Dumon (Francis), *Une carrière de commissaire de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle, François de Magny (1733-1800). Contribution à l'étude de l'histoire du corps des officiers de plume*, Lyon, Bosc et Riou, 1940 (S.H.D. 29R39).

Ferrier (Jacques) [1913-2003], *La direction du commissariat de la Marine à Toulon, de 1659 à 1971*, Toulon, D.C.M., 1971.

—, *Des systèmes et des hommes, Najac (1748-1823) et quelques autres en particulier, Sanary-sur-Mer*, chez l'auteur, v.1978.

Forget (Mireille), « Les inquiétudes de M. Hurson, intendant de la Marine à Toulon, en 1763 », *Bulletin des amis du Vieux-Toulon*, n° 79, 1957.

Frégault (Guy) [1918-1977], *François Bigot, administrateur français*, 2 vol., Ottawa, Inst. hist. Amérique française, 1948 (S.H.M. 8°3055).

Coll., *Bicentenaire du Génie maritime, 1765-1965*, Paris, S.P.E.I., 1965.

Giboin (Eugène) [1904-1997], « Un éminent ingénieur du Génie maritime : Jacques-Noël Sané, 1740-1831 », actes des 107<sup>e</sup> et 108<sup>e</sup> C.N.S.S., *Études d'histoire maritime*, Paris, C.T.H.S., 1984, p. 213 à 223.

Gille (Paul) [1884-1970], *L'École polytechnique et la Marine*, dact., 1954 (S.H.D. 3S1018).

Goubet (Simone), *Des Clouzeaux, intendant de la Marine et le port de Brest de 1683 à 1701*, thèse de l'École des chartes, 1930 (S.H.D. 4°2571).

Henrat (Philippe), *L'intendant général de la Marine François d'Usson de Bonrepas et sa carrière jusqu'au bombardement de Gênes*, thèse de l'École des chartes, 1965.

La Morinerie (Léon Audebert, baron de), *Michel Bégon, intendant de la Rochelle (1638-1710)*, imp. à Wittersheim, 1855.

Legohérel (Henri), *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965 (S.H.D. 8°1802).



Le Moine (E.), « Jean-Nicolas Trouille (1750-1825) », Brest, 1888.

Léonard (Jacques), *Les officiers de santé de la marine française de 1814 à 1835*, Paris, Klincksieck, 1967.

Le Roc'h-Morgère (Louis), *Un intendant de la Marine à Brest, Gilles Hocquart (1749-1765)*, thèse de l'École des chartes, 1983 (S.H.D. 4°1946).

Luce (Émile), « Un collaborateur de Sartine. Louis-Grégoire Le Hoc », *R.M.*, oct. 1957, p. 1199 à 1211.

—, « Louis-Grégoire Le Hoc, ambassadeur du Directoire à Stockholm », *Revue diplomatique*, 1957 et tiré à part, Paris, Pédone, 1957.

Niaussat (Pierre), « La multitude des "chirurgiens navigans", facteurs de dynasties médicales », *Général. Sud-Ouest*, 1993, n° 28, p. 39 à 45 ; et autres articles de ce médecin militaire sur la médecine navale.

Ozanam (Denise), *Claude Baudard de Sainte-James, trésorier général de la Marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.

Pallu de Lessert (Clément), *Essai sur la famille Pallu*, Paris, Pédone, 1907.

Pedretti (Benoît-Joseph), *L'édification d'un état de marine, ou La révolution des Colbert : les administrateurs de la marine marchande et militaire (1661-1690)*, thèse de l'École des chartes, 1995.

Perrichet (Marc) [1926], « Plume ou épée : problèmes de carrière dans quelques familles d'officiers d'administration de la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle », actes du 91<sup>e</sup> C.N.S.S., 1966, t. 2, p. 145 à 181.

—, « Autour d'un intendant de Rochefort : Sébastien-Ange Lenormant de Mézi », *Cahiers de l'université francophone d'été, Saintonge-Québec*, Jonzac, 1985, p. 79 à 84.

Pluchon (Pierre) et alii, *Histoire des médecins et pharmaciens de marine et des colonies*, Toulouse, Privat, 1985.

Pritchard (James), « From Shipwright to Naval Constructor : the Professionalization of 18th-Century French Naval Shipbuilders », *Technology and Culture*, 1987, vol. 28, p. 1 à 27.

Rambert (Gaston), *Nicolas Arnoul, intendant des galères à Marseille (1665-1674)*, thèse complémentaire de doctorat, Marseille, Provincia, 1931.

Raphanaud (Gaston), *Le baron Malouet. Ses idées, son œuvre (1740-1814)*, thèse, Paris, A. Michalon, 1907.

Rondeau (Philippe), « Un grand ingénieur du XVIII<sup>e</sup> siècle, Touffaire, étude biographique », *Soc. arch. hist. Saintonge et Aunis*, Pons, imp. N. Texier, 1884.

Tripier (Yves), « Jean-Claude Redon de Beaupréau, agent maritime au port de Brest », *Cahiers de l'Iroise*, 1982, p. 27 à 29.

Villaret (Louis) [1837-1919], « Notions historiques sur le service des constructions navales dans les ports militaires », *Mémorial du Génie maritime*, 3<sup>e</sup> série, 3<sup>e</sup> fascicule, mai 1902, p. 51 à 155 (au S.H.D.).

### 3.5.7. Troupes, artillerie, garde-côte, fortifications maritimes.

Boudriot (Jean), « Les bombardiers de la Marine », *Neptunia*, n° 119, 1975.

—, « Les compagnies franches de la Marine », *Neptunia*, n° 120, 1975.

—, « Les troupes de galères », *Neptunia*, n° 113, 1974.

Coste (Gabriel), *Les anciennes troupes de la Marine (1622-1792)*, L. Baudoin, 1893 (S.H.D. 8°6021). L'ouvrage est un tiré à part d'articles parus dans la R.M.C. de 1891 à 1893 ; nos citations sont faites d'après la revue.

Delaunay (Julien-Félix) et Guittard (Albert-Charles-Auguste-Jean), *Historique de l'artillerie de la Marine*, Dumoulin, 1889.

- Denoix (Léon) et Muracciole (Joseph), « Historique de l'artillerie de la Marine des origines à 1870 », *Mémorial de l'artillerie française*, 1963, fasc. 4 et 1964, fasc. 1 à 3 (S.H.D. 8°3541).
- Durand (C.), *Les milices garde-côtes en Bretagne de 1716 à 1792*, Rennes, 1927.
- Guillerm (Alain), *La pierre et le vent. Fortifications et marine en Occident*, Paris, Arthaud, 1985.
- Hennet (Léon), *Les milices garde-côtes*, Paris, L. Baudoin, 1886.
- Jullien (P.), « Le régiment suisse de Karrer, ancêtre des régiments coloniaux et de la Légion étrangère », *Neptunia*, n° 123, 1976.
- Le Pourhiet-Salat (Nicole), *La défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1860*, Vincennes, S.H.M., 1983.
- Peter (Jean), *Les artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995.
- Toudouze (Georges), *La défense des côtes de Dunkerque à Bayonne au XVII<sup>e</sup> siècle...*, Paris, Chapelot, 1900.

### 3.5.8. La guerre sur mer, les opérations navales.

- Aman (Jacques), *Une campagne navale méconnue à la veille de la guerre de Sept ans. L'escadre de Brest en 1755*, Vincennes, S.H.M., 1986.
- Anderson (Roger Charles), *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, U.P., 1952.
- Caron (François), *La guerre inconnue ou les raisons d'un échec : la capitulation de Louisbourg, 1758*, Vincennes, S.H.M., 1983.
- , *La guerre inconnue ou la victoire volée, bataille de la Chesapeake, 1781*, Vincennes, S.H.M., 1989.
- , *La guerre inconnue ou le mythe de Suffren : la campagne en Inde, 1781-1783*, Vincennes, S.H.M., 1996.
- Corbett (Julian Stafford) [1854-1922], *The campaign of Trafalgar*, Londres, Longmans, 1910 et 1919, 2 vol. ; rééd., Stroud, Nonesuch, 2005.
- Crisenoy (Jules Gigault de), « La campagne maritime de 1692 », *R.M.C.*, juillet 1865.
- Del Perugia (Paul) [1910-1994], *La tentative d'invasion de l'Angleterre en 1779*, 1959.
- Desbrière (Édouard) (officier de cavalerie), *Le blocus de Brest de 1793 à 1805*, Paris, Chapelot, 1902.
- Desbrière (Édouard), *1793-1805. Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques*, 4 tomes en 5 vol., Paris, Chapelot, 1900-1902 (S.H.D. 34H20).
- Desbrière (Édouard), *La campagne maritime de 1805. Trafalgar*, Paris, Chapelot, 1907.
- Dull (Jonathan R.) [1942], *The French Navy and American Independence : A Study of Arms and Diplomacy (1774-1787)*, Princeton, P.U.P., 1975 (S.H.D. 8°4255).
- *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln (Nebraska), U.N.P., 2005.
- Dupont (Maurice) et Taillemite (Étienne), *Les guerres navales françaises, du moyen âge à la guerre du Golfe*, Paris, S.P.M., 1995.
- Frégault (Guy), *La guerre de conquête*, Montréal, Fides, 1966 (S.H.D. 8°2405) [t. 9 de l'*Histoire de la Nouvelle-France* dirigée par Marcel Trudel].
- Henrat (Philippe), « Les premières armes de la marine de Louis XVI (avril-août 1778) », dans *L'année 1778 à travers la presse traitée par ordinateur*, 1982 (S.H.D. 8°5666).
- Hérouville (R. Le Boucher d') (capitaine de corvette), *Une armada pour rien. La campagne d'Orvilliers, 1779*, 1980.

- Jones (John Paul) [1747-1792], *John Paul Jones' Memoir of the American Revolution Presented to King Louis of France*, trad. et éd. Gawalt, Washington, Library of Congress, 1979.
- Jurien de La Gravière (Jean-Baptiste-Edmond) [1812-1892], *Guerres maritimes sous la Révolution et l'Empire*, 2 vol., Paris, Charpentier, 1847.
- La Condamine (Pierre de), *Le combat des Cardinaux, 20 novembre 1759, baie de Quiberon et rade du Croisic*, 3<sup>e</sup> éd., La Turballe, Alizés, 2000 (S.H.D. 12°4390).
- Lacour-Gayet (Georges), « La bataille de M. de Conflans, 1759 », *Revue historique*, t. 76, p. 26 et suiv.
- Le Moing (Guy), *La bataille navale des « Cardinaux » (20 novembre 1759)*, Paris, Economica, 2003.
- Lepelley (Roger), *Chroniques de La Hougue*, 2 vol., Versailles, chez l'auteur, 1992.
- Lewis (Charles Lee), *Admiral de Grasse and American Independence*, Annapolis, U.S. Nav. Inst., [1959].
- Lloyd (Christopher) [1906-1986], *Batailles navales au temps de la marine à voile*, trad., Paris, Flammarion, 1970 (S.H.D. 4°930).
- Mahan (Alfred Thayer) [1840-1914], *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, Londres, S. Low, Marston and C<sup>o</sup>, 1913 (S.H.D. 44G30).
- Maine (René), *Trafalgar, Waterloo naval de Napoléon*, Paris, Hachette, 1955 et Rombaldi, 1973.
- Merllie (L.), « Un combat naval raconté par un missionnaire (14 mai 1747) », *Neptunia*, n° 123, 1976.
- Poyen-Bellisle (Henri de) [1839- ?], *Les guerres des Antilles de 1793 à 1815*, Paris, Berger-Levrault, 1896 (S.H.D. 35E33).
- Pritchard (James), *Anatomy of a Naval Disaster. The 1746 French Naval Expedition to North America*, Montréal-Londres-Kingston, Mc Gill U.P., 1995.
- Taillemite (Étienne) et Guillaume (Pierre), *Tourville et Bévésiers*, Paris, Economica, 1991.
- Toudouze (Georges) [1877-1974], *La bataille de La Hougue*, Paris, Chapelot, 1899.
- Troude (Onésime), *Batailles navales de la France*, ouvrage publié par P. Levot, 4 vol., Paris, Challamel aîné, 1867-1868.

### 3.5.9. Stratégie et tactique navales ; théorie et histoire de la puissance maritime.

- Amblimont (Claude-Louis-Marguerite-François Renart de Fuchsamberg, marquis d') [1736-1797], *Tactique navale ou Traité sur les évolutions, sur les signaux et sur les mouvements de guerre*, Paris, P. F. Didot le jeune, 1788 (S.H.D. 63G1).
- Audibert de Ramatuelle (Joseph-Jacques-Cyprien-Hippolyte d') [1759-1840], *Cours élémentaire de tactique navale dédié à Bonaparte*, Baudouin, 1802 (S.H.D. 36H23).
- Belot (Raymond de) [1889-1978], Nicolas (Louis) et Reussner (André), *La puissance navale dans l'histoire*, 3 vol., Paris, E.M.O.M., 1957-1963 ; 2<sup>e</sup> éd., 1968-1971.
- Bigot de Morogues (Sébastien-François B., vicomte de M.) [1706-1781], *Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux*, Guérin et Delatour, 1763 (S.H.D. 25H12).
- Castex (Raoul) [1878-1968], *Les idées militaires de la Marine du XVIII<sup>e</sup> siècle. De Ruyter à Suffren*, Paris, L. Fournier, 1911 (S.H.D. 42G33).
- *L'envers de la guerre de course. La vérité sur l'enlèvement du convoi de Saint-Eustache par Lamotte-Piquet (avril-mai 1781)*, Paris, L. Fournier, 1912 (S.H.D. 41G36).
- *La manœuvre de La Praya (16 avril 1781), étude politique, stratégique et tactique*, Paris, Fournier, 1912.
- *Théories stratégiques*, éd. Coutau-Bégarie, 7 vol., Paris, Economica, 1996.

Clerk (John), l'aîné, *An essay of naval tactics, systematical and historical. With explanatory plates*, Londres, Cadell, 1790, 2 vol.; 2<sup>e</sup> éd., Édimbourg, A. Constable & Co, 1804, 2 vol.; 3<sup>e</sup> éd., Édimbourg, Adam Black, 1827. Traduction de Daniel Lescallier sous le titre *Essai méthodique et historique sur la tactique navale*, Paris, F. Didot, 1791-1797, 2 vol.

Corbett (Julian Stafford) [1854-1922], *England and the Seven Years' War : A Study in Combined Strategy*, 2 vol., Londres, Longmans, Green and C<sup>o</sup>, 1907; 2<sup>e</sup> éd., 1918 (S.H.D. 42G4) ; rééd., Londres, Greenhill Books, 1992 et Folio Society, 2001.

—, *Principes de stratégie maritime*, trad., Economica, 1993 (l'ouvrage original a été publié en 1911, sous le titre *Some Principles of maritime strategy*, Londres, Longmans, Green and C<sup>o</sup>, S.H.M. 21-O-45 ; rééd. Brassey's Defence Publishers, 1988).

—, *Fighting Instructions, 1530-1816*, Londres, Navy Records Society, 1905.

Coutau-Bégarie (Hervé), *La puissance maritime. Castex et la stratégie navale*, Paris, Fayard, 1985.

—, « Réflexion sur l'école française de stratégie navale », *Histoire et Défense, Cahiers de Montpellier*, n<sup>o</sup> 22, 1990, p. 5 à 29.

—, dir., *La lutte pour l'empire de la mer : histoire et géostratégie maritimes*, Paris, Economica, 1995.

—, dir., *L'évolution de la pensée navale*, 7 vol., Paris, Economica, 1991-1999.

Darrieus (Gabriel) [1859-1931], *La guerre sur mer, stratégie et tactique*, Paris, A. Challamel, 1907 (S.H.D. 19-O-63).

Daveluy (René) [1863-1939], *Les leçons de la guerre russo-japonaise. La lutte pour l'empire de la mer*, Paris, A. Challamel, 1906 et 1916 (S.H.D. 35-O-50).

—, *L'esprit de la guerre navale*, 2 vol., Paris, Berger-Levrault, 1909-1910 (S.H.D. 21-O-46).

—, *Réminiscences*, 2 vol., Paris, Economica, 1991.

Depeyre (Michel) [1960], *Tactiques et stratégies navales de la France et de l'Angleterre, 1690-1815*, Paris, Economica, 1997.

du Pavillon (Jean-François du Cheyron, chevalier) [1730-1782], *Tactique navale à l'usage de l'armée du Roi commandée par M. le comte d'Orvilliers...*, Brest, Malassis, 1779.

Gavotti (Giuseppe), *La tattica nelle grandi battaglie navali, da Temistocle a Ito*, 2 vol., Rome, Forzani, 1898 (S.H.D. 7S83).

—, *Tre grandi nomini di mare, De Ruyter, Nelson, Togo, Savona*, 1911 (S.H.D. 9W8).

Graham (Gerald Sandford) [1903-1988], *The Politics of Naval Supremacy. Studies in British Maritime Ascendancy*, Cambridge, C.U.P., 1965 (S.H.D. 8<sup>o</sup>488).

Grenier (Jacques-Raymond, vicomte de) [1736-1803], *L'art de la guerre sur mer ou Tactique navale...*, Paris, Didot l'aîné, 1787 (S.H.D. 63G3).

Hattendorff (John B.), éd., *The Influence of History on Mahan : The Proceedings of a Conference Marking the Centenary of Alfred Thayer Mahan's The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Newport, 1991 (S.H.D. 3S4065bis).

Hobson (Rolf), *Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, Boston, Brill Academy Publishers, 2002.

Hoste (Paul), s.j., *L'art des armées navales ou Traité des évolutions navales, qui contient des règles utiles aux officiers généraux et particuliers d'une armée navale...*, Lyon, Anisson et Posuel, 1697 ; 2<sup>e</sup> éd., Lyon, Bruyset, 1727.

Mahan (Alfred Thayer) [1840-1914], *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Londres, Sampson Low, Marston and Co, 1889 et 1892 ; trad. Boisse, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*, May, 1899 ; rééd., Paris, Tchou, 2001.

—, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, 2 vol., Londres, Sampson Low & C<sup>o</sup>, 1893 (S.H.D. JC142) ; rééd. à New York, 1968.

— *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Warfare on Land*, Londres, Sampson Low, 1911 (S.H.D. 19-O-48).

Masson (Philippe), *La puissance maritime et navale au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, le Grand Livre du mois, 2002.

Modelski (George) et Thompson (William R.), *Seapower in Global Politics, 1494-1983*, Seattle, U. of Washington Press, 1988.

Monaque (Rémi), *L'école de guerre navale (1896-1993)*, Vincennes, S.H.M., 1995.

Stevens (William Oliver) et Wescott (Allan Ferguson), *Histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours*, trad., Paris, Payot, 1937 (S.H.D. 8°341).

Symcox (Geoffrey), *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the guerre d'escadre to the guerre de course*, La Haye, Nijhoff, 1974.

### 3.6. Marine marchande.

#### 3.6.1. Amirauté.

Chastenet d'Esterre (Jacques de), *Histoire de l'amirauté en France*, Paris, Pédone, 1906 (S.H.D. 14V23).

Darsel (J.), *L'amirauté de Bretagne des origines à la révolution de 1789*, thèse, 1954. L'auteur a publié plusieurs monographies de sièges particuliers d'amirauté.

Lafon (Jacqueline), *Les députés du commerce et l'ordonnance de mars 1673 : les juridictions consulaires, principe et compétence*, Paris, Cujas, 1979 (S.H.D. 8°5635).

Lemaire (Louis), « L'amirauté de Dunkerque (1555-1791) », *Bulletin de l'union Faulconnier*, Dunkerque, 1934, p. 155 à 241.

Ménager (L. R.), *Amiratus, l'émirat et les origines de l'Amirauté, XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1964.

Piriu (Erwann), « L'introduction en Bretagne de l'ordonnance de 1681 sur la marine », *Cahiers d'hist. mar. du Morbihan*, 1992, n° 21, p. 25 à 32.

Rouxel (J.), *La compétence de la cour des jurats de Bordeaux*, thèse, université de Bordeaux, 1948.

Schnakenbourg (Christian), *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, 2 vol., thèse de droit, université Paris II, 1975.

#### 3.6.2. Ports marchands, bâtiments marchands.

Boudriot (Jean), *Le navire marchand, Ancien Régime. Étude historique et monographie du Mercure, 1730*, 2 vol., Paris, chez l'auteur, 1991.

— *La Compagnie des Indes, 1720-1770, vaisseaux, hommes, voyage, commerce et Monographie du Boullongne*, 2 vol., chez l'auteur, 1983 ; éd. de 1993.

Boulaire (Alain), *Voiles et voiliers au temps de Louis XV et Louis XVI*, du May, 1993.

— *La France maritime au temps de Louis XV et Louis XVI, gravures des frères Ozanne, peintures de Joseph Vernet*, éd. du Layeur, 2001.

Burgaud (Claude), *La vie maritime à Calais de 1680 à 1715*, thèse de l'École des chartes, 1951.

Cailleton (Bruno), *La construction navale dans l'amirauté de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Nantes, Hérault, 1999.

- Carrière (Charles), *Le port mondial au XVIII<sup>e</sup> siècle. Richesse du passé marseillais*, Marseille, C.C.I., 1979.
- Corvisier (André), dir., *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1983 ; éd. mise à jour, 1987.
- Dardel (Pierre) [1895- ?], *Le trafic maritime de Rouen aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, essai statistique*, Rouen, imp. Lainé, 1946.
- , *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1963 (S.H.D. 8°3790).
- , *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle...*, Rouen, Société libre d'émulation, 1966.
- Delumeau (Jean) et alii, *Le mouvement du port de Saint-Malo. 1681-1720. Bilan statistique*, Paris, Klincksieck, 1966 (S.H.D. 8°3362).
- Derville (Alain), dir., *Histoire de Calais, Dunkerque*, éd. des Beffrois, 1985.
- du Pasquier (Thierry), *Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon*, Paris, H. Veyrier, 1990.
- , *Les baleiniers basques*, Paris, SPM, 2000.
- Fontaine (Raymond), « Histoire du port de Calais », *Bulletin historique du Calaisis*, 1965 et 1966, p. 1 à 18 et 1 à 23.
- Gabory (Émile) [1872-1954], *La marine et le commerce de Nantes au XVII<sup>e</sup> siècle et au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle, 1661-1715*, Rennes, 1901 (S.H.D. 30-O-19).
- Garnault (Émile) [1831- ?], *Le commerce rochelais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 5 vol., La Rochelle et Paris, A. Challamel, 1887-1900 (S.H.D. 34G36).
- Garneray (Louis), ill., *Voiles et voiliers au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, texte de Martine Acerra, du May, 1992.
- Haudrière (Philippe), « La Révolution de 1789 et la flotte de commerce française », *Communications de l'Académie de marine*, 1988-1989, n° 3, p. 43 à 59.
- Higounet (Charles) [1911-1988], dir., *Histoire de Bordeaux*, 7 vol., Bordeaux, Féd. hist. du Sud-Ouest, 1962-1972 (S.H.D.8°3137).
- Lancelin (J.), *La police de la navigation dans les ports maritimes de commerce*, thèse, 1954.
- Lottin (Alain), dir., *Histoire de Boulogne*, Lille, P.U.Lille, 1983 ; 2<sup>e</sup> éd., le Téméraire, 1998.
- Malvezin (Théophile), *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, 4 vol., Bordeaux, Bellier, 1892.
- Meyer (Jean), *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1969.
- Moreel (Léon) et Denoix (Léon), *Dunkerque et ses chantiers de constructions navales de l'origine à nos jours*, Montrouge, Draeger frères, 1950.
- Pagès (Xavier), *L'administration des ports [de commerce] en France*, Paris, Sirey, 1938 (S.H.D. 8°13).
- Pétre-Grenouilleau (Olivier), *Les négoce maritimes français, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 1997.
- Pfister-Langanay (Christian), *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, chez l'auteur, 1985.
- Rambert (Gaston) et alii, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1949-1966 (S.H.D. 1L66) ; en part. les t. 5 à 7, de 1660 à 1789.
- Randier (Jean) [v.1926-2003], *Grands voiliers français, 1880-1930. Construction, gréement, manœuvre, vie à bord*, Grenoble, éd. des 4 Seigneurs, 1974 ; nouv. éd., M. D. Vrac, 2000.
- Richard (Robert), « La flotte de commerce du Havre (1751-1816). Étude statistique d'après les archives des classes de la Marine », dans *Aires et structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1975, p. 201 à 235 (S.H.D. 3S3336).

Roblin (Laurent), *Le commerce de la mer : Nantes, 1680-1730*, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Paris, 1987 ; Lille, A.N.R.T., 1988.

Sée (Henri), « Le commerce de Saint-Malo au XVIII<sup>e</sup> siècle, d'après les papiers des Magon », *Mémoires et documents J. Hayem*, 9<sup>e</sup> série, 1925, p. 1 à 130.

Wisemes (Armel de), *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Nantes, Brest, Saint-Malo, Lorient, Paris, Hachette, 1973 ; Genève, Famot, 1980.

Zysberg (André), « De Honfleur à Granville : bâtiments de commerce et de pêche au cours de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle », dans les mélanges Gabriel Désert, 1992, p. 201 à 224.

### 3.6.3. Économie maritime.

Boissonnade (Prosper) [1862-1935] et Charliat (Pierre) [1900-1984], *Colbert et la Compagnie de commerce du Nord (1661-1689)*, Paris, Marcel Rivière, 1930 (S.H.D. 10A80).

Charliat (Pierre), *Trois siècles d'économie maritime*, Paris, Marcel Rivière, 1931.

Crisenoy (Jules Gigault de), « La liberté de l'industrie maritime et la puissance navale de la France », *Revue contemporaine*, 1866 (S.H.D. 33P40).

Dermigny (Louis) [1916-1974], *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1719-1833*, 3 vol. et un atlas, Paris, S.E.V.P.E.N., 1964 (S.H.D. 8°3301).

—, « Escales, échelles et ports francs au moyen âge et aux temps modernes », Bruxelles, *Recueil de la Société Jean-Bodin*, t. 24, 1974, p. 213 à 644.

Dupré (Philippe), « Les activités maritimes en Normandie à la veille de la Révolution », dans les mélanges Gabriel Désert, 1992, p. 225 à 241.

Giraud (Marcel), « La Compagnie d'occident (1717-1718) », *Revue historique*, t. 226, oct.-déc. 1961, p. 23 à 56.

Haudrière (Philippe), *La compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle (1719-1795)*, 4 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1989 (S.H.D. 8°6603) ; 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., Paris, Les Indes savantes, 2005.

Lacour-Gayet (Jacques) [1883-1953], dir., *Histoire du commerce*, 6 vol., Paris, Dunod, 1950-1955 (S.H.D. 4°436).

Le Goff (Timothy), « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue H.E.S.*, 1983, n° 2, p. 457 à 483.

Lüthy (Herbert), « Necker et la Compagnie des Indes », *Annales E.S.C.*, t. 15, 1960, p. 852 à 881.

Masson (Paul) [1863-1938], *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1911.

—, *Histoire du commerce français dans le levant au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1896.

Mettas (Jean) et Daget (Serge) [1927-1992], *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 3 vol., Paris, Soc. fr. d'hist. d'outre-mer, 1978-1988.

Price (Jacob Myron), *France and the Chesapeake. A History of the French Tobacco Monopoly, 1674-1791 and of its Relationship to the British and American Tobacco Trades*, 2 vol., Ann Arbor, U. of Michigan Press, 1973 (S.H.D. 8°4199).

Sottas (Jules), *Histoire de la Compagnie royale des Indes orientales, 1664-1719*, Paris, Plon, 1905 (S.H.D. 29E1) ; rééd., Rennes, la Découverte, 1994.

Toussaint (Auguste) [1911-1987], *Le mirage des îles. Le négoce français aux Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1977.

—, *La route des îles, contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1967.

Villiers (Patrick), *Le commerce colonial atlantique et la guerre d'indépendance des Etats-Unis d'Amérique, 1778-1783*, New York, Arno Press, 1977.

#### 3.6.4. Armateurs, officiers marchands, administrateurs et agents divers.

Achalle (André), *Chirurgiens navigants normands et marine marchande au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat en médecine, université de Caen, 1991.

Bégouen-Demeaux (Maurice), *Mémorial d'une famille du Havre, les Bégouen*, 5 vol., Le Havre, imp. Etaix, 1948-1967 (S.H.M. 8°2188) ; nouv. éd., Paris, Soc. fr. hist. d'outre-mer, 1982.

Bernard (B.), *Lavigne Buisson, directeur du port de Lorient*, mémoire de maîtrise, Paris, 1972.

Boissonnade (Prosper), *La marine marchande, le port et les armateurs de La Rochelle à l'époque de Colbert (1662-1683)*, Paris, I.N., 1923.

Bosher (John Francis), *Négociants et navires du commerce avec le Canada de 1660 à 1760. Dictionnaire biographique*, trad., Hull (Canada), 1992.

Briot (Jacqueline) et Briot (Claude), *Officiers de port. Histoire de la police dans les havres et rades du commerce*, Condé-sur-Noirault, Corlet, 1989 (S.H.D. 8°6921).

Butel (Paul) [1931], *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1974.

—, *La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., thèse de doctorat, université Paris I, 1973 ; Lille, Service de reproduction des thèses, 1973.

—, dir., *Histoire de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, des origines à nos jours (1705-1985)*, Bordeaux, C.C.I., 1988.

—, et Poussou (Jean-Pierre), *La vie quotidienne à Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1980.

Carrière (Charles), *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 vol., Marseille, Inst. hist. de Provence, 1973 (S.H.D. 8°4223).

Collas (Georges), *Un cadet de Bretagne. René-Auguste de Chateaubriand, comte de Combourg (1718-1786), d'après des documents inédits sur la vie maritime, féodale et familiale en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Nizet, 1949.

Duyker (Edward), *An Officer of the Blue. Marc-Joseph Marion-Dufresne, South Sea Explorer, 1724-1772*, Melbourne, Miegunyak Press, 1993.

Filliozat (Manomani), *D'Après de Mannevillette, capitaine et hydrographe de la Compagnie des Indes (1707-1780)*, thèse de l'École des chartes, 1993.

Fournier (Joseph), *La chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris, 1599-1875*, Marseille, imp. Barlatier, 1920 (S.H.D. 6W34).

Haudrère (Philippe), *La Bourdonnais, marin et aventurier*, Paris, Desjonquères, 1992.

Kwocz (Sandrine), « Marchands et marins havrais au XVI<sup>e</sup> siècle : comment on préparait les expéditions maritimes en 1579 », *Études normandes*, 1992, n° 4, p. 24 à 36.

Lespagnol (André) [1943], *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, thèse, Saint-Malo, L'Ancre de marine, 1990 ; version remaniée, 2 vol., Rennes, P.U.R., 1997.

Martineau (Alfred) [1859-1945], *Dupleix et l'Inde française [1722-1754]*, 4 vol., Paris, Soc. éd. géog., mar. et col., 1920-1928 (S.H.D. 11A35).

—, *Dupleix, sa vie, son œuvre*, Paris, Soc. éd. géog., mar. et col., 1933 (S.H.D. 8°2064).

Maupassant (Jean de) [1882- ?], *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis (1699 ?-1780)*, Bordeaux, Férêt et fils, 1917.

Richard (Robert), *Géographie sociale du Havre. Le Grand Quai au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec une esquisse de l'évolution antérieure*, Le Havre, imp. d'Etaix, 1954 (extrait de la *Revue de la porte océane*).



Vigié (Marc), *Dupleix*, Paris, Fayard, 1993.

### 3.6.5. Assurances.

Boiteux (Louis-Augustin), *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968 (S.H.D. 8°3578).

Ducoin (Jacques), *Naufages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII<sup>e</sup> siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, 2 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1993.

Gallix (Lucien), *Il était une fois... l'assurance*, Paris, l'Argus, 1985 (S.H.D. 4°6088).

Stéphanidès (Georges), *Aspects du risque maritime aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Problèmes juridiques posés par la sécurité des mers à la fin de l'Ancien Régime*, thèse de droit, Paris ; Athènes, éd. Themelio, 1986.

### 3.6.6. Course, prises.

Bonnel (Ulane) [1912 ?-2006], *La France, les Etats-Unis et la guerre de course*, Paris, N.E.L., 1961.

Bromley (John Selwyn) [1911-1985], « The French Privateering War, 1702-1713 », dans *Historical essays, 1600-1750, presented to David Ogg*, H. E. Bell et R. L. Ollard, éd., Londres, A. and C. Black, 1964.

Coll., *Course et piraterie*, actes du colloque de San Francisco de 1975, Paris, I.H.R.T., 1980.

Crowhurst (Richard Patrick), *The French War on Trade : Privateering, 1793-1815*, Aldershot, Scolar Press, 1989.

Darricau-Lugat (Caroline), « La course basque et bayonnaise au XVII<sup>e</sup> siècle (1663-1698), d'après les registres de l'amirauté de Bayonne », *Revue historique*, n° 588, oct.-nov. 1993, p. 393 à 442.

Darsel (J.), « Le port de Dieppe et la course (fin du XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Bull. Soc. ant. Normandie*, n° 56, 1961-1962, p. 691 à 710.

Dumas (Auguste), « Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Nouvelle revue historique du droit*, t. 29, 1905, p. 317 à 377, 477 à 522, et 613 à 678.

Hrodej (Philippe), *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, P.U.R., 2002.

Jaeger (Gérard), *Forbin. La légende noire d'un corsaire provençal*, Grenoble, Glénat, 1994.

—, dir., *Vues sur la piraterie, des origines à nos jours*, Paris, Tallandier, 1992.

Lacroix (R. T.), « La guerre de course dans les ports des amirautés de Vannes et de Lorient (1744-1783) », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 26, 1946.

Le Coz (J.), *La guerre de course à Saint-Malo pendant les guerres de Louis XVI*, D.E.S. de l'université de Rennes, 1957.

Lemay (Janine), *La guerre de course à Saint-Malo pendant les guerres de Louis XV*, thèse de l'École des chartes, 1948 (S.H.D. 4°543).

Malo (Henri) [1868-1948], *Les corsaires. Les corsaires dunkerquois et Jean Bart (des origines à 1702)*, 2 vol., Paris, Mercure de France, 1912-1913.

—, *La grande guerre des corsaires. Dunkerque (1702-1715)*, Émile-Paul frères, 1925.

—, *Les derniers corsaires. Dunkerque (1715-1815)*, Émile-Paul frères, 1925 (S.H.D. 29L19).

—, « Les origines de Jean Bart », *Revue historique*, t. 115, p. 55 et suiv.

—, « Le corsaire François Thurot et l'expédition de Cartrickfergus en Irlande, 1759-1760 », *Revue historique*, t. 128, p. 20 et suiv.

Martin-Deidier née Bellion (Annick), *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, université Paris IV, 1976.

Meyer (Jean), « La course, romantisme, exutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, 1971, t. 78, p. 307 à 344.

Morel (Anne), « La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 37, 1975, p. 3 à 103, et t. 38, 1976, p. 30 à 109 (S.H.D. 4°463).

Péju (André), *La course à Nantes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Rousseau, 1900.

Robidou (abbé François), *Les derniers corsaires malouins : la course sous la Révolution et l'Empire, 1793-1814*, Rennes, Oberthur, 1919 (S.H.D. 17J32) ; rééd., Marseille, Laffitte, 1983.

Toussaint (Auguste), *Avant Surcouf. Corsaires en océan Indien*, Aix-en-Provence, université de Provence, 1989.

Villiers (Patrick), « Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'indépendance des États-Unis », *Revue historique*, n° 519, juillet-sept. 1976, p. 37 à 58.

—, *Les corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV, 1568-1713*, Villeneuve-d'Ascq, P.U. Septentrion, 2000.

Wismes (Armel de), *Jean Bart et la guerre de course*, Paris, Julliard, 1965.

### 3.6.7. Pêches.

Brière (Jean-François), *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Fides, 1990.

Brin (Erwana), *Le corps et la communauté des patrons-pêcheurs de Marseille des origines à la Révolution*, thèse de l'École des chartes, 1942.

La Morandière (Christian de), *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, 3 vol., Paris, Maisonneuve et Larose, 1962-1966 (S.H.D. 8°3101).

Lévi (Maxime), *La grande pêche basque des origines à la Révolution*, thèse de l'École des chartes, 1938.

Mollat du Jourdin (Michel) [1911-1996], *Histoire des pêches maritimes en France*, Toulouse, Privat, 1987.

Trémembert (Jacqueline), *Les pêcheries en Bretagne méridionale jusqu'à la fin de l'Ancien Régime*, thèse de l'École des chartes, 1941.

Viot-Coster (G.), *L'oppression seigneuriale en matière de pêche à la fin de l'Ancien Régime et sa fin*, thèse de doctorat, Paris, 1971.

### 3.7. Gens de mer, Classes, Invalides.

Adam (Paul) et Ferro (Marc), éd., *Seamen in Society*, recueil de rapports préparés pour le colloque de la Commission internationale d'histoire militaire à Bucarest, Perthes, 1980.

Asher (Eugene L.), *The Resistance to the Maritime Classes. The Survival of Feudalism in the France of Colbert*, Los Angeles, U.C.L.A., 1960 (S.H.D. 8°3158).

Barré (Éric) et Zysberg (André), dir., *L'équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, actes du colloque de Tatihou (1999), Saint-Vaast-La-Hougue, 2001.

Bedoy (Hubert), *Si l'histoire de la caisse des invalides de la Marine m'était contée*, thèse de doctorat en médecine, université de Lille, 1985.

Blaquart (Dominique), *Le scorbut à travers l'histoire de la Marine*, thèse de chirurgie dentaire, université de Bordeaux, 1988.

Cabantous (Alain) [1946], *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek, 1980.

—, *La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Tallandier, 1984.

—, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles (vers 1660-1794). Étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

Captier (Jacques), *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, thèse de droit, Paris, Giard et Brière, 1907 (S.H.D. 30-O-13).

Carré (Adrien), « La révolution colbertienne et l'assistance aux populations maritimes, des origines à 1673 » et « L'évolution du système des classes-invalides de 1673 (édit de Nancy) à 1784 (réforme de Castries) », actes du 97<sup>e</sup> C.N.S.S., Nantes, 1972 (S.H.D. 3S2741).

—, *Origine et historique de l'établissement national des invalides de la Marine*, Paris, Académie de marine, 1974.

Cocula-Vaillères (Anne-Marie), *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Tallandier, 1981 (S.H.D. 8°5504).

Corvisier (André), « Enquête sur les inscrits maritimes du Havre pendant la guerre de Sept ans », *Revue des soc. sav. de Haute-Normandie*, n° 61, 1971, p. 35 à 45.

Crisenoy (Jules Gigault de), « Le personnel de la marine militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seignelay, d'après des documents inédits », Paris, Challamel aîné, 1864 (extrait de la *Revue contemporaine*, juillet 1864).

—, « Les ordonnances de Colbert et l'Inscription maritime », *Journal des économistes*, 1862 (S.H.D. 33P40).

—, *Mémoire sur l'Inscription maritime adressé à la commission d'enquête sur la marine marchande*, Paris, Arthus Bertrand, 1870 (S.H.D. 5-O-36).

François (Daniel), *De la conservation de la santé de l'homme de mer à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle : le traité d'hygiène navale de Delivet*, thèse de doctorat en médecine, 1976 (S.H.D. 4°1727).

Garreau (Henri) [1823-1893], *La Caisse des invalides de la Marine, son histoire, examen critique des divers projets de réorganisation auxquels elle a donné lieu*, Paris, L. Cerf, s.d. (S.H.D. 49G6).

Garrisson-Estèbe (Janine), dir. *Une histoire de la Garonne*, Ramsay, 1982 (S.H.D. 8°5620).

Henry (Jean-François), *Des marins au siècle du Roi-Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon, 1982 (ouvrage tiré d'une thèse de doctorat d'histoire, université de Nantes, S.H.D. 4°1540).

Jouan de Kervenoaël (M. M.), *Le système des Classes à Saint-Malo au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de droit, université de Paris, 1957 (S.H.D. 4°575).

Le Goff (Timothy J.A.), « Les origines sociales des gens de mer français au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *La France d'Ancien Régime, mélanges Pierre Goubert*, t. 2, 1984, p. 367 à 380.

—, « Les gens de mer devant le système des Classes (1755-1763) : résistance ou passivité ? », actes du colloque *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'antiquité à nos jours*, publiés dans la *Revue du Nord*, numéro spécial de 1986 ; p. 463 à 479.

—, « Problèmes de recrutement de la marine française pendant la guerre de Sept ans », *Revue historique*, n° 574, avril-juin 1990, p. 205 à 233.

Loirette (Francis), « La révolte des marins du Labourd contre le système des Classes (janvier-avril 1671) », *De l'Adour au pays Basque*, Bayonne, 1971 (S.H.D. 3S2693).

Lomier (D.), « Annales du quartier maritime de Saint-Valery-sur-Somme », *Soc. ém. d'Abbeville*, 1922.

Martel (Marie-Thérèse de), *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697). Aspects de la vie des gens de mer*, Vincennes, S.H.M., 1982.

Masson (Philippe), *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1986.

—, *Les sépulcres flottants*, Rennes, Ouest France, 1987.

Mémain (René), *Matelots et soldats des vaisseaux du Roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937.

Merrien (Jean) [pseud. de René-Marie de La Poix de Fréminville, 1905-1972], *La vie quotidienne des marins au temps du Roi-Soleil*, Paris, Hachette, 1964 ; Genève, Famot, 1979.

Perrichet (Marc), « L'administration des classes de la Marine et ses archives dans les ports bretons », *Revue H.E.S.*, 1959, n° 1, p. 89 à 112.

—, « Les gens de mer dans la France de l'Ancien Régime », actes du colloque de 1980 de l'Association des historiens modernistes des universités, 1981, p. 65 à 89 (S.H.D. 4°1521).

Pillet (Jean), *Le sauvetage au temps des avirons et de la voile*, Douarnenez, éd. de l'Estran, 1985.

Rouvière (Guy), *Pathologie et thérapeutique à bord des vaisseaux de la marine de Louis XVI*, thèse de chirurgie dentaire, université de Marseille, 1993.

Sacré-Masson (Sabine) et Dumoulin (Anne-Sophie), *Le scorbut, fléau de la marine, de l'antiquité à nos jours*, thèse de chirurgie dentaire, université de Rennes, 1989.

Sueur (Laurent), « L'alimentation des marins du roi de France, de 1763 à 1789, sur les vaisseaux au long cours se dirigeant vers les Indes orientales », *Revue historique*, n° 571, juillet-sept. 1989, p. 167 à 186.

—, « La conservation des vivres et des boissons sur les vaisseaux au long cours appartenant au roi de France et qui se dirigeaient, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, vers les Indes orientales », *Revue historique*, n° 585, jan.-mars 1993, p. 131 à 140.

—, « Les maladies des marins français, de la Compagnie des Indes et de la marine royale, durant la 2<sup>e</sup> moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue historique*, n° 589, jan.-mars 1994, p. 121 à 130.

Vignols (Léon), « L'importation en France, au XVIII<sup>e</sup> siècle, du bœuf salé d'Irlande », *Revue historique*, t. 159, p. 79 et suiv.

Wismes (Armel de), *Ainsi vivaient les marins*, Paris, France-Empire, 1971 ; Genève, Famot, 1977.

### 3.8. Sciences et techniques utiles à la marine et enseignement maritime.

Alder (Ken), *Engineering the Revolution : Arms and Enlightenment in France, 1763-1815*, Princeton, P.U.P., 1999.

Allard (Michel), *Henri-Louis Duhamel du Monceau et le ministère de la Marine*, Montréal, Léméac, 1970.

Anthiaume (abbé Albert) [1855-1931], *Évolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands*, 2 vol., Le Havre et Paris, Dumont, 1920 (S.H.D. 6W20).

—, *Un ancêtre du Borda au Havre, l'École royale de marine (1773-1775)*, Paris, Dumont, 1920 (S.H.D. 8°409).

—, *Le navire. Sa construction en France et principalement chez les Normands. Sa propulsion. Sa construction au Havre, pendant le XIX<sup>e</sup> siècle*, 3 vol., Paris, Dumont, 1922-1925 (S.H.D. 4W25 ou 34J54).

Balcou (Jean), éd., *La mer au siècle des encyclopédies*, colloque de Brest de 1984, Paris, Champion, 1987.

- Berthiau (Jean), *Des maîtres entretenus aux ingénieurs, 1819-1971*, thèse de doctorat, Vincennes, S.H.M., 1999.
- Cabantous (Alain), « Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *R.H.M.C.*, t. 40, juillet-sept. 1993, p. 415 à 422.
- Cablat (Marguerite), *Louis-Henri Duhamel du Monceau et les origines du mouvement agricole au XVIII<sup>e</sup> siècle*, doctorat en droit, 1963.
- Charbonnier (Prosper) [1862-1936], « Essai sur l'histoire de la balistique », Paris, I.N., *Mémorial de l'artillerie*, 1928.
- Corvol (Andrée), dir., *Forêt et marine*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- , *Duhamel du Monceau, 1700-2000. Un Européen du siècle des Lumières*, Orléans, académie d'Orléans, 2000.
- Dainville, voir § 4.13.
- Daumas (Maurice) [1910-1984], *Les instruments scientifiques aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1953 (S.H.D. 4°441) ; rééd., Gabay, 2003.
- Demarcq (Marie-Pierre) et Legrand (Jérôme), « Ferdinand Berthoud et son œuvre », *Neptunia*, n° 187, 1992, p. 44 à 47.
- Dinechin (Bruno Dupont de), *Duhamel du Monceau : un savant exemplaire au siècle des Lumières*, Paris, Connaissance et mémoires européennes, 1999.
- Doneaud du Plan (Alfred), *L'académie royale de marine de 1778 à 1783*, 6 parties en 1 vol., Paris, Berger-Levrault, 1878-1882 (extraits de la *R.M.C.*) (S.H.D. 8°2021).
- , *La marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle, au point de vue de l'administration et des progrès scientifiques*, Paris, imp. Paul Dupont, 1867.
- Coll., *Conférences sur Henri-Louis Duhamel du Monceau prononcées à Pithiviers dans le cadre des manifestations de son bicentenaire*, Pithiviers, 1984.
- Fabre de Massaguel (Jacques), *L'école de Sorèze de 1758 au 19 fructidor an IV*, Issoudun, imp. Laboureur et C<sup>ie</sup>, 1958 (cahiers de l'association Marc-Bloch de Toulouse).
- Ferreiro, (Larrie D.), *Ships and Science. The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600-1800*, Cambridge (Massachusetts) et Londres, MIT, 2007.
- Fonsagrives (Jean-Baptiste) [1823-1884], *Recherches historiques sur l'épidémie qui ravagea l'escadre de l'amiral Dubois de La Motte et la ville de Brest en 1758*, Paris, imp. Martinet, 1859 (extrait des *Annales d'hygiène et de médecine légale*).
- Frainaud (Lucien), *Propos sur la Marine et le collège royal naval d'Alais*, Nîmes, Lacour, 1987 (S.H.D. 3S3701).
- Gaignard (Henri), *Essai sur l'enseignement maritime à Saint-Malo (à l'occasion du tricentenaire de la fondation en cette ville d'un « collège de marine »)*, Laval, 1969 (S.H.D. 4°883 ou 3S2598).
- Garsault (Théodore), *Histoire de l'enseignement primaire au Havre de l'origine de la ville jusqu'à nos jours*, Le Havre, imp. du Commerce, 1889.
- Gaullieur L'Hardy (Lucienne), « Les soucis éducatifs d'une famille de la fin du règne de Louis XV à la Restauration », *Cahiers d'histoire de l'enseignement*, n° 8, 1981-1982, p. 5 à 48, Rouen, C.R.D.P. de Rouen.
- Gille (Paul), « Les écoles de constructeurs », actes du 2<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime, M. Mollat, éd., Paris, S.E.V.P.E.N., 1959, p. 161 à 176.
- Ginoux (Charles) [1817-1900], *Les écoles d'art à Toulon, 1640-1887*, Paris, Plon, Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1887.
- Hahn (Roger) [1932], *The Anatomy of a Scientific Institution. The Paris Academy of Sciences, 1666-1803*, Berkeley, U. of California Press, 1971 ; trad., *L'anatomie d'une institution scientifique, l'Académie des sciences de Paris, 1666-1803*, Bruxelles-Paris-Yverdon-Amsterdam, 1993.

- , *Le système du monde. Pierre-Simon Laplace, un itinéraire dans la science*, trad., Paris, Gallimard, 2004.
- , et Duveen (Denis I.), « Laplace's Succession to Bézout's Post of examinateur des élèves de l'Artillerie », *Isis*, déc. 1957, p. 416 à 427 (S.H.D. 3S1543).
- Julia (Dominique) [1940], « Gaspard Monge examinateur », *Histoire de l'éducation*, n° 96, 1980, p. 111 à 134.
- , « La formation des officiers de marine dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : des gardes de la Marine aux collèges d'Alès et de Vannes », dans *Vannes aux débuts de la Révolution*, Vannes, 1989, p. 57 à 124 (S.H.D. 3S3833).
- Lamontagne (Roland), *La vie et l'œuvre de Pierre Bouguer*, Montréal et Paris, P.U.F., 1964 (S.H.D. 8°3295).
- Larras (Jean), *Cours d'hydraulique maritime et de travaux maritimes*, Paris, Dunod, 1961.
- Latty (Jean), *Traité d'économie maritime*, 4 vol., Paris, E.N.S.G.M.-I.N., 1951-1963.
- Le Bozec (Alain), *Histoire de l'école de chirurgie de Rochefort, de ses origines jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (1722-1836)*, thèse de doctorat en médecine, Bordeaux, imp. G. Taris, 1959.
- Lomier (D.), « L'école d'hydrographie de Saint-Valery-sur-Somme », *Bull. Soc. ém. d'Abbeville*, 1932, p. 18 à 51.
- Lutun (Bernard), « La survie d'une institution de l'Ancien Régime ou L'invention de l'École polytechnique (1789-1801) », *Revue historique*, n° 586, avril-juin 1993, p. 383 à 420.
- , « Une école pour les constructeurs des vaisseaux du roi de France (1740-1765) », *Revue maritime*, n° 435, 3<sup>e</sup> tri. 1994, p. 106 à 134.
- , « Des écoles de marine et principalement des écoles d'hydrographie (1629-1789) », *Sciences et techniques en perspective*, vol. 35, 1995, p. 3 à 30.
- Coll., *Marine et technique au XIX<sup>e</sup> siècle*, Vincennes, S.H.M., 1988.
- Mascart (Jean) [1872-1935], *La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799). Épisodes de la vie scientifique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, A. Rey, 1919 ; rééd. Paris, PUPS, 2000.
- Merle d'Aubigné (M.), « Avis donné à mon fils quand il est parti d'Aix pour aller à Toulon servir le Roi sur la Marine en 1770 », *Neptunia*, n° 147, 1982.
- Neuville (Didier), *Les établissements scientifiques de l'ancienne marine. Écoles d'hydrographie. Ingénieurs de la Marine au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Berger-Levrault, 1882 (tiré à part de la R.M.C.) (S.H.D. 31E27).
- Passi (Bruno), *Pour une contribution à l'étude de l'horlogerie de marine et son incidence hydrographique en Europe, 1750-1850 (France, Espagne, Pays-Bas, Danemark, Russie, Suède, Venise)*, thèse d'histoire, université Paris IV, 1982.
- [Pech de Cadet, pseudo de F. Géraud-Bastet], officier de marine, *Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée, par un ancien officier, avec une lettre du vice-amiral Jurien de La Gravière*, Quantin, 1889 (S.H.D. et B.N.).
- Rignault (Bernard), *Les forges de Buffon en Bourgogne*, Buffon, Assoc. pour la sauvegarde et l'animation des forges de Buffon, 1978.
- Roudillaud (Charles), « Le collège royal de la Marine à Toulon », *Bulletin de la Société des amis du Vieux-Toulon*, 1975, p. 119 à 130.
- Russo (François) s.j. [1909-1998], « L'enseignement des sciences de la navigation dans les écoles d'hydrographie aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », actes du 2<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime, M. Mollat, éd., Paris, S.E.V.P.E.N., 1959, p. 177 à 193.
- Sardet (Michel), *L'école de chirurgie de Rochefort (1722-1789) : un modèle sous l'Ancien Régime*, Vincennes, S.H.M., 2000.

Taton (René), *Gaspard Monge (1746-1818)*, Bâle, Birkhäuser Verlag, 1950.

—, *L'oeuvre scientifique de Monge*, Paris, P.U.F., 1951.

Torlais (Jean), *Un physicien au siècle des Lumières : l'abbé Nollet, 1700-1770*, Paris, S.U.P.I.C.O., 1954 ; nouv. éd., 1987.

Vergé-Franceschi (Michel), *Les élèves de l'École royale de marine du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle (1773-1775)*, 2 vol. dact., thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Paris, 1980.

### 3.9. Explorations maritimes.

Dunmore (John), *French Explorers in the Pacific*, 2 vol., Oxford, Clarendon Press, 1965 (S.H.D. 8°3558) ; trad. part., *I. Le dix-huitième siècle*, Paris, Hachette, 1978.

— et de Brossard (Maurice de), éd., *Le voyage de La Pérouse, récit et documents originaux, 1785-1788*, 2 vol., Paris, I.N., 1985.

Langle (Paul Fleuriot de), *La tragique expédition de La Pérouse et Langle*, Paris, Hachette, 1954 (S.H.D. 12°2322).

Coll., « L'œil expert, voyager, explorer », revue *XVIII<sup>e</sup> siècle*, n° 22, 1990.

Masson (Philippe) et Vergé-Franceschi (Michel), dir., *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993.

Mollat du Jourdin (Michel) et Taillemite (Étienne), éd., *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières (à propos du voyage de Bougainville)*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1982.

Richard (Hélène), « Une grande expédition scientifique au temps de la Révolution française : le voyage de d'Entrecasteaux à la recherche de La Pérouse », Paris, C.T.H.S., 1986.

Coll., *Rochefort et la mer. 3. Grands voyages de découvertes, du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Jonzac, 1988.

Taillemite (Étienne), *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Paris, Fayard, 1999.

Vanney (Jean-René), *Histoire des mers australes*, Paris, Fayard, 1986.

Van Reeth (Benoît), *Nicolas Baudin et le voyage aux terres australes (1800-1804)*, thèse de l'École des chartes, 1984.

### 3.10. Colonies.

Bérenger (Jean), Durand (Yves) et Meyer (Jean), *Pionniers et colons en Amérique du Nord*, Paris, A. Colin, 1973.

Bosher (John Francis), *The Canada Merchants, 1713-1763*, Oxford, Clarendon Press, 1987.

Butel (Paul), « Les Antilles pendant les guerres maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *L'Europe, l'Alsace et la France, études en l'honneur du doyen Georges Livet*, Strasbourg-Colmar, 1986.

Crowley (Terry A.), *Government and Interest : French Colonial Administration at Louisbourg, 1713-1758*, Ann Arbor, 1979.

Debien (Gabriel), *La société coloniale aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, 5 vol., Paris, Soc. hist. col. fran., 1952-1960 (S.H.D. 8°1928).

Delcourt (André), *La France et les établissements français au Sénégal entre 1713 et 1763*, Dakar, I.F.A.N., 1952 (S.H.D. 4°419).

Dermigny (Louis), « Saint-Domingue aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue historique*, t. 204, 1950, p. 234 et suiv.

Frégault (Guy), *La société canadienne sous le régime français*, Ottawa, brochures de la Soc. hist. du Canada, 1969 (S.H.D. 3S2791).

Frostin (Charles) [1929], « Les colons de Saint-Domingue et la métropole », *Revue historique*, t. 237, avril-juin 1967, p. 381 à 414.

— *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, l'École, 1975 (S.H.D. 8°4352) ; nouv. éd., Rennes, P.U.R., 2008.

Giraud (Marcel), *Histoire de la Louisiane française [1698-1723]*, 4 vol., Paris, P.U.F., 1953-1974 (S.H.D. 8°1995).

Glachant (Roger), *Les pluies et la poussière. Histoire de l'Inde des Français*, Paris, Plon, 1965 (S.H.D. 8°3422).

Hanotaux (Gabriel) [1853-1944] et Martineau (Alfred), *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, 6 vol., Paris, Plon, 1930-1934 (S.H.D. 8S154).

Kahane (Martine), *La première assemblée coloniale révolutionnaire à Saint-Domingue : l'Assemblée de Saint-Marc*, thèse de l'École des chartes, 1970.

Lacour-Gayet (Robert), *Histoire du Canada*, Paris, Fayard, 1966 (S.H.D. 8°3498).

Lacroix (Jean-Bernard), *Les Français au Sénégal au temps de la Compagnie des Indes de 1719 à 1758*, Vincennes, S.H.M., 1986.

May (Louis-Philippe), *Histoire économique de La Martinique, 1635-1763*, les Presses modernes, 1930 ; 2<sup>e</sup> éd., Fort-de-France, 1972.

— éd., *Le Mercier de La Rivière, 1719-1801*, 2 vol., Paris, éd. du C.N.R.S., 1975-1979.

Pluchon (Pierre), dir., *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Toulouse, Privat, 1982.

— et Bouche (Denise), *Histoire de la colonisation française*, 2 vol., Paris, Fayard, 1991 et 2004 ; t. 1, *Le premier empire colonial, des origines à la Restauration*, 1991.

Tarrade (Jean), *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789*, Paris, P.U.F., 1972.

Trudel (Marcel), dir., *Histoire de la Nouvelle-France [1524-1760]*, 9 vol., Montréal, Fides, 1963-1966.

Vaissière (Pierre de), *Saint-Domingue : la société et la vie créoles sous l'Ancien Régime, 1629-1789*, Paris, Perrin, 1909.

### 3.11. Comparaisons internationales.

#### 3.11.1. Comparaisons en général.

Acerra (Martine), Mérino (José) et Meyer (Jean), dir., *Les marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.P.S., 1985 ; 2<sup>e</sup> éd., 1998.

Acerra (Martine) et Zysberg (André), *L'essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, S.E.D.E.S., 1997.

Bromley (John Selwyn), *Corsairs and Navies, 1660-1760*, Londres et Ronceverte E.U.), Hambledon Press 1987.

Carrière (Charles) et Courdurié (Marcel), « Les grandes heures de Livourne au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'exemple de la guerre de Sept ans », *Revue historique*, n° 515, juillet-sept. 1975, p. 39 à 80.

Coll., *États et pouvoirs en Méditerranée (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles), mélanges offerts à André Nouschi*, 2 vol., Grasse, 1991.

Coll., *Guerres et paix, 1660-1815*, Vincennes, S.H.M., 1987.



Coll., *Histoire maritime : thalassocraties et période révolutionnaire*, actes des 114<sup>e</sup> et 115<sup>e</sup> C.N.S.S., Paris, éd. du C.T.H.S., 1991.

Davis (Ralph) [1915-1978], *The Rise of Atlantic Economies*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1973 (S.H.D. 8°4024).

Freeman (Edward), éd., *Les empires en guerre et en paix, 1793-1860*, Vincennes, S.H.M., 1990.

Haudrière (Philippe), dir., *Les flottes des compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, S.H.M., 1996.

Jeannin (Pierre) [1924-2004], *Marchands du Nord : espaces et trafics à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'E.N.S., 1996.

—, *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1969 ; 2<sup>e</sup> éd., 1987 (S.H.D. 12°4533).

Lamb (Thomas), éd., *Ship Design and Construction, Written by an International Group of Authorities*, Jersey City, 2 vol., Society of Naval Architects and Marine Engineers, 2003-2004.

Landström (Björn), *Histoire du voilier, du bateau en papyrus au trois-mâts gréé carré*, trad., Paris, Albin Michel, 1969.

Lombaerde (Piet) [1948], éd., *Naval Bases, Townplanning and Fortification during the First French Empire in Europe and the United States*, Anvers, Simon Stevingstichting, 1992.

Masson (Philippe), *Marines et océans : ressources, échanges, stratégies*, Paris, I.N., 1982.

Mollat du Jourdin (Michel), dir., *Le navire et l'économie maritime du moyen âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, actes du 2<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime (1957), Paris, S.E.V.P.E.N., 1959 (S.H.D. 8°2506).

—, *Dans les mers du nord de l'Europe, du moyen âge au XVIII<sup>e</sup> siècle*, actes du 3<sup>e</sup> colloque (1958), Paris, S.E.V.P.E.N., 1960.

—, *Océan Indien et Méditerranée*, actes du 6<sup>e</sup> colloque, Paris, S.E.V.P.E.N., 1964.

—, *Les grandes voies maritimes dans le monde (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, actes du 7<sup>e</sup> colloque, Paris, S.E.V.P.E.N., 1965.

—, dir., *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien*, actes du 8<sup>e</sup> colloque, Beyrouth (1968), S.E.V.P.E.N., 1970.

—, *Les routes de l'Atlantique*, actes du 9<sup>e</sup> colloque (1967), Paris, S.E.V.P.E.N., 1969 (S.H.D. 8°2506).

Richard (Guy), *Européens et espaces maritimes*, Paris, éd. du Temps, 1997.

Coll., *Rochefort et la mer. 2. Marines occidentales du XIV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*, Jonzac, U. franco. d'été, 1986.

Romano (Ruggiero), « Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII », dans *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milan, 1962, p. 573 à 593.

Coll., *Les bateaux. Des trières aux voiles de course*, Bibliothèque pour la science, 1999.

### 3.11.2. Danemark [Søvaernet désigne la marine militaire danoise]

Anderson (Roger Charles) [1883-?], *Naval Wars in the Baltic, 1522-1850*, Londres, C. Gilbert-Wood, 1910; rééd., Londres, Francis Edwards, 1969.

Bjerg (Hans Christian) [1944], *Søvaernet maerksdage*, s.l., Inspektøren for Søvaernet, 1984.

—, *Stavnsbånd og vaernepligt. Omkring vaernepligts reformen 1788*, Copenhague, Vaernepligtstyrelsen, 1988.

— et Frantzen (Ole L.), *Danmark i krig*, Copenhague, Politiken, 2005.

— et Erichsen (John), *Danske Orlogskibe, 1690-1860, Konstruktion og Dekoration*, 2 vol. dont un atlas, Copenhague, Lademann, 1980.

Dahl (Kai) [1897-?], *Danmarks flaade, redigeret af kaptajnløjtnant K. Dahl ; og for het biografiske stof vedkommende af hoverdarkivar H. Hjorth-Nielsen*, Copenhagen, 1934.

Hasslöf (Olof), Henningsen (Henning) et Christensen (Arne Emil), *Ships and Shipyards, Sailors and Fishermen, Introduction to Maritime Ethnology*, Copenhagen, 1972 (S.H.D. 8°989).

Hobson (Rolf) et Kristiansen (Tom), éd., *Navies in Northern Waters, 1721-2000*, Londres, Frank Cass, 2004.

Kirchhoff (H.), *Seemacht in der Ostsee im 17. und 18. Jahrhundert*, Kiel, 1907.

Schultz (J. H.), *Den danske Marine, 1814-1848*, 2 vol., Copenhagen, 1930-1932.

Sørensen (Janus), *Bidrag til sønderofficerernes og flaadens underofficers-skolers historie*, Copenhagen, 1958.

### 3.11.3. Empire ottoman.

Belhamissi (Moulay) [1930], *Marine et marins d'Alger à l'époque ottomane (1518-1830)*, 3 vol., Alger, Bib. nat. d'Algérie, 1996.

### 3.11.4. Espagne.

Mühlmann (Rolf), *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*, Cologne et Vienne, Böhlau Verlag, 1975.

Merino Navarro (José Patricio) [1948], *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.

### 3.11.5. État bourguignon.

Paviot (Jacques) [1955], *La politique navale des ducs de Bourgogne, 1384-1482*, Villeneuve-d'Ascq, P.U.L., 1995.

### 3.11.6. États-Unis d'Amérique.

Chapelle (Howard Irving), *The History of the American Sailing Navy. The Ships and their Development*, New York, Norton, 1949 (S.H.D. 38E106).

Clark (George Ramsey) [1857-1945], Stevens (William O.) [1878-1955], Alden (Carroll Storrs) [1876- ?] et Krafft (Herman Frederick) [1872- ?], *A Short Story of the United States Navy*, Philadelphie et Londres, Lippincott, 1911 ; nouv. éd., 1927, trad., *Histoire de la marine des États-Unis*, Paris, Payot, 1930.

—, *The Navy, 1775 to 1909*, 2 vol., Baltimore, The Lord Baltimore Press, 1910.

Cooper (James Fenimore) [1789-1851], *Histoire de la marine des États-Unis d'Amérique*, trad., 2 vol., Paris, Corréard, 1845-1846.

Frost (John) [1800-1859], *The Book of the Navy, Comprising a General History of the American Marine Naval Battles*, New York et Philadelphie, Appleton, 1843 (S.H.D. 41G28).

McKee (Christopher), *A Gentlemanly and Honourable Profession: the Creation of the U.S. Naval Officer Corps, 1794-1815*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991.

Paullin (Charles Oscar) [1868-1944], *The Administration of the Continental Navy of the American Revolution*, Annapolis, U.S. Naval Institute Proceedings, 1905.

—, *The Navy of the American Revolution ; its Administration, its Policy an its Achievements*, New York Haskell House Publishers, 1971 (thèse de l'université de Chicago, 1904).

—, *Classes of operations of the Continental Navy of the American Revolution*, Annapolis?, 1905.

—, *Early Naval Administration under the Constitution*, Annapolis?, 1906.

—, *Paullin's History of Naval Administration, 1775-1911. A Collection of Articles from the U.S. Naval Institute Proceedings*, Annapolis, U.S.N.I., 1968.

### 3.11.7. Grande-Bretagne.

Andrews (Kenneth Richmond), *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, C.U.P., 1984 (S.H.D. 8°6082).

Banbury (Philip), *Shipbuiders of the Thames and Medway*, Newton Abbot, David and Charles, 1971.

Baugh (Daniel A.), *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, P.U.P., 1965.

—, *Naval Administration, 1715-1750*, Londres, publications de la Naval Records Society, vol. 120, 1977 (recueil de documents commentés) (S.H.D. 3AB72).

Biesty (Stephen) (ill.) et Platt (Richard), *À bord d'un vaisseau de guerre*, trad. Randier, Paris, Gallimard, 1993.

Bromley (John Selwyn), éd., *The Manning of the Royal Navy, Selected Public Pamphlets, 1693-1873*, Londres, Navy Records Society, 1974.

Clowes (William Laird) [1856-1905], *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present*, 7 vol., Londres, Sampson Low, Marston and Co, 1897-1903 (usuels du S.H.D.) ; réimp. Chatham Publishers, 1996-1997.

Coad (Jonathan G.), *Historic Architecture of Chatham Dockyards, 1700-1850*, Londres, National Maritime Museum, 1982.

—, *The Royal Dockyards, 1690-1850 : Architecture and Engineering Works of the Sailing Navy*, Brookfield et Aldershot, Scolar Press, 1989.

—, *Portsmouth Blockmills : Bentham, Brunel and the Start of the Royal Navy's Industrial Revolution*, Swindon, English heritage, 2005.

Crowhurst (Patrick Richard), *The Defence of the British Trade, 1689-1815*, Folkestone, Dawson and sons, 1977.

Davis (Ralph), « Seamen's Sixpences ; An Index of Commercial Activity (1697-1828) », *Economica*, 1956, t. 23, p. 92 et suiv.

Davis (Ralph), *The Rise of The English Shipping Industry in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> Century*, Londres, Macmillan, 1962 ; 2<sup>e</sup> éd., Newton Abbot, David and Charles, 1972.

Ehrman (John E.), *The Navy in the War of William III : Its State and Direction, 1689-1697*, Cambridge, 1953.

Fox (Frank L.), *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, Greenwich, 1980 (S.H.D. 4°1494).

Gardiner (Robert) [1949], *The First Frigates. Nine-Pounder and Twelve-Pounder Frigates, 1748-1815*, Londres, Conway Maritime Press, 1992.

—, éd., *The Line of Battle: the Sailing Warship, 1650-1840*, Annapolis, Naval Institute Press, 1992.

Gradish (Stephen) [1937-1974], *The Manning of the British Navy during the Seven Years' War*, Londres, Royal Historical Society, 1980 (S.H.D. 8°7320).

- Graham (Gerald Sandford) [1903-?], *The Royal Navy in the War of American Independence*, Londres, H.M.S.O., 1976 (S.H.D. 12°4204).
- Holland (A. J.), *Ships of British Oak : The Rise and Decline of Wooden Shipbuilding in Hampshire*, Newton Abbot, David and Charles, 1971.
- James (sir William Milbourne) [1881-1973], *The British Navy in Adversity. A Study of the War of American Independence*, Londres, Longmans, 1926 (S.H.D. 2AB36); rééd. New York, Russell & Russell, 1970, et Cranbury, Scholar's Bookshelf, 2005.
- , *The Influence of Sea Power on the History of the British People*, Cambridge, U.P., 1948 (S.H.D. 12°2055).
- Kennedy (Paul M) [1945], *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londres, Allen Lane, 1976. Tirage de 2004 (Penguin Books) et 2006 (Prometheus Books).
- Keppel (Thomas Robert) [1811-1863], *The Life of Augustus, Viscount Keppel [1725-1786], Admiral of the White and First Lord of the Admiralty in 1782-1783*, 2 vol., Londres, H. Colburn, 1842.
- Knight (Roger J. B.), « The Introduction of Copper Sheathing into the Royal Navy, 1779-1786 », *Marriner's Mirror*, t. 59, 1973, p. 299 à 309.
- Lavery (Brian), *The Ship of the Line [1650-1850]*, 2 vol., Londres, Conway Maritime Press, 1983-1984 (S.H.D. 4°2229).
- , *Shipboard Life and Organization, 1731-1815*, Aldershot, publications de la Navy Records Society, 1998 (recueil de documents commentés).
- Lewis (Michael) [1890-1970], *A Social History of the Navy, 1793-1815*, Londres, G. Allen and Unwin, 1960 ; rééd. Chatham publishing, 2004.
- Lloyd (Christopher) [1906-?], *The British Seaman, 1200-1860. A Social Survey*, Rutherford, Fairleigh Dickinson U.P., 1970.
- , *The Nation and the Navy. A History of Naval Life and Policy*, Westport, Greenwood Press, 1974.
- , Coulter (Jack Leonard Sagar) et Keevil (John J), *Medecine and the Navy, 1200-1900*, 4 vol., Édimbourg, E. and S. Livingstone, 1957-1963 ; vol. 3, 1714-1815.
- MacDougall (Philip), *Royal Dockyards*, Newton Abbot, David and Charles, 1982.
- Mackay (Ruddock Finlay), *Admiral Hawke*, Oxford, Clarendon Press, 1965 (S.H.D. 8°462).
- Mahan (Alfred Thayer) [1840-1914], *The Life of Nelson. The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, 2 vol., Londres, Sampson Low, Marston and C°, 1897 (S.H.D. 29H22) ; 2° éd., 1899 ; rééd. Harmondsworth, Penguin Books, 1942 et New York, 1968.
- , *Types of Naval Officers, Drawn from the History of the British Navy*, Londres, Sampson Low & C°, 1902 (S.H.D. 8W11).
- , *Naval Administration and Warfare, some General Principles, with Other Essays*, Londres, Sampson Low, Marston and C°, 1908.
- , *From Sail to Steam. Recollections of Naval Life*, Londres et New York, Harper and Brothers, 1907.
- Marshall (John) [1784?-1837], *Royal Naval Biography...*, 12 vol., Londres, Longman, Rees, Orme, Brown and Green, 1823-1830.
- Morison (Samuel Eliot) [1887-1976], *The Ropemakers of Plymouth : A History of the Plymouth Cordage Company, 1824-1949*, Boston, Houghton Mufflin, 1950.
- Morriss (Roger), *The Royal Dockyards during the Revolutionary and Napoleonic Wars*, Leicester, L.U.P., 1983.
- Mundy (Godfrey Basil) [?-1848], *The Life and Correspondence of the Late Admiral Rodney*, 2 vol., Londres, John Murray, 1830 (S.H.D. 32G44) ; rééd. Boston, Gregg Press, 1972.
- Owen (John David), *The Port of London, Yesterday and Today*, Londres, Harrisson and Sons, 1927 (S.H.D. 8S94).

—, *The Origin and Development of the Ports of the United Kingdom...*, 2<sup>e</sup> éd., Londres, Allman and Son, 1948.

Owen (J. H.), *The War at Sea under Queen Anne, 1702-1708*, Oxford, 1938 (S.H.D. 5A98).

Parkinson (Cyril Northcote) [1909-1993], *Trade in the Eastern Seas, 1793-1813*, Cambridge, U.P., 1937.

—, *The Rise of the Port of Liverpool*, U.P., 1952.

—, *War in the Eastern Seas, 1793-1815*, Londres, Allen and Unwin, 1954.

Pool (Bernard), *Navy Board Contracts, 1660-1832. Contract Administration under the Navy Board*, Hamden, Archon Books, 1966.

Renaut d'Oultre-Seille (Francis-Paul) [1893- ?], *L'espionnage naval au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le « Secret Service » de l'amirauté britannique au temps de la guerre d'Amérique, 1776-1783*, Paris, éd. du Graouli, 1936 (S.H.D. 1H61).

—, *L'espionnage naval au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'affaire Montagu Fox ou l'évadé de la Tour de Londres, 1780-1781*, 2 vol., Paris, éd. du Graouli, 1937 (S.H.D. 8°2672 ou 2673).

Rich (Edwin Ernest) [1904-?], *Hudson's Bay Compagny, 1670-1870*, 3 vol., New York, Macmillan, 1960-1961.

Richmond (Herbert William) [1871-1946], *The Navy in the War of 1739-1748*, 3 vol., Cambridge, C.U.P., 1920 (S.H.D. 42G35).

—, *The Navy in India (1763-1783)*, Londres, 1931 (S.H.D. 7A84).

—, *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*, Cambridge, C.U.P., 1953.

Robertson (Frederick Leslie), *The Evolution of Naval Armament*, Londres, Constable, 1921 (S.H.D. 20G30) ; rééd. Londres, Storey, 1968 et Cranbury, Scholars' Bookshelf, 2005.

Rodger (Nicholas A.M.), *The Wooden World, an Anatomy of the Georgian Navy*, Londres, Fontana Press, 1990.

Sainty (John Christopher), *The Office Holders in Modern Britain*, t. 4, *Admiralty Officials, 1660-1870*, Londres, Athlone Press, 1975.

Wadia (Ardeshir Ruttonji) [1888-?], *The Bombay Dockyard and the Wadia Master Builders*, Bombay, 1957, rééd. 2004.

### 3.11.8. Hollande.

Granier (Hubert) [1932], *L'amiral Ruyter au combat (1607-1676). Le Zélandais qui fit trembler l'Angleterre*, Paris, Economica, 1992.

Renaut d'Oultre-Seille (Francis-Paul), *Le crépuscule d'une puissance navale. La marine hollandaise de 1776 à 1783*, Paris, éd. du Graouli, 1932 (S.H.D. 9K20).

Unger (Richard W.), *Dutch Shipbuilding before 1800. Ships and Gilds*, Assen et Amsterdam, Van Gorcum, 1978.

—, *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, Aldershot-Brookfield (Vermont)-Singapour, Ashgate, 1997 (recueil d'articles).

### 3.11.9. Suède (voir aussi à Danemark).

Clemensson (Gustaf Gerhard), *Flottans förläggning till Karlskrona. En studie i flottstationsfrågan före år 1683*, Stockholm, 1938.

Frykenstedt (Holger), *Prins Henriks av Preussen besök i Karlskrona 1770 : några marginalteckningar*, Karlskrona, 1981.

Hillbom (Rune) et Langemark (Erik), *Karlskrona 300 år: en återblick i ord och bild, 1679-1862*, Karlskrona, 1979.

Landström (Björn), *The Royal Warship Vasa : A Book on the Building and Embellishment, the Rigging and Armaments of the Vasa, the Swedish Warship*, trad., Stockholm, Svenström Interpublishing, 1988 (S.H.D. F°222).

Lybeck (Otto Emil) [1871-19..], Tamm (Fabian) et Unger (Gunnar), dir., *Svenska flottans historia*, Malmö, A.-b. Allhems förlag, 1942-1945, 3 vol. : I. 1521-1679; II. 1680-1814 ; III. 1815-1945 ; *Alfabetiska register*, Malmö, 1949. — Éditions précédentes : Bäckström (Per Olof), dir., *Svenska flottans historia*, I. 1522-1634, Stockholm, 1884 ; II. 1635-1680, Stockholm, Seligmann, 1890 puis Norrtelje Tidnings Boktryckeri, 1903 (auteur : Axel Ludwig Zettersten).

Odelberg (Wilhelm), *Viceamiral Carl Olof Cronstedt [1756-1820] : levnadsteckning och tidsskildring*, Helsinki, Söderström, 1954.

Skaar (Nils), *The Royal Swedish Navy*, Stockholm, Hörsta förlag, 1957.

Swahn (Sven Öjvind), *Amiraler och andra*, Lund, Cygnus, 1963.

### 3.11.10. République de Venise.

Lane (Frederick Chaplin), *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, S.E.V.P.E.N., 1965 (S.H.D. 8°1864) [version remaniée et traduite de *Venitian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1934 (S.H.D. 33H38)].

—, *Venise, une république maritime*, trad., Flammarion, 1985.

—, « Venitian Maritime Law and Administration (1250-1350) », dans *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milan, 1962 (S.H.D. 3S2602).

### 3.12. Divers.

Acerra (Martine) et Meyer (Jean), *L'empire des mers, des galions aux clippers*, Paris, Office du livre, 1990.

Coll., *Français et Anglais en Méditerranée, de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce, 1789-1830*, Vincennes, S.H.D., 1992.

Coll., *La France et la Méditerranée. Vingt-sept siècles d'interdépendance*, Leyde, 1990.

Coll., *La Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle*, actes du colloque de 1985, Aix-en-Provence, 1987.

Coll., *Études d'histoire maritime : sources de l'histoire maritime*, actes des 107<sup>e</sup> et 108<sup>e</sup> C.N.S.S., Paris, C.T.H.S., 1984.

Horn (Michèle) et Coutau-Bégarie (Hervé), dir., *Le patrimoine maritime et fluvial*, Paris, C.N.M.H.S., 1993.

Jal (Augustin) [1795-1873], *Archéologie navale*, 2 vol., Paris, 1840 (usuels du S.H.D.).

Lottin (Alain) [1935], Hocquet (Jean-Claude) [1936] et Lebecq (Stéphane), éd., *Les hommes et la mer dans l'Europe du nord-ouest, de l'antiquité à nos jours*, numéro spécial de la *Revue du Nord*, 1986.

Manceuvre (Laurent) [1956], *Louis Garneray, 1783-1857, peintre, écrivain, aventurier*, Bibliothèque de l'image, 2002.

Miège (Jean-Louis) [1923], dir., *Navigation et migrations en Méditerranée*, Paris, C.N.R.S., 1990.

Coll., « Le Musée de la marine à Paris », *Neptunia*, n° 192, 1993, p. 1 à 68.

Randier (Jean) [1926 ?-2003], *L'antiquaire de marine*, Paris, E.M.O.M., 1973 ; nouv. éd., M. D. Vrac, 1998.

—, *L'instrument de marine*, Paris, Arthaud, 1978 ; nouv. éd., M. D. Vrac, 1999.

Reddé (Michel), *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Paris, de Boccard, 1986.

Rieth (Éric), *Les bateaux à fond plat d'Europe du Nord-Ouest, des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse, dact., 1978.

— et Manœuvre (Laurent), *Joseph Vernet, les ports de France*, Arcueil, Anthèse, 1994.

Rival (Michel) [1940], *La charpenterie de marine dans l'antiquité. Matériaux, méthodes et moyens*, thèse d'histoire, université d'Aix-Marseille, 1986, éditée à Marseille, imp. Lamy, 1991..

Vichot (Jacques) [1906- ?], présentation, *Baugean (Jean-Jérôme) [1764-1827], peintre et graveur de la Marine*, Paris, Association des amis des musées de la marine, s.d.

—, *Le Musée de la marine à Paris [catalogue]*, Paris, Musée de la marine, 2<sup>e</sup> éd., 1944.

## 4. Bibliographie, partie non maritime.

### 4.1. Dictionnaires généraux.

Antoine (Michel), *Le gouvernement et l'administration sous Louis XV, dictionnaire biographique*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1978.

Bély (Lucien) [1955], dir., *Dictionnaire de l'Ancien Régime, royaume de France, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1996 2<sup>e</sup> éd., 2003.

Brown (George W.) [1894-1963], dir., *Dictionary of Canadian Biography / Dictionnaire biographique du Canada*, Toronto et Québec ; 1<sup>er</sup> vol., 1000-1700, 3<sup>e</sup> éd. française, 1986 ; 2<sup>e</sup> vol., 1701-1740, 2<sup>e</sup> éd. française, 1991 ; 3<sup>e</sup> vol., 1741-1770, éd. anglaise, 1974.

Bluche (François), dir., *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990 ; 2<sup>e</sup> éd., 2005.

Cabourdin (Guy) et Viard (Georges) [1934], *Lexique historique de la France d'ancien régime*, 3<sup>e</sup> éd., A. Colin, 1998.

Corvisier (André) [1918], *Dictionnaire d'art et d'histoire militaires*, Paris, P.U.F., 1988.

Gillispie (Charles Coulston), *Dictionary of Scientific Biography*, 18 vol., New York, Scribner's Sons, 1970-1981.

Hoefler (Ferdinand), [1811-1878], *Nouvelle biographie générale, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, 46 t. en 23 vol., Paris, F. Didot, 1852-1866 ; rééd., Copenhague, Rosenkilde et Bagger, 1963-1969.

Lemay (Edna Hindie) [1928-2006] et alii, *Dictionnaire des constituants (1789-1791)*, 2 vol., Paris, Universitas, 1991.

Ligou (Daniel) [1921], *Dictionnaire [universel] de la franc-maçonnerie*, 2 vol., Paris, éd. de Navarre, 1974 ; 3<sup>e</sup> éd., P.U.F., 1991.

Lobies (Jean-Pierre) et Limouzin-Labarthe (Roger), dir., *Dictionnaire de biographie française*, 19 vol. parus depuis 1933 (lettre L et supplément), Paris, Letouzey et Ané.

Maurepas (Arnaud de) [1966-1995] et Boulant (Antoine) [1966], *Les ministres et les ministères du siècle des Lumières, 1715-1789, Étude et dictionnaire*, Paris, Christian et Jas, 1996.

Michaud (Louis-Gabriel) [1773-1858], *Biographie universelle, ancienne et moderne*, 52 vol., Paris, Michaud, 1811-1828 ; 2<sup>e</sup> éd., 45 vol., Paris, Mme C. Desplaces et M. Michaud, et Leipzig, F. A. Brockhaus, 1854-1865 ; la 2<sup>e</sup> éd. a été rééditée en fac-similé par Schmidt, Bad Feilnbach, 1998.

Pillorget (René) [1924] et Pillorget (Suzanne), *France baroque, France classique*, 2 vol., Paris, Robert Laffont, 1996.

Robert (Adolphe) [1833- ?], Bourlonton (Edgar) [1844-1914] et Cougny (Gaston) [1857-1908], *Dictionnaire des parlementaires français, comprenant tous les membres des assemblées françaises et tous les ministres français, depuis le 1<sup>er</sup> mai 1789 jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1889...*, Paris, Bourlonton, 1891, 5 vol.

Tulard (Jean) [1933], dir., *Dictionnaire Napoléon*, Paris, Fayard, 1987 ; nouv. éd., 1999.

—, Fayard (Jean-François) et Fierro (Alfred), *Histoire et dictionnaire de la Révolution française, 1789-1799*, Paris, Robert Laffont, 1987 ; réimp., 1998.

Viguerie (Jean de), *Histoire et dictionnaire du temps des Lumières, 1715-1789*, Paris, R. Laffont, 1995.

#### 4.2. Ouvrages historiques généraux portant sur la période étudiée.

Alland (Denis) [1955] et Rials (Stéphane) [1951], *Dictionnaire de la culture juridique*, Paris, P.U.F., 2003.

Antoine (Michel), *Louis XV*, Paris, Fayard, 1989 ; éd. de poche, Hachette-Pluriel, 1997.

Bérenger (Jean) [1934] et Meyer (Jean), *La France dans le monde au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.D.E.S., 1993.

Bluche (François), *Le despotisme éclairé*, Paris, Fayard, 1969 ; éd. de poche, Hachette-Pluriel, 2000.

—, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986 ; éd. de poche, Hachette-Pluriel, 1999.

—, *La vie quotidienne au temps de Louis XVI*, Paris, Hachette, 1973 ; éd. de 1989.

Bonney (Richard J.), *Society and Government in France under Richelieu and Mazarin, 1624-1661*, New York, Saint Martin's Press, 1988.

—, *Political Change in France under Richelieu and Mazarin, 1624-1661*, Oxford, O.U.P., 1978.

Chaunu (Pierre) [1923-2009], *La civilisation de l'Europe des Lumières*, Paris, Arthaud, 1971 ; éd. de 1993.

—, *La civilisation de l'Europe classique*, Paris, Arthaud, 1966 ; 2<sup>e</sup> éd., 1984.

Chevallier (Pierre) [1913-1998], *Louis XIII, roi cornélien*, Paris, Fayard, 1979 ; éd. de 1988.

Cobban (Alfred) [1901-1968], *A History of Modern France. T. 1, Old Regime and Revolution, 1715-1799*, Harmondsworth, Penguin Books, 1957 ; 3<sup>e</sup> éd., 1965.

—, *Le sens de la Révolution française*, trad., Paris, Julliard, 1984.

Corvisier (André), *La France de Louis XIV. Ordre intérieur et place en Europe*, Paris, S.E.D.E.S., 1979 ; 4<sup>e</sup> éd., 1994.

—, *Précis d'histoire moderne*, Paris, P.U.F., 1971 ; 4<sup>e</sup> éd., 1992.

Égret (Jean) [1902-1976], *La révolution des notables. Mounier et les monarchiens, 1789*, Paris, A. Colin, 1950 ; 2<sup>e</sup> éd., 1989.

—, *La prérévolution française, 1787-1788*, Paris, P.U.F., 1962 ; rééd., Genève, Slatkine, 1978.

Furet (François) [1927-1997], *Penser la Révolution française*, Paris, Gallimard, 1978 ; éd. de 1985.

—, *La Révolution. De Turgot à Jules Ferry, 1770-1880*, Paris, Hachette, 1988.

— et Richet (Denis), *La Révolution française*, 2 vol., Paris, Hachette, 1965-1966 ; nouv. éd., Fayard, 1973 ; éd. de poche, Hachette-Pluriel, 1986.



- Gaxotte (Pierre) [1895-1982], *Le siècle de Louis XV*, Paris, Fayard, 1933 ; nouv. éd., 1958 et 1974 ; réimp. 1997.
- Giraud (Marcel) [1900- ?], « Crise de conscience et d'autorité à la fin du règne de Louis XIV », *Annales E.S.C.*, 1952, p. 172 à 190 et 293 à 302.
- , « Tendances humanitaires à la fin du règne de Louis XIV », *Revue historique*, t. 209, avril-juin 1953, p. 217 à 237.
- Girault de Coursac (Pierrette) et Girault de Coursac (Paul), *Guerre d'Amérique et liberté des mers*, Paris, F.-X. de Guibert, 1993.
- Godechot (Jacques) [1907-1989], *Les Révolutions, 1770-1799*, Paris, P.U.F., 1963 ; 4<sup>e</sup> éd., 1986.
- , *La contre-révolution. Doctrine et action, 1789-1804*, Paris, P.U.F., 1961 ; 2<sup>e</sup> éd., 1984.
- Goubert (Pierre), *Louis XIV et vingt millions de Français*, Paris, Fayard, 1966 ; nouv. éd., Hachette, 1998.
- , *L'Ancien Régime*, Paris, A. Colin, 1969 ; 4<sup>e</sup> éd., 2 vol., 1979.
- et Roche (Daniel), *Les Français et l'Ancien Régime*, 2 vol., Paris, A. Colin, 1984 ; 3<sup>e</sup> éd., 2000.
- Hanotaux (Gabriel) [1853-1944], *Tableau de la France en 1614. La France et la royauté avant Richelieu*, Paris, F. Didot, 1898 (S.H.D. 29J9).
- Hauser (Henri), *La prépondérance espagnole (1559-1660)*, Paris, Alcan, 1934 ; 3<sup>e</sup> éd., P.U.F., 1948 (collection Peuples et civilisations. Histoire générale).
- Kaspi (André) [1937], *L'indépendance américaine, 1763-1789*, Paris, Gallimard, 1976 (choix de textes).
- Lafue (Pierre) [1902-1975], *Louis XVI, l'échec de la révolution royale*, Paris, Hachette, 1942 et 1964.
- Lasseray (André), *Les Français sous les treize étoiles, 1775-1783*, 2 vol., Macon, Protat frères, 1935.
- Lavisse (Ernest) [1842-1922], dir., *Histoire de France depuis les origines jusqu'à la Révolution*, 9 t. en 18 vol., Paris, Hachette, 1903-1911 ; le *Louis XIV* (t. 7) a été réédité en 2 vol. par Tallandier en 1978, puis en un volume par Robert Laffont en 1989.
- Leclercq (dom Henri) [1869-1945], *Histoire de la régence pendant la minorité de Louis XV*, 3 vol., Paris, Champion, 1921.
- Lefebvre (Georges) [1874-1959], *La grande peur de 1789*, Paris, A. Colin, 1932, rééd., 1988, avec *Les foules révolutionnaires*.
- Le Roy Ladurie (Emmanuel) [1929], *L'État royal, de Louis XI à Henri IV (1460-1610)*, Paris, Hachette, 1987 ; 2<sup>e</sup> éd., 1990 et 2000.
- , *L'Ancien Régime (1610-1770)*, 2 vol., Paris, Hachette, 1993 ; éd. de poche, 2 vol., 2000.
- Lever (Évelyne), *Louis XVI*, Paris, Fayard, 1985.
- Mandrou (Robert) [1921-1984], *La France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1967 ; 6<sup>e</sup> éd., 1997.
- Méthivier (Hubert), *L'Ancien Régime en France, XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1981 ; 2<sup>e</sup> éd., 1994.
- Muret (Pierre) et Sagnac (Philippe), *La prépondérance anglaise, 1715-1763*, Paris, Alcan, 1937 ; 3<sup>e</sup> éd., P.U.F., 1949 (collection « Peuples et civilisations. Histoire générale »).
- Petitfils (Jean-Christian), *Le Régent*, Paris, Fayard, 1986 ; réimp., 1996.
- , *Louis XIV*, Paris, Perrin, 1995 ; éd. de 2002.
- Coll., *La Régence*, archives Saint-Simon, 1991.
- Coll., *Le règne de Louis XVI et la guerre d'Indépendance américaine*, actes du colloque de Sorèze de 1976, Dourgne, 1977.
- Richet (Denis) [v.1927-1989], *De la Réforme à la Révolution. Études sur la France moderne*, Paris, Aubier, 1991.

- Roche (Daniel), *La France des Lumières*, Paris, Fayard, 1993.
- Saint-Léger (Alexandre de) [1866-1944] et Sagnac (Philippe), *La prépondérance française. Louis XIV, 1661-1715*, Paris, Alcan, 1935 ; 3<sup>e</sup> éd., P.U.F., 1948 (collection « Peuples et civilisations. Histoire générale »).
- Sagnac (Philippe) [1868-1954], *La fin de l'Ancien Régime et la Révolution américaine (1763-1789)*, Paris, P.U.F., 1941 ; 3<sup>e</sup> éd., 1952 (collection « Peuples et civilisations. Histoire générale »).
- , *La formation de la société française moderne*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1945-1946.
- Scott (Hamish M.) et Oresko (Robert), *Royal and Republican Sovereignty in Early Modern Europe*, Cambridge, C.U.P., 1997 et 2006.
- Taine (Hippolyte) [1828-1893], *Les origines de la France contemporaine*, 1875-1893 ; rééd. en 2 vol., Paris, Robert Laffont, 1986.
- Tapié (Victor-Lucien) [1900-1974], *La France de Louis XIII et de Richelieu*, Paris, Flammarion, 1952 ; nouv. éd., 1980.
- , *L'Europe de Marie-Thérèse. Du baroque aux Lumières*, Paris, Fayard, 1973.
- Tocqueville (Alexis Clérel de) [1800-1859], *Histoire philosophique du règne de Louis XV*, 2 vol., Paris, Amyot, 1847.
- , *L'Ancien Régime et la Révolution*, éd. Mayer, 2 vol., Paris, Gallimard, 1981.
- , *De la démocratie en Amérique*, éd. Nolla, 2 vol., Paris, Vrin, 1990.
- Viguerie (Jean de), *Louis XVI, le roi bienfaisant*, Monaco, éd. du Rocher, 2003.
- Vovelle (Michel), *Nouvelle histoire de la France contemporaine*, t. 1, *La chute de la monarchie, 1787-1792*, Paris, le Seuil, 1972 ; nouv. éd., 1999.
- Zysberg (André), *Nouvelle histoire de la France moderne*, t. 5, *La monarchie des Lumières, 1715-1786*, Paris, le Seuil, 2002.

### 4.3. Histoire du droit.

- Basdevant-Gaudemet (Brigitte), *Aux origines de l'État moderne, Charles Loyseau (1564-1627), théoricien de la puissance publique*, Paris, Economica, 1977.
- Carbasse (Jean-Marie), *Introduction historique au droit pénal*, Paris, P.U.F., 1990.
- Chevallier (Jacques), *L'élaboration historique du principe de séparation de la juridiction administrative et de l'administration active*, Paris, L.G.D.J., 1970.
- Dupin aîné (André-Marie-Jean-Jacques) [1783-1865], *Notices historiques, critiques et bibliographiques sur plusieurs livres de jurisprudence française remarquables par leur antiquité ou leur originalité, pour faire suite à la Bibliothèque choisie de livres de droit [de A. G. Camus]*, Paris, B. Warée, 1820.
- Laferrière (Firmin) [1798-1861], *Histoire des principes, des institutions et des lois de la Révolution française, depuis 1789 jusqu'à 1800*, Cotillon, 2<sup>e</sup> éd., 1851-1852.
- , *Histoire du droit français*, 2 vol., Joubert, 1838 ; 2<sup>e</sup> éd., 6 vol., 1852-1858.
- , *Essai sur l'histoire du droit français depuis les temps anciens jusqu'à nos jours, y compris le droit public et privé de la Révolution française*, Paris, Guillaumin, 2<sup>e</sup> éd., 1859 ; nouv. éd., 1885.
- Lemaire (André) [1880- ?], *Les lois fondamentales de la monarchie française d'après les théoriciens de l'Ancien Régime*, Paris, A. Fontemoing, 1907 ; rééd., Genève, Slatkine, 1975.
- Lévy-Bruhl (Henri) [1884-1964], *Histoire juridique des sociétés de commerce aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Domat-Montchrestien, 1938.
- Mestre (Jean-Louis) [1947], *Introduction historique au droit administratif français*, Paris, P.U.F., 1985.

Olivier-Martin (François) [1879-1952], *Les lois du Roi*, cours, 1945-1946 ; rééd. Paris, Loysel, 1988 et L.G.D.J., 1997.

—, *Histoire du droit français des origines à la Révolution*, Paris, Domat-Monchrestien, 1948 et 1951 ; rééd., éd. du C.N.R.S., 1984 et 1992.

Sueur (Philippe), *Histoire du droit public français (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles). La genèse de l'État contemporain*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1989 ; 3<sup>e</sup> éd., 2001.

Szramkiewicz (Romuald) [1936-1995], *Histoire du droit des affaires*, Paris, Montchrestien, 1989.

Verpeaux (Michel), *La naissance du pouvoir réglementaire, 1789-1799*, Paris, P.U.F., 1991.

#### 4.4. Droit public actuel.

Braibant (Guy), *Le droit administratif français*, Paris, presses de la F.N.S.P., 1984 ; 6<sup>e</sup> éd., 2002.

Chapus (René), *Droit administratif général*, 2 vol., Paris, Montchrestien, 1985 ; 15<sup>e</sup> éd., 2001.

Chapus (René), *Droit du contentieux administratif*, Paris, Montchrestien, 1982 ; 11<sup>e</sup> éd., 2004.

Cormenin (Louis-Marie de La Haye, vicomte de) [1788-1868], *Questions de droit administratif*, 2 vol., Rider, 1822 ; 4<sup>e</sup> éd., 3 vol., Guyot et Scribe, 1837.

Funck-Brentano (Théophile) [1830-1906] et Sorel (Albert) [1842-1906], *Précis du droit des gens*, Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1877.

Gérando (Joseph-Marie, baron de) [1772-1842], *Institutes du droit administratif français*, 1<sup>re</sup> éd., 6 vol., Nève, 1829-1836 ; 2<sup>e</sup> éd., 1842-1846.

Hauriou (Maurice) [1856-1929], *Principes de droit public*, Paris, Sirey, 1910 ; 2<sup>e</sup> éd., Tenin, 1916.

—, *Précis de droit administratif [et de droit public]*, Paris, Larose et Forcel, 1892 ; 12<sup>e</sup> éd., Sirey, 1933, réimp. fac-similé par Dalloz, 2002.

Laubadère (Maurice de) [1910-1981], *Traité de droit administratif*, Paris, L.G.D.J., t. 1, 6<sup>e</sup> éd., 1973 ; t. 2, 5<sup>e</sup> éd., 1970 ; t. 3, 2 vol., 2<sup>e</sup> éd., 1971. Ce traité, repris par Yves Gaudemet (t. 1, 2, 4 et 5) et par Jean-Claude Venezia (t. 3), se décompose actuellement comme suit : 1. *Droit administratif général*, 16<sup>e</sup> éd., 2001 ; 2. *Droit administratif des biens*, 12<sup>e</sup> éd., 2002 ; 3. *Les grands services publics administratifs*, 6<sup>e</sup> éd., 1997 ; 4. *L'administration de l'économie*, 3<sup>e</sup> éd., 1977 ; 5. *La fonction publique [civile]*, 12<sup>e</sup> éd., 2000.

Lebreton (Gilles), *Le pouvoir discrétionnaire exercé par l'administration française sur ses agents, évolution depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de droit, Paris, 1988.

Macarel (Louis-Antoine) [1790-1851], *Cours d'administration et de droit administratif*, 2<sup>e</sup> éd., 4 vol., Paris, Plon, 1852-1857.

Piquemal (Marcel), *Le fonctionnaire (droits et garanties ; devoirs et obligations ; les non-titulaires)*, 3 vol., 2<sup>e</sup> éd., Paris, Berger-Levrault, 1979.

Prélot (Marcel) [1898-1972], *Institutions politiques et droit constitutionnel*, Paris, Dalloz, 1956 ; 4<sup>e</sup> éd., 1969 et 11<sup>e</sup> éd., 1990.

Vedel (Georges) [1910-2002] et Delvolvé (Pierre), *Droit administratif*, 12<sup>e</sup> et dernière éd., 2 vol., Paris, P.U.F., 1992.

#### 4.5. Ouvrages se rapportant plus particulièrement à un ministre.

Rampelberg (René-Marie), *Aux origines du ministère de l'Intérieur : le ministre de la maison du Roi (1783-1788), baron de Breteuil*, Paris, Economica, 1975.

- Jolly (Pierre), *Calonne, 1734-1802*, Paris, Plon, 1949.
- Lacour-Gayet (Robert) [1896-1989], *Calonne. Financier, réformateur, contre-révolutionnaire (1734-1802)*, Paris, Hachette, 1963 (S.H.M. 8°3128).
- Castries (René-Gaspard-Marie-Edmond de La Croix, duc de) [1908-1986], *Le maréchal de Castries (1727-1800)*, Paris, Flammarion, 1955 ; rééd., Albatros, 1979.
- , *Papiers de famille*, Paris, France-Empire, 1977.
- Butler (Rohan) [1917-1996], *Choiseul. 1. Father and Son, 1719-1754*, Oxford, Clarendon Press, 1980 (S.H.D. 8°5386).
- Levron (Jacques) [1906-2004], *Choiseul, un sceptique au pouvoir*, Paris, Perrin, 1976.
- Chaussinand-Nogaret (Guy), *Choiseul (1719-1785). Naissance de la gauche*, Paris, Perrin, 1998.
- Ramsey (John Fraser) [1907-?], « Anglo-French Relations, 1763-1770. A Study of Choiseul's Foreign Policy », publications de l'U.C.L.A., vol. 17, n° 3, 1939, p. 143 à 264.
- Boucher (Philip P.), « Comment se forme un ministre colonial : l'initiation de **Colbert** (1651-1664) », *Revue de l'histoire de l'Amérique française*, vol. 37, 1983, n° 3, p. 431 à 452.
- Bourgeon (Jean-Louis), *Les Colbert avant Colbert, destin d'une famille marchande*, Paris, P.U.F., 1973 ; 2<sup>e</sup> éd., 1986.
- Clément (Pierre) [1809-1870], *Histoire de Colbert et de son administration*, Paris, Guillaumin, 1846 ; 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., Didier, 1874, réédité à Genève, Slatkine, 1980 ; 3<sup>e</sup> éd., 1894 (S.H.D. 26E1 pour la 2<sup>e</sup> éd.).
- Coll., *Colbert, 1619-1683*, catalogue de l'exposition de la Monnaie, Paris, Archives nationales, 1983.
- Dessert (Daniel) et Journet (Jean-Louis), « Le lobby Colbert, un royaume ou une affaire de famille », *Annales E.S.C.*, nov-déc. 1975, p. 1303 à 1336.
- Gignoux (Claude-Joseph) [1890-1966], *Monsieur Colbert*, Paris, Grasset, 1941.
- Meyer (Jean), *Colbert*, Paris, Hachette, 1981.
- Mongrédien (Georges) [1901-1980], *Colbert, 1619-1683*, Paris, Hachette, 1963 (S.H.M. 8°3163).
- Mousnier (Roland), dir., *Un nouveau Colbert*, actes du colloque de 1983, Paris, S.E.D.E.S., 1985.
- Murat (Inès), *Colbert*, Paris, Fayard, 1980 ; éd. de 1988.
- Richardt (Aimé) [1934], *Colbert et le colbertisme*, Paris, Tallandier, 1997.
- Vergé-Francheschi (Michel), *Colbert, la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003 et 2005.
- Villain (Jean), *La fortune de Colbert*, Paris, C.H.E.F.F., 1994.
- Sars (Maxime de) [1886-1960], *Le cardinal de Fleury, apôtre de la paix*, Paris, Hachette, 1942.
- Grosclaude (Pierre) [1900-1973], *Malesherbes, témoin et interprète de son temps*, Paris, Fischbacher, 1961 (un chapitre est consacré à l'aîné des **La Luzerne**).
- Hyde (Harford Montgomery) [1907-1989], *John Law, un honnête aventurier*, Paris, Hachette, 1949.
- Faure (Edgar) [1908-1988], *La banqueroute de Law*, Paris, Gallimard, 1977.
- André (Louis) [1867-1948], *Michel Le Tellier et Louvois*, Paris, A. Colin, 1942 (S.H.D. 4°237) ; rééd., Genève, Slatkine, 1974.
- Cras (Jérôme), *Hugues de Lionne (1611-1671)*, thèse de l'École des chartes, 1995.
- Corvisier (André), *Louvois*, Paris, Fayard, 1983.
- Ehrard (Jean) [1926] et Morineau (Michel) [1929-2006], éd., *Malouet (1740-1814). Actes du colloque des 30 novem-bre et 1<sup>er</sup> décembre 1989, publiés en collaboration avec la Revue d'Auvergne*, Riom, 1990.
- Griffiths (Robert Howell) [1940], *Le centre perdu. Malouet et les « monarchiens » dans la Révolution française*, trad., Grenoble, P.U.G., 1988.

Picciola (André), *Le comte de Maurepas, Versailles et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1999.

Filion (Maurice), *Maurepas, ministre de Louis XV (1715-1749)*, Montréal, Léméac, 1967.

Boisnard (Luc), *Les Phélypeaux. Une famille de ministres sous l'Ancien Régime : essai de généalogie critique*, Sedopols, 1986.

Mongrédien (Georges), *Mazarin*, Paris, Hachette, 1959.

Goubert (Pierre) [1915], *Mazarin*, Paris, Fayard, 1990 ; éd. de poche, 1993.

Égret (Jean), *Necker, ministre de Louis XVI, 1776-1790*, Paris, Champion, 1975.

Grange (Henri) [1914], *Les idées de Necker*, Paris, Klincksieck, 1974.

Carmona (Michel) [1940], *Richelieu, l'ambition et le pouvoir*, Paris, Fayard, 1983 ; éd. de 1990.

Mousnier (Roland), « Le testament politique de Richelieu », *Revue historique*, t. 201, p. 55 et suiv ; t. 202, p. 137 et suiv.

Pillorget (Suzanne), « L'ascension de la famille d'Antoine de Sartine (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », dans *Lyon et l'Europe, hommes et sociétés, mélanges d'histoire offerts à Richard Gascon*, Lyon, 2 vol., P.U.L., 1980 ; vol. 2, p. 147 à 166.

Séguir (Pierre-Henri, marquis de) [1853-1916], *Le maréchal de Séguir (1724-1801), ministre de la Guerre sous Louis XVI*, Paris, Plon, Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1895.

Laugier (Lucien) [1909-1992], *Un ministère réformateur sous Louis XV. Le Triumvirat, 1770-1774*, Paris, la Pensée universelle, 1975.

Bordes (Christian) et Morange (Jean), dir., *Turgot, économiste et administrateur*, Paris, P.U.F., 1982.

Faure (Edgar), *La disgrâce de Turgot*, Paris, Gallimard, 1961.

Foncin (Pierre) [1841-1916], *Essai sur le ministère de Turgot*, thèse, université de Paris, Germer Ballière, 1877 ; rééd., Paris, I.N., 1989.

Gignoux (Claude-Joseph), *Turgot*, 4<sup>e</sup> éd., Paris, Fayard, 1945.

Laugier (Lucien), *Turgot ou le Mythe des réformes*, Paris, Albatros, 1979.

Say (Léon) [1826-1896], *Turgot*, Paris, Hachette, 1887 ; 4<sup>e</sup> éd., 1904.

Labourdette (Jean-François) [1937], *Vergennes, ministre principal de Louis XVI*, Paris, Desjonquères, 1990.

Nous ajouterons à cette liste :

La Marle (Hubert), *Philippe-Égalité, « grand maître » de la Révolution*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 1989.

Bonhomme (Honoré), *Le duc de Penthièvre, sa vie, sa mort, 1725-1793*, Paris, F. Didot, 1869.

Duma (Jean) [1948], *Les Bourbon-Penthièvre (1678-1793). Une nébuleuse aristocratique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.P.S., 1995.

Parent (Michel) [1916-2009] et Verroust (Jacques), *Vauban*, Paris, J. Fréal, 1971.

Pujo (Bernard) [1921-2001], *Vauban*, Paris, Albin Michel, 1991.

Blanchard (Anne), *Vauban*, Paris, Fayard, 1996.

#### 4.6. Les institutions.

##### 4.6.1. Ouvrages généraux.

Antoine (Michel), *Le dur métier de roi. Essai sur la civilisation politique de la France d'ancien régime*, Paris, P.U.F., 1986 (recueil d'articles).

Bien (David), « Les ordres, les corps et le crédit d'État : l'utilisation des privilèges sous l'Ancien Régime », *Annales E.S.C.*, mars-avril 1988, p. 379 à 404.

Bonney (Richard), *L'absolutisme*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je ?, 2<sup>e</sup> éd., 1994.

—, *The Limits of Absolutism in « ancien régime » France*, Aldershot, 1995 (recueil d'articles).

Bordes (Maurice), *L'administration provinciale et municipale en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.D.E.S., 1972.

Castaldo (André), *Les méthodes de travail de la Constituante*, Paris, P.U.F., 1989.

Charton (Édouard) [1807-1890], dir., *Guide pour le choix d'un état ou Dictionnaire des professions...*, Paris, Chamerot, 1851.

Contamine (Philippe), éd., *L'État et les aristocraties, XII<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle. France, Angleterre, Écosse*, Paris, Presses de l'E.N.S., 1989.

Coornaert (Émile) [1886-1980], *Les corporations en France avant 1789*, Paris, Gallimard, 1941 ; 2<sup>e</sup> éd., Les Éditions ouvrières, 1968.

Durand (Yves), dir., *Clientèles et fidélités en Europe à l'époque moderne. Hommage à Roland Mousnier*, Paris, P.U.F., 1981.

Girault de Coursac (Pierrette), *L'éducation d'un Roi : Louis XVI*, Paris, Gallimard, 1972 ; nouv. éd., F. X. de Guibert, 1995.

Godechot (Jacques), *Les institutions de la France sous la Révolution et l'Empire*, Paris, P.U.F., 1951 ; 3<sup>e</sup> éd., 1985.

Harouel (Jean-Louis), Barbey (Jean), Bournazel (Éric) et Thibaud-Payen (Jacqueline), *Histoire des institutions de l'époque franque à la Révolution*, 7<sup>e</sup> éd., Paris, P.U.F., 1996.

Coll., *Histoire de l'administration française depuis 1800, problèmes et méthodes*, Genève, Droz, 1975.

La Bigne de Villeneuve (Marcel de), *Traité général de l'État. Essai d'une théorie réaliste de droit politique*, 2 vol., Paris, Sirey, 1929-1931.

Legendre (Pierre), *Histoire de l'administration de 1750 à nos jours*, Paris, P.U.F., 1968.

—, *L'administration du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, P.U.F., 1969 (recueil de textes).

Lousse (Émile) [1905], *La société d'ancien régime, organisation et représentation corporatives*, Louvain, éd. Universitas, 1943.

Marion (Marcel) [1857-1940], *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Picard, 1923 ; rééd., 1999.

Martin Saint-Léon (Étienne) [1860- ?], *Histoire des corporations de métiers, depuis leurs origines jusqu'à leur suppression en 1791...*, Paris, Guillaumin, 1897 ; 3<sup>e</sup> éd., Alcan, 1922, rééd., Genève, Slatkine, 1976.

Mousnier (Roland) [1907-1993], *La vénalité des offices sous Henri IV et Louis XIII*, Rouen, Maugard, 1946 ; 2<sup>e</sup> éd., Paris, P.U.F., 1971.

—, *La plume, la faucille et le marteau : institutions et société en France du moyen âge à la Révolution*, Paris, P.U.F., 1970.

—, « D'Aguesseau et le tournant des ordres aux classes sociales », *Revue H.E.S.*, t. 49, n° 4, 1971, p. 449 à 464.

—, « Les concepts d'ordres, d'états, de fidélité et de monarchie absolue en France, de la fin du XV<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue historique*, n° 502, avril-juin 1972, p. 289 à 312.

—, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue, 1589-1789*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1974-1980 ; 2<sup>e</sup> éd., 1990-1992.

—, « La fonction publique en France du début du seizième siècle à la fin du dix-huitième siècle », *Revue historique*, n° 530, avril-juin 1979, p. 321 à 336.

—, Bluche (François), Corvisier (André), Goubert (Pierre) et Tapié (Victor-Lucien), « Serviteurs du Roi : quelques aspects de la fonction publique dans la France du XVII<sup>e</sup> siècle », *revue XVII<sup>e</sup> siècle*, n° 42-43, 1959.

Olivier-Martin (François), *L'organisation corporative de la France d'ancien régime*, Paris, Sirey, 1938.

—, *L'absolutisme français*, cours 1950-1951, rééd. Paris, Loysel, 1988 et L.G.D.J., 1997.

Pagès (Georges) [1867-1939], « Essai sur l'évolution des institutions administratives en France, du commencement du XVI<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *R.H.M.*, t. 7, 1932, p. 8 à 57 et 113 à 157.

—, *La monarchie d'ancien régime en France, de Henri IV à Louis XIV*, Paris, A. Colin, 1928 ; 5<sup>e</sup> éd., 1952.

Petitfils (Jean-Christian), *Le Régent*, Paris, Fayard, 1986.

Phylilis (Jacques) et alii, *Questions administratives dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1965.

Pinet (Marcel), dir., *Histoire de la fonction publique en France*, 3 vol., Paris, Nouv. Lib. de France, 1993.

Richet (Denis), *La France moderne. L'esprit des institutions*, Paris, Flammarion, 1973.

Rosanvallon (Pierre), *L'État en France, de 1789 à nos jours*, Paris, le Seuil, 1990.

Scott (Hamish M.), éd., *Enlightened Absolutism : Reform and Reformers in Later Eighteenth Century France*, Ann Arbor, University of Michigan Press et Basingstoke, Macmillan, 1990.

Viollet (Paul) [1840-1914], *Histoire des institutions politiques et administratives de la France.*, 4 vol., Paris, Larose, 1890-1912 ; rééd., Aalen, Scientia, 1966.

#### 4.6.2. La Cour.

Bély (Lucien) [1955], *La société des princes (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 1995.

Elias (Norbert) [1897-1990], *La société de cour*, trad., Paris, Calmann-Lévy, 1974 et Flammarion, 1985.

Levron (Jacques), *Les Courtisans*, Paris, le Seuil, 1961.

—, *Les inconnus de Versailles. Les coulisses de la Cour*, Paris, Perrin, 1968.

Mansel (Philip) [1951], *La Cour sous la Révolution, l'exil et la Restauration, 1789-1830*, trad., Paris, Tallandier, 1989.

—, *The Eagle in Splendour : Napoleon I and his Court*, Londres, Philip, 1987.

Newton (William Ritchey) [1945], *L'espace du Roi. La cour de France au château de Versailles, 1682-1789*, Paris, Fayard, 2000.

—, *La petite cour. Services et serviteurs à la cour de Versailles au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 2006.

Nolhac (Pierre de) [1859-1936], *Histoire du château de Versailles*, 3 vol., A. Marty, 1911-1918.

—, *Versailles et la cour de France*, 10 vol., L. Conard, 1925-1930.

Solnon (Jean-François), *La cour de France*, Paris, Fayard, 1987 ; éd. de poche, 1996.

Verlet (Pierre), *Le château de Versailles*, Paris, Fayard, 1985.

#### 4.6.3. La noblesse.

Antoine (A.) [1776-1836], *Histoire des émigrés français depuis 1789 jusqu'en 1828*, 3 vol., Paris, Hivert, 1828.

Bien (David D.), « La réaction aristocratique avant 1789 : l'exemple de l'Armée », *Annales E.S.C.*, jan.-fév. 1974, p. 23 à 48, et mars-avril 1974, p. 505 à 534.

—, « The Army in the French Enlightenment. Reform, Reaction and Revolution », *Past and Present*, n° 85, novembre 1979, p. 68 à 98.

Bluche (François), *La vie quotidienne de la noblesse française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1973 ; éd. de 1995.

— et Durye (Pierre), « L'anoblissement par charges avant 1789 », 2 fasc. des *Cahiers nobles*, 1962.

— et Solnon (Jean-François), *La véritable hiérarchie sociale de l'ancienne France. Le tarif de la première capitation (1695)*, Genève, Droz, 1983.

Bourquin (Laurent), *La noblesse dans la France moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Belin, 2002.

Carré (Henri) [1850-1939], *La noblesse de France et l'opinion publique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Champion, 1920 ; rééd., Genève, Slatkine, 1977.

Chaussinand-Nogaret (Guy), *La noblesse au XVIII<sup>e</sup> siècle. De la féodalité aux Lumières*, Paris, Hachette, 1976 ; rééd., Bruxelles, Complexe, 1984 et 2000.

—, dir., *Histoire des élites en France du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle. L'honneur, le mérite, l'argent*, Paris, Tallandier 1991 et Hachette, « Pluriel », 1994.

—, *Une histoire des élites (1700-1848)*, Paris-La Haye, Mouton, 1975 (recueil de textes).

Contamine (Philippe) [1932], éd., *La noblesse au Moyen Âge, XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1976.

Corvisier (André), « Un problème social de l'Ancien Régime : la composition sociale de l'Armée ; l'"édit de Ségur" (22 mai 1781) », *Actualité de l'histoire*, février 1958.

—, « La noblesse militaire : aspects militaires de la noblesse française du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle : état des questions », *Social History*, vol. 11, n° 22, 1978, p. 336 à 355.

Depitre (Edgar), « Le système et la querelle de la noblesse commerçante, 1756-1759 », *Revue H.E.S.*, 1913, p. 137 à 176.

Devyver (André), *Le sang épuré. Les préjugés de race chez les gentilshommes français de l'Ancien Régime (1560-1720)*, Bruxelles, éd. de l'Université, 1973.

Deyon (Pierre), « À propos des rapports entre la noblesse française et la monarchie absolue pendant la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle », *Revue historique*, t. 231, avril-juin 1964, p. 341 à 356.

Doyle (William), *Officers, Nobles and Revolutionaries. Essays on Eighteenth Century France*, Londres, Hambledon Press, 1995.

Duby (Georges) [1919-1996], *Les trois ordres ou L'imaginaire du féodalisme*, Paris, Gallimard, 1978.

Durand (Yves), éd., *Hommage à Roland Mousnier : clientèles et fidélités en Europe à l'époque moderne*, Paris, P.U.F., 1981.

Ford (Franklin Lewis) [1920], *Robe and Sword : The Regrouping of the French Aristocracy after Louis XIV*, Cambridge (Mass.), H.U.P., 1953.

Guérin du Masgenêt (Guy) [1915] et (Élisabeth) [1913], *Législation et jurisprudence nobiliaires*, 5<sup>e</sup> tirage, Limoges, chez l'auteur, 1978.



Jouanna (Arlette) [1936], *Le devoir de révolte. La noblesse française et la gestation de l'État moderne, 1559-1661*, Paris, Fayard, 1989.

—, *L'idée de race en France au XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, université Montpellier III, 1981, 2 vol.

Labatut (Jean-Pierre) [1935-1985], *Les noblesses européennes de la fin du XV<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1978.

—, *Noblesse, pouvoir et société en France au XVII<sup>e</sup> siècle*, Limoges, université de Limoges, 1987 (recueil d'articles et de travaux).

La Bigne de Villeneuve (Marcel de), *La dérogeance de la noblesse sous l'Ancien Régime*, Paris, Sedopols, 1977.

Lefebvre (Pierre), « Aspects de la "fidélité" en France au XVII<sup>e</sup> siècle : le cas des agents des princes de Condé », *Revue historique*, n° 507, juillet-sept. 1973, p. 59 à 106.

Lévy-Bruhl (Henri) [1884-1954], « La noblesse de France et le commerce à la fin de l'Ancien Régime », *R.H.M.*, 1938, p. 209 à 235.

Marsay (Jehan-Marie-Joseph-Côme, vicomte de) [1868-1945], *De l'âge des privilèges au temps des vanités. Essai sur l'origine et la valeur des prétentions nobliaires*, le Cercle de France, 1946.

Meyer (Jean), *La noblesse bretonne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Paris, S.E.V.P.E.N., 1966 ; 2<sup>e</sup> éd., E.H.E.S.S., 1985.

—, *La noblesse française à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je?, 1991.

Nassiet (Michel), *Noblesse et pauvreté. La petite noblesse en Bretagne, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Soc. hist. archéo. de Bretagne, 1993.

Pathié (Françoise), *Les généalogistes des ordres du Roi au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de l'École des chartes, 1959.

— et Mauduit (H.), « Bernard Chérin et Edme-Joseph Berthier, généalogistes des ordres du Roi », *Cahiers haut-marnais*, 1959, p. 1 à 27.

Ragon (Marcel), *La législation sur les émigrés (1789-1825)*, Paris, Rousseau, 1904.

Raillicourt (Dominique Labarre de), *La noblesse militaire [selon l'édit de 1750]. Étude. Liste biographique des titulaires. Armorial*, 1962.

Reinhard (Marcel) [1899-1973], « Élite et noblesse dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *R.H.M.*, jan.-mars 1956, p. 5 à 37.

Richard (Guy) [1930], « Un aspect particulier de la politique économique et sociale de la monarchie au XVII<sup>e</sup> siècle : Richelieu, Colbert, la noblesse et le commerce », *revue XVII<sup>e</sup> siècle*, 1960, p. 2 à 41.

—, « Un essai d'adaptation sociale à une nouvelle structure économique. La noblesse de France et les sociétés par actions à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue H.E.S.*, 1962, p. 484 à 523.

—, *La noblesse d'affaires au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, A. Colin, 1974 ; nouv. éd., 1997.

Schmidt (Horst Dieter), *La noblesse libérale au début de la Révolution*, thèse, 1961.

Scott (Hamish M.), éd., *European Nobilities in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres et New York, Longman, 1995.

Solnon (Jean-François), *215 bourgeois-gentilshommes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les secrétaires du Roi à Besançon*, Paris, les Belles Lettres, 1980.

Texier (Alain) [1945], *Qu'est-ce que la noblesse ?*, Paris, Tallandier, 1988.

Tulard (Jean), *Napoléon et la noblesse d'empire, avec la liste complète des membres de la noblesse impériale, 1808-1815*, Paris, Tallandier, 1979 ; nouv. éd., 2003.

Vaissière (Pierre de) [1867-1942], *À Coblençe, ou Les émigrés français dans les pays rhénans, de 1789 à 1792*, Paris, les Belles Lettres, 1924.

—, *Gentilshommes campagnards de l'ancienne France. Étude sur la condition, l'état social et les mœurs de la noblesse de province, du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Perrin, 1903 ; rééd., Genève, Slatkine, 1975 et Étrepilly, Bartillat, 1986.

—, *Lettres d'« aristocrates ». La Révolution racontée par des correspondances privées, 1789-1794*, Paris, Perrin, 1907.

Vidalenc (Jean), *Les émigrés français, 1789-1825*, Caen, université de Caen, 1963.

Weiner (Margerie), *The French Exiles, 1789-1825*, New York, W. Morrow and C<sup>o</sup>, 1961.

Werner (Karl Ferdinand), *Naissance de la noblesse*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, Fayard, 1998.

#### 4.6.4. Ordres de chevalerie.

Colleville (Ludovic de) [1855-1918] et Saint-Christo (François), *Les ordres du Roi. Répertoire général...*, Paris, imp. Jouve, 1925 ; réimp. Versailles, Mémoires et documents, 2001.

Gautier de Sibert [v.1725-1798], *Histoire des ordres royaux hospitaliers-militaires de Notre-Dame du Mont-Carmel et de Saint-Lazare de Jérusalem*, Paris, I.R., 1772 ; réimp., Genève, Slatkine, 1983.

Léonard (Émile-Guillaume) [1891-1961], « L'institution du Mérite militaire », *Bull. Soc. hist. prot. franç.*, 1933, p. 297 à 320 et 456 à 473.

Mazas (Alexandre) [1797-1856], *Histoire de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, depuis son institution en 1693 jusqu'en 1830*, 2 vol., Paris, Dentu, 1855-1856 ; 2<sup>e</sup> éd., 3 vol., F. Didot, 1860-1861, rééd., Versailles, Mémoire et documents, 2002.

Mélin (Antoine-Jean) [1721-1796], *Mémoires historiques concernant l'ordre royal et militaire de Saint-Louis et l'institution du Mérite militaire*, Paris, I.R., 1785.

#### 4.6.5. Le Conseil d'État.

Antoine (Michel), *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Genève, Droz, 1970.

Aucoc (Léon) [1828-1910], *Le Conseil d'État avant et depuis 1789, ses transformations, ses travaux et son personnel. Étude historique et bibliographique*, Paris, I.N., 1876 (S.H.D. 14V8).

Boislisle (Arthur-Michel de) [1835-1908], *Les conseils du Roi sous Louis XIV*, Paris, Hachette, 1884 ; rééd., Genève, Slatkine, 1977.

Buot de L'Épine (Anne), *Du Conseil du Roi au Conseil d'État : le comité contentieux des départements (9 août 1789-27 avril 1791)*, Paris, P.U.F., 1972.

[Cormenin (Louis-Marie de La Haye, vicomte de)] [1788-1868], *Du Conseil d'État envisagé comme conseil et comme juridiction sous notre monarchie constitutionnelle*, Pillet, 1818.

Fougère (Louis) [1915-1992], dir., *Le Conseil d'État, son histoire à travers les documents d'époque, 1799-1974*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1974.

Kessler (Marie-Christine), *Le Conseil d'État*, Paris, A. Colin, 1968.

Logette (Aline), *Le comité contentieux des Finances près le Conseil du Roi (1777-1791)*, Nancy, S.I.T., 1964.

Massot (Jean) et Marimbert (Jean), *Le Conseil d'État*, Notes et études documentaires, n<sup>o</sup> 4869-4870, Paris, La Documentation française, 1988.

Mousnier (Roland), *Les règlements du Conseil du Roi sous Louis XIII*, Paris, Annuaire-bulletin de la société de l'histoire de France, 1949.

—, dir., *Le Conseil du Roi de Louis XII à la Révolution*, Paris, P.U.F., 1970.

Olivier-Martin (Bernard), *Le Conseil d'État de la Restauration*, Paris, Sirey, 1941.

Phytilis (Jacques), *Justice administrative et justice déléguée au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'exemple des commissions extraordinaires de jugement à la suite du Conseil au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1977.

Sirey (Jean-Baptiste) [1762-1845], *Du Conseil d'État selon la Charte constitutionnelle, ou Notions sur la justice d'ordre politique et administratif*, Paris, cour du Harlay, 1818.

#### 4.6.6. La Cour des comptes.

Crepey (André) [1907 ?-2002], dir., *Histoire de la Cour des Comptes*, Paris, éd. du C.N.R.S., 1984.

Descheemaeker (Christian), *La Cour des comptes*, Paris, La Documentation française, 1992 ; 2<sup>e</sup> éd., 1998.

Magnet (Jacques), *La Cour des comptes, les institutions associées et les chambres régionales des comptes*, Paris, Berger-Levrault, 1965 ; 6<sup>e</sup> éd., 2007.

Pomme de Mirimonde (Albert) [1897-1875], *La Cour des comptes, historique, organisation, apurement des comptes, contentieux, voies de recours, contrôle administratif*, Paris, Sirey, 1947.

Todisco (Umberto), *Le personnel de la Cour des comptes (1807-1830)*, Genève, Droz, 1969.

#### 4.6.7. Les ministères (sauf Guerre et Marine) ; le pouvoir des ministres.

Antoine (Michel), *Origines et histoire des cabinets des ministres en France*, Genève, Droz, 1975.

—, « Les conseils des finances sous le règne de Louis XV », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome V, 1958, p. 161 à 200.

—, « Les comités de ministres sous le règne de Louis XV », *Revue historique de droit français et étranger*, 1951.

—, « Sens et portée des réformes du chancelier de Maupeou », *Revue historique*, n<sup>o</sup> 583, juillet-sept. 1992, p. 39 à 59.

—, *Le cœur de l'État : surintendants, contrôleurs généraux et intendants des finances, 1552-1791*, Paris, Fayard, 2003.

Bayard (Françoise), *Dictionnaire des surintendants et contrôleurs généraux des Finances, du XVI<sup>e</sup> siècle à la Révolution française de 1789*, Paris, C.H.E.F.F., 2000.

Bosher (John Francis), « The "premier commis des Finances" in the Reign of Louis XVI », *French Historical Studies*, 1964, III, n<sup>o</sup> 4, p. 475 à 494.

Bruguière (Michel) [1938-1989], *Gestionnaires et profiteurs de la Révolution. L'administration des finances françaises de Louis XVI à la Révolution*, Paris, Olivier Orban, 1986.

Dumas (Auguste), « L'action des secrétaires d'État sous l'Ancien Régime », *Annales de la faculté de droit d'Aix-en-Provence*, 1954.

Jouvencel (Henri de) [1877- ?], *Le contrôleur général des finances sous l'Ancien Régime*, Paris, Larose, 1901.

Luçay (Héliou, comte de) [1831-1905], *Des origines du pouvoir ministériel en France. Les secrétaires d'État depuis leur institution jusqu'à la mort de Louis XV*, Tardieu, 1881 ; rééd., Genève, Slatkine, 1976.

Marion (Marcel), *Machault d'Arnouville. Étude sur l'histoire du Contrôle général des finances de 1749 à 1754*, Paris, Hachette, 1891.

Piccioni (Camille), *Les premiers commis des Affaires étrangères au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, de Boccard, 1928.

Samoyault (Jean-Pierre), *Les bureaux du secrétariat d'État des Affaires étrangères sous Louis XV, administration, personnel*, Paris, Pédone, 1971.

#### 4.6.8. L'Armée, la guerre.

André (Louis) [1867-1948], *Michel Le Tellier et l'organisation de l'armée monarchique*, thèse de lettres, Paris, Alcan, 1906 ; réimp. Genève, Slatkine, 1980.

Audouin (Xavier) [1765-1837], *Histoire de l'administration de la Guerre*, 4 vol., Paris, F. Didot, 1811.

Babeau (Albert) [1835-1914], *La vie militaire sous l'Ancien Régime*, 2 vol., Paris, F. Didot, 1889-1890.

Baillargeat (René) [1927-1994], dir., *Les Invalides. Trois siècles d'histoire*, 1975.

Bardin (Étienne-Alexandre) [1774-1841], *Dictionnaire de l'armée de Terre*, 17 vol., Paris, Corréard, 1841-1851.

Basset (capitaine M.A.), « Essai sur l'historique des fabrications d'armement en France jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Mémorial de l'artillerie*, 1935, p. 880 à 1280.

Béchu (Philippe), « Noblesse d'épée et tradition militaire au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue H.E.S.*, 1983, n° 4, p. 507 à 548.

Belhomme (Victor), *L'armée française en 1690*, Paris, L. Baudoin, 1895.

—, *Histoire de l'infanterie en France*, 5 vol., Paris, Charles-Lavauzelle, 1893-1902.

Bergès (Louis), *La société civile contre le recrutement à l'époque de la conscription militaire (1798-1814). Le cas des départements aquitains*, thèse de doctorat, université Paris I, 1987. Un livre a été tiré de cette thèse, sous le titre : *Résister à la conscription, 1798-1814*, Paris, C.T.H.S., 2002.

Bertaud (Jean-Paul), et Reichel (Daniel), *Atlas de la Révolution française. 3. L'Armée et la guerre*, Paris, éd. de l'E.H.E.S.S., 1989.

Blanchard (Anne) [1921-1998], *Les ingénieurs du "Roy" de Louis XIV à Louis XVI. Étude du corps des fortifications*, Montpellier, 1979.

—, *Dictionnaire des ingénieurs militaires, 1691-1791*, Montpellier, Centre d'histoire militaire de l'université Paul-Valéry, 1981.

Bodinier (Gilbert), *Les officiers de l'armée royale combattants de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis. De Yorktown à l'an II*, Vincennes, S.H.A.T., 1982.

—, *Dictionnaire des officiers de l'armée royale qui ont combattu aux Etats-Unis pendant la guerre d'Indépendance, suivi d'un supplément à « Les Français sous les treize étoiles » du commandant André Lasseray*, Vincennes, S.H.A.T., 1983.

Bois (Jean-Pierre) [1945], *Les anciens soldats dans la société française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Economica, 1990.

Buot de l'Épine (Anne), « Les bureaux de la Guerre à la fin de l'Ancien Régime », *Revue d'histoire du droit*, 1976, p. 533 à 558.

Carrias (Eugène) [1895-1961], *La pensée militaire française*, Paris, P.U.F., 1960.

Chagniot (Jean) [1933], *Paris et l'Armée au XVIII<sup>e</sup> siècle. Étude politique et sociale*, Paris, Economica, 1985 (S.H.D. 8°6132).

Chassignet (Louis-Maximilien-Modeste), *Essai historique sur les institutions militaires, ou la formation, l'organisation et l'administration des armées en France depuis les temps les plus reculés jusqu'en 1789*, Paris, V. Rozier, 1869.

Coll., *L'influence de la Révolution française sur les armées en France, en Europe et dans le monde*, Commission française d'histoire militaire et Fondation pour les études de défense nationale, Vincennes, 1991, 2 vol.

Corvisier (André), *L'armée française, de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle au ministère de Choiseul. Le soldat*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1964 (S.H.D. 8°3278).

—, « Hiérarchie militaire et hiérarchie sociale à la veille de la Révolution », *R Int. H. Mil*, n° 30, 1970, p. 77 à 91.

—, dir., *Histoire militaire de la France*, 4 vol., Paris, P.U.F., 1992-1994 ; nouv. éd., 1997. Cet ouvrage comprend plusieurs chapitres consacrés à la Marine.

Croubois (Claude), dir., *L'officier français des origines à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1987.

Desbrière (Édouard) et Sautai (Maurice), *La cavalerie de 1740 à 1789*, Paris, Berger-Levrault, 1906.

Duruy (Albert) [1844-1877], *L'armée royale en 1789*, Paris, C. Lévy, 1888.

Gorau (François), *La vénalité des charges militaires en France aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, thèse de doctorat, Lille, diffusion A.N.R.T., 1996.

Gebelin (Jacques) [1848-19..], *Histoire des milices provinciales, 1688-1791. Le tirage au sort sous l'Ancien Régime*, Paris, Hachette, 1882.

Hartmann (Louis), « Les officiers de l'armée royale à la veille de la Révolution », *Revue historique*, t. 100, p. 141 et suiv. et t. 101, p. 38 à 79.

— *Les officiers de l'armée royale et la Révolution*, Paris, Alcan, 1910 (S.H.D. 28R44).

Hennet (Léon) [1853- ?], *Les milices et troupes provinciales*, Paris, L. Baudoin, 1884.

— « Les milices garde-côtes », *Revue maritime et coloniale*, 1886, t. 82, p. 509 suiv. et t. 83, p. 294 et suiv.

— *Les compagnies de cadets-gentilshommes et les écoles militaires*, Paris, L. Baudoin, 1889.

— *Regards en arrière. Études d'histoire militaire sur le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'état-major*, Paris, Chapelot, 1911.

Jablonski (Ludovic), *L'armée française à travers les âges*, 5 vol., Paris, Charles-Lavauzelle, 1890-1894.

Kennett (Lee Boone), *The French Armies in the Seven Years' War : A Study in Military Organization and Administration*, Durham (Caroline du Nord), Duke U.P., 1967.

Lafeuillade (Jean-Albéric) [1884- ?], *Les grandes lois de l'organisation. Le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'évolution militaire organique*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1937.

Latreille (Albert) [1870-19..], *L'œuvre militaire de la Révolution. L'Armée et la nation à la fin de l'Ancien Régime. Les derniers ministres de la Guerre de la monarchie*, Paris, Imhaus et Chapelot, 1914.

La Trolière (Jean de) et et Montmort (R. de), *Les cheveu-légers de la garde du Roi, 1592-1787*, éditions du Grand Armorial de France, 1953.

Laulan (Robert), *L'École militaire, 1751-1788*, thèse de doctorat non publiée, 1950.

Léonard (Émile) [1891-1961], *L'Armée et ses problèmes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Plon, 1958.

Martin (M.), *Les origines de la presse militaire en France à la fin de l'Ancien Régime et sous la Révolution (1770-1799)*, thèse dact., Vincennes, 1975.

Mention (Léon) [1845-1931], *L'Armée de l'Ancien Régime, de Louis XIV à la Révolution*, Paris, L.-Henry May, s.d. [v.1900].

— *Le comte de Saint-Germain et ses réformes (1775-1777)*, thèse, Paris, imp. Clavel, 1884.

Nardin (Pierre) [1912-1982], *Gribeauval, lieutenant général des armées du Roi (1715-1789)*, Paris, F.E.D.N., 1982.

- Opitz-Belakhal (Claudia), *Militärreformen zwischen Bürokratisierung und Adelsreaktion. Das französische Kriegsministerium und seine Reformen im Offizierskorps von 1760-1790*, Sigmaringen, Jan Thorbecke (Beihefte der Francia), 1994.
- Picard (Ernest) [1863-1913] et Jouan (Louis), *L'artillerie française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Berger-Levrault, 1906.
- Pinasseau (Jean), *L'émigration militaire. Campagne de 1792*, 3 vol., Paris, Picard, 1957-1971. Les fiches individuelles restées manuscrites forment le fonds 1K45 du S.H.D (Guerre).
- Ply (Gustave), *Étude sur l'organisation du service technique dans les manufactures d'armes*, Paris, Berger-Levrault, 1888.
- Poisson (Charles), *Les fournisseurs aux armées sous la Révolution française. Le directoire des achats, 1792-1793*, A. Margraff, 1932.
- Quoy-Bodin (Jean-Luc), *Étude sociale des loges militaires du Grand orient de France de 1773 à 1793, principalement en Île de France*, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, université Paris IV, 1975.
- , *L'Armée et la franc-maçonnerie au déclin de la monarchie, sous la Révolution et l'Empire*, thèse de doctorat d'État, université Paris IV, 2 vol., 1980, publiée sous le même titre à Paris par Economica, 1987.
- Reboul (Frédéric), *La vie au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'Armée*, Seheur, 1931.
- Rocolle (Pierre), *2000 ans de fortification française*, 2 vol., Paris, Charles-Lavauzelle, 1972 ; éd. de 1989.
- Rosen (Howard) [1943], *The System Gribeauval : a Study of Technological Development and Institutional Change in Eighteenth Century France*, PhD, université de Chicago, 1981.
- Rousset (Camille) [1821-1892], *Histoire de Louvois et de son administration politique et militaire*, 4 vol., Paris, Didier, 1862-1863.
- Serman (William) [1932], *Le corps des officiers français sous la Deuxième République et le Second Empire [recrutement, condition, carrière]. Aristocratie et démocratie dans l'Armée au milieu de XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat d'État, université Paris IV, 1978, éditée partiellement sous le titre *Les origines des officiers français, 1848-1870*, Paris, P.U.P.S., 1979.
- Sturgill (Claude C.) [1933], *Les commissaires des guerres et l'administration de l'armée française, 1715-1730*, Vincennes, S.H.A.T., 1985.
- , *La formation de la milice permanente en France, 1726-1730*, trad., Paris, S.H.A.T., 1975.
- Susane (Louis) [1810-1876], *Histoire de l'ancienne infanterie française*, 8 vol., Paris, J. Corréard, 1849-1853.
- , *Histoire de l'infanterie française*, 5 vol., Paris, Dumaine, 1876 ; rééd. Paris, Terana, 1985.
- , *Histoire de l'artillerie française*, Paris, Hetzel, 1874 ; rééd. Paris, Terana, 1984.
- , *Histoire de la cavalerie française*, 3 vol., Paris, Hetzel, 1874 ; rééd. Paris, Terana, 1984.
- Thoumas (Charles) [1820-1893], *Les transformations de l'armée française. Essais d'histoire et de critique sur l'état militaire de la France*, 2 vol., Paris, Berger-Levrault, 1887.
- Tuetey (Louis) [1869-19..], *Les officiers sous l'Ancien Régime. Nobles et roturiers*, Paris, Plon, Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1908.
- Villate (Robert), « Le mouvement des idées militaires en France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *R.H.M.*, juin-août 1935.

#### 4.6.9. Administration des généralités.

- Ardachev (Pavel Nikolaevitch) [1865-1924], *Les intendants de province sous Louis XVI*, trad., Paris, Alcan, 1909 ; rééd., Genève, Slatkine, 1978.
- Bordes (Maurice), « Les intendants de Louis XV », *Revue historique*, jan.-mars 1960, p. 45 à 63.

Brossault (Colette), *Les intendants de Franche-Comté, 1674-1790*, La Boutique de l'histoire, 1999.

Emmanuelli (François-Xavier), *Un mythe de l'absolutisme bourbonien : l'intendance, du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (France, Espagne, Amérique)*, Aix-en-Provence, Champion, 1981.

Fréville (Henri) [1905-1987], *L'intendance de Bretagne, 1689-1790*, thèse de lettres, 2 vol., Rennes, Plihon, 1953.

Gruder (Vivian), *The Royal Provincial Intendants : A Governing Elite in Eighteenth Century France*, Ithaca, Cornell U.P., 1968.

Loirette (Francis), « Les premiers intendants de Guyenne (1548-1648) », actes de l'Académie Montesquieu, 1990-1991, n° 8, p. 95 à 137.

Musset (Jacqueline), *L'intendance de Caen : structure, fonctionnement et administration sous l'intendant Esmangart (1775-1783)*, Condé-sur-Noireau, Corlet, 1985.

Ricommard (Julien), « L'édit d'avril 1704 et l'érection en titres d'office des délégués des intendants », *Revue historique*, t. 195, jan.-mars 1945, p. 24 à 35 et p. 123 à 139.

—, « Les subdélégués des intendants aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans *L'Information historique*, t. XXIV, 1962, n° 4, p. 139 à 148 et n° 5, p. 190 à 195, et t. XXV, 1963, n° 1, p. 1 à 7.

—, « Les subdélégués des intendants aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, *L'information historique*, t. XXIV, 1962, n° 4, p. 139 à 148 et n° 5, p. 190 à 195 ; t. XXV, 1963, n° 1, p. 1 à 7.

—, « Les greffiers des subdélégués, leur création en titres d'office », *Revue historique*, t. 186, p. 85 et suiv.

Smedley-Weill (Anette), *Les intendants de Louis XIV*, Paris, Fayard, 1995.

Zeller (Gaston) [1890-1960], « L'administration monarchique avant les intendants, parlements et gouverneurs », *Revue historique*, t. 197, 1947, p. 180 à 215.

#### 4.6.10. Autres corps.

Autrand (Françoise), *Naissance d'un grand corps de l'État. Les gens du parlement de Paris, 1345-1454*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1981.

Azimi (Vida), « L'accès aux fonctions publiques sous l'Ancien Régime », *Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, 1987, t. 44, p. 183 à 220.

—, « Les traitements des agents publics sous l'Ancien Régime », *Revue d'histoire du droit français et étranger*, juillet-septembre 1989, 67/3, p. 429 à 468.

—, « La discipline administrative sous l'Ancien Régime », *Revue d'histoire du droit français et étranger*, tome 65, 1987, p. 45 à 70.

—, « Les pensions de retraite sous l'Ancien Régime », *Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons, comtois et romands*, 1986, t. 43, p. 77 à 103.

—, *Un modèle administratif de l'Ancien Régime : les commis de la Ferme générale et de la Régie générale des aides*, éd. du C.N.R.S., 1987.

—, « Les pensions de retraite sous la Révolution », *Bulletin d'histoire de la sécurité sociale*, n° 22, 1990, p. 9 à 43 et n° 23, 1990, p. 7 à 28.

— « Heur et malheur des "salariés publics" sous la Révolution », *États, finances et économie pendant la Révolution française*, colloque de Bercy de 1989, Paris, C.H.E.F.F., 1991, p. 159 à 200.

Bluche (François), *Les magistrats du parlement de Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1715-1771*, Besançon, 1960 ; nouv. éd., Paris, Economica, 1986.

Bourgenot (Louis) et alii, *Les Eaux et Forêts du 12<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle*, Paris, C.N.R.S., 1987.

- Brunot (André) [1903-1996] et Coquand (Roger), *Le corps des Ponts et Chaussées*, éd. du C.N.R.S., 1982.
- Devèze (Michel) [1914-1979], *La grande réformation des forêts sous Colbert, 1667-[1683]*, Nancy, imp. G. Thomas, 1962.
- Favre-Lejeune (Christine), *Les secrétaires du Roi de la grande chancellerie de France. Dictionnaire biographique et généalogique, 1672-1789*, 2 vol., Sedopols, 1986.
- Hahn (Roger) [1932], *L'anatomie d'une institution scientifique : l'académie des sciences de Paris, 1666-1803*, trad., Paris, Éditions des archives contemporaines, 1993.
- Imbert (Jean) [1919-1999], dir., *Histoire des hôpitaux en France*, Toulouse, Privat, 1982.
- Julia (Dominique), « Sélection des élites et égalité des citoyens. Les procédures d'examen et de concours de l'Ancien régime et de l'Empire », *Mélanges de l'école française de Rome, Temps modernes*, t. 101, 1989/1, p. 339 à 381.
- Logette (Aline), « La Régie générale au temps de Necker et de ses successeurs (1777-1786) », *Revue d'histoire du droit*, 1982, n° 3, p. 415 à 445.
- Maillard (Christian) [1938], *Histoire de l'hôpital de 1940 à nos jours : comment la santé est devenue une affaire d'État*, Dunod, 1986 et Bordas, 1988.
- Minard (Philippe) [1961], *La fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières*, Paris, Fayard, 1998.
- Petot (Jean) [1930], *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées (1599-1815)*, Paris, Marcel Rivière, 1958.
- Sée (Henri) [1864-1936], *Un siècle d'histoire de l'industrie. Les inspecteurs des Manufactures sous l'Ancien Régime, 1669-1791*, Langres et Toulouse, 1927.
- Solnon (Jean-François), *Deux cent quinze bourgeois gentilshommes au XVIII<sup>e</sup> siècle : les secrétaires du Roi à Besançon*, Paris, les Belles Lettres, 1980.
- Thépot (André) [1929], *Les ingénieurs des Mines au XIX<sup>e</sup> siècle. Histoire d'un corps technique de l'État*, t.1., 1810-1914, Paris, Eska, 1997.
- éd., *L'ingénieur dans la société française*, Paris, les Éditions ouvrières, 1985.
- Waquet (Jean-Claude), *Les grands maîtres des Eaux et Forêts de 1689 à la Révolution, suivi d'un dictionnaire des grands maîtres*, Genève, Droz, 1978.

#### 4.7. Organisation administrative, science administrative, fonction publique et bureaucratie.

- Bien (David), « Les officiers, les corps et le crédit de l'État : l'utilisation des privilèges sous l'Ancien Régime », *Annales E.S.C.*, mars-avril 1988, p. 379 à 404.
- Bloch-Lainé (François) [1912-2002], *Profession, fonctionnaire*, Paris, Le Seuil, 1976.
- Bonnin (Charles) [1772-ap.1833], *Principes d'administration publique*, 3<sup>e</sup> éd., 3 vol., Paris, Renaudière, 1812.
- Bourdieu (Pierre) [1930-2002], *La noblesse d'État. Grandes Écoles et esprit de corps*, Paris, éd. de Minuit, 1989.
- Catherine (Robert) [1914], *Le fonctionnaire français : droits, devoirs, comportement...*, Paris, Albin Michel, 1961 ; 2<sup>e</sup> éd., Sirey, 1973.
- Cherchève (Perrine), *Les fonctionnaires entre privilèges et préjugés*, Paris, éditions Milan, 2001.
- Chevallier (Jacques) [1943], *La science administrative*, Paris, P.U.F., 1986 ; 3<sup>e</sup> éd., 2002.
- , « L'idéologie des hauts fonctionnaires : permanence et/ou changement », Paris, P.U.F., 1980.



Church (Clive H.) [1939], *Revolution and Red Tape : the French Ministerial Bureaucracy, 1770-1850*, Oxford, Clarendon Press, 1981.

Closets (François de) [1933], *Toujours plus !*, Paris, Grasset, 1982 ; le Livre de poche, 1984.

Coll., Les serviteurs de l'État au Moyen Âge, actes du 29<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999.

Crozier (Michel) [1922], *Le phénomène bureaucratique. Essai sur les tendances bureaucratiques des systèmes d'organisation modernes et sur leurs relations en France avec le système social et culturel*, Paris, le Seuil, 1963 ; nouv. éd., 1971.

—, et alii, *Où va l'administration française ?* Paris, les Éditions d'organisation, 1974.

De Baecque (Francis), *L'administration centrale de la France*, Paris, A. Colin, 1973.

Debbasch (Charles) [1937], *L'administration au pouvoir, fonctionnaires et politiques sous la V<sup>e</sup> République*, Paris, Calmann-Lévy, 1969.

Doyle (William) [1942], *Officers, Nobles and Revolutionaries. Essays on Eighteenth-Century France*, Londres, Hambledon Press, 1995.

—, Venality. The Sale of Offices in Eighteenth-Century France, New York, O.U.P. et Oxford, Clarendon Press, 1996.

Fauroux (Roger) et Spitz (Bernard), dir., *Notre État. Le livre-vérité de la fonction publique*, Paris, Robert Laffont, 2000.

—, *État d'urgence. Réformer ou abdiquer : le choix français*, Paris, Robert Laffont, 2004.

Coll. *Des fonctionnaires politisés ?*, revue *Pouvoirs*, n° 40, Paris, P.U.F., 1987.

Fayol (Henri) [1841-1925], « La doctrine administrative dans l'État [1923] », publié en 1966 dans la *Rev. Int. Sc. Adm.*

—, *L'incapacité industrielle de l'État : les P.T.T.*, Paris, Dunod, 1921.

Fayol (Henri), fils, *L'œuvre d'Henri Fayol. La doctrine administrative*, Lille, Léonard Danel, 1929 (conférence donnée à la Société industrielle du Nord).

Gélinier (Octave) [1916-2004] et Massenet (Michel), *La nouvelle gestion publique. Pour un État sans bureaucratie*, Paris, éd. Hommes et Techniques, 1975.

Grégoire (Roger) [1913-1990], *La fonction publique*, Paris, Armand Colin, 1954 ; réimp. Dalloz, 2005.

Grémion (Pierre), *Le pouvoir périphérique : bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, le Seuil, 1976.

Kessler (Marie-Christine), *Les grands corps de l'État*, Paris, Presses de la F.N.S.P., 1986.

Lachèze-Pasquet (Pierre) [1923] et Stingre (Didier), *L'administration de l'hôpital*, Paris, Berger-Levrault, 1974 ; 8<sup>e</sup> éd., 1999.

Mignot (Gabriel) et d'Orsay (Philippe), *La machine administrative*, Paris, le Seuil, 1968.

Milloz (Pierre), *Le mal administratif. La fonction publique est-elle ingouvernable ?*, Paris, Dunod, 1987.

[Ministère de la Fonction publique], *La fonction publique de l'État*, rapport annuel publié par la Documentation française.

Moquet-Anger (Marie-Laure) [1956], *Le statut des médecins hospitaliers publics*, Paris, P.U.F., 1994.

—, *De l'hôpital à l'établissement public de santé*, Paris, L'Harmattan, 1998.

Morthen (Jean), « Un château fort médiéval, le ministère de l'Économie et des Finances », revue *Esprit*, janvier 1970 (ce numéro est consacré à l'administration de l'État).

Parkinson (Cyril Northcote), *1-2 ou les règles d'or de M. Parkinson* (« Parkinson's Law and Other Studies in Administration »), trad., Paris, R. Laffont, 1958.

- Poultier (Claude), *L'évolution des structures ministérielles de 1800 à 1944*, thèse de droit, université de Paris, 1960.
- Quermonne (Jean-Louis) [1927], *L'appareil administratif de l'État*, Paris, le Seuil, 1991.
- Sauvy (Alfred) [1898-1990], *Bureaux et bureaucratie*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je ?, 1956 ; 3<sup>e</sup> éd., 1967.
- Siwek-Pouydesseau (Jeanne), *Le personnel de direction des ministères. Cabinets ministériels et directeurs d'administrations centrales*, Paris, A. Colin, 1969.
- , *Le syndicalisme des fonctionnaires jusqu'à la guerre froide, 1848-1948*, Lille, P.U.L., 1989.
- Suleiman (Ezra) [1941], *Les hauts fonctionnaires et la politique*, trad., Paris, le Seuil, 1976.
- , *Les élites en France. Grands corps et grandes écoles*, trad., Paris, le Seuil, 1979.
- Thoenig (Jean-Claude) [1940], *L'ère des technocrates. Le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, éd. d'Organisation, 1973 ; nouv. éd., L'Harmattan, 1987.
- Thuillier (Guy) [1932], *Témoins de l'administration. De Saint-Just à Marx*, Paris, Berger-Levrault, 1967.
- , *La vie quotidienne dans les ministères au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1976.
- , *L'E.N.A. avant l'E.N.A.*, Paris, P.U.F., 1983.
- , *Bureaucratie et bureaucrates au XIX<sup>e</sup> siècle*, Genève, Droz, 1980.
- , *La bureaucratie aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Economica, 1987.
- , *Les pensions de retraite des fonctionnaires au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Comité d'histoire de la Sécurité sociale, 1994.
- et Tulard (Jean), *Histoire de l'administration française*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je ?, 1984.
- Wright (Vincent) [1937-1999], « L'École nationale d'administration de 1848-1849 : un échec révélateur », *Revue historique*, n° 517, jan.-mars 1976, p. 21 à 42.
- Zimmern (Bernard), *Les profiteurs de l'État*, Paris, Plon, 2000.

#### 4.8. Relations internationales.

- Bély (Lucien), *Les relations internationales en Europe (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, P.U.F., 1992.
- , Bercé (Yves-Marie), Bérenger (Jean), Corvisier (André), Meyer (Jean) et Quatrefages (René), *Guerre et paix dans l'Europe du XVII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Paris, S.E.D.E.S., 1991.
- Bérenger (Jean) et Soutou (Henri-Georges), dir., *L'ordre européen du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.P.S., 1998.
- Bérenger (Jean) et alii, *L'Europe à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (vers 1780-1802)*, Paris, S.E.D.E.S., 1985.
- Wilson (A. M.), *French Foreign Policy during the Administration of Cardinal Fleury, 1726-1743 : A Study on Diplomacy and Commercial Development*, Cambridge, 1936.
- Zeller (Gaston), *Histoire des relations internationales [sous la direction de Pierre Renouvin]*, t. 3, *De Louis XIV à 1789*, Paris, Hachette, 1955 ; rééd. 1994.

#### 4.9. L'économie ; l'intervention de l'État.

- Airiau (Jean) [1936], *L'opposition aux physiocrates à la fin de l'Ancien Régime. Aspects économiques et politiques d'un libéralisme éclectique*, Paris, L.G.D.J., 1965.

Andrieu (Claire), Le Van (Lucette) et Prost (Antoine), dir., *Les nationalisations de la Libération : de l'utopie au compromis*, Paris, Presses de la F.N.S.P., 1987.

Asselain (Jean-Charles) [1942], *Histoire économique de la France du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, 2 vol., Paris, le Seuil, 1984-1990,

Bergeron (Louis) [1929], *Les capitalistes en France, 1780-1814*, Paris, Gallimard, 1978.

— et Bourdelais (Patrice), *La France n'est-elle pas douée pour l'industrie ?*, Paris, Belin, 1998.

Bloch-Lainé (François) et Bouvier (Jean), *La France restaurée, 1944-1954. Dialogue sur le choix d'une modernisation*, Paris, Fayard, 1986.

Boissonnade (Prosper) [1862-1935], *Le socialisme d'État. L'industrie et les classes industrielles en France pendant les deux premiers siècles de l'ère moderne (1453-1661)*, Paris, Champion, 1927 ; réimp., Genève, Slatkine, 1977.

—, *Colbert. Le triomphe de l'étatisme, la fondation de la suprématie industrielle de la France, la dictature du travail (1661-1683)*, Paris, Marcel Rivière, 1932.

Bourcier de Carbon (Luc) [1913-1979], *Essai sur l'histoire de la pensée et des doctrines économiques*, 3 vol., Paris, Montchrestien, 1971-1979.

Bourgin (Georges) [1879-1958] et (Hubert), *Le régime de l'industrie en France de 1814 à 1830*, Paris, Picard-Champion, 1921-1941.

Bouvier (Jean) [1920-1987], *Initiation au vocabulaire et aux mécanismes économiques contemporains*, 5<sup>e</sup> éd., 1977, tirage de 1990.

Braudel (Fernand) [1902-1985] et Labrousse (Ernest) [1895-1988], dir., *Histoire économique et sociale de la France*, 4 t. en 7 vol., Paris, P.U.F., 1970-1980 ; nouv. éd. en 5 vol., 1993 ; t. 2, *1660-1789, des derniers temps de l'âge seigneurial aux préludes de l'âge industriel*.

Braudel (Fernand), *Civilisation matérielle et capitalisme (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, 3 vol., Paris, A. Colin, 1979 ; éd. de poche, L.G.F., 1993.

Brulé (Jean-Pierre) [1929], *L'informatique malade de l'État, du plan Calcul à Bull nationalisé*, Paris, les Belles Lettres, 1995.

Butel (Paul), *L'économie française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.D.E.S., 1993.

Catherine (Robert), *L'industrie*, Paris, P.U.F., 1965.

— et Gousset (Pierre), *L'État et l'essor industriel, du dirigisme colbertien à l'économie concertée*, Paris, Berger-Levrault, 1965.

Clément (Pierre), *Histoire du système protecteur en France depuis le ministère de Colbert jusqu'à la révolution de 1848*, Paris, Guillaumin, 1854 ; rééd. à New York, 1968.

Cohen (Élie) [1950], *L'État brancardier : politiques de déclin industriel, 1974-1984*, Paris, Calmann-Lévy, 1989.

Cole (Charles Woolsey) [1906-?], *Colbert and a Century of French Mercantilism*, 2 vol., New York, Columbia U.P., 1939 ; rééd. Hamden, Archon Books, 1964.

Colson (Clément) [1853-1939], *Cours d'économie politique professé à l'École nationale des ponts et chaussées*, 22 vol., Paris, Gauthier-Villars et Alcan, 1901-1933.

Corvol (Andrée) [1947], *L'homme et l'arbre sous l'Ancien Régime*, Paris, Economica, 1984.

Costaz (Claude-Anthelme) [1770 ?-1858], *Essai sur l'administration de l'agriculture, du commerce, des manufactures et des subsistances, suivi de l'historique des moyens qui ont amené le grand essor pris par les arts depuis 1793 jusqu'à 1815*, 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., Paris, Huzard, 1832 ; éd. aug., 3 vol., 1843.

Courcelle-Seneuil (Jean-Gustave) [1813-1892], *Traité théorique et pratique d'économie politique*, 1<sup>re</sup> éd., 2 vol., 1858 ; 3<sup>e</sup> éd., 2 vol., Paris, Guillaumin, 1891.

De Bandt (Jacques), *Les politiques industrielles*, Paris, Economica, 1985.

- Dehem (Roger), *Histoire de la pensée économique, des mercantilistes à Keynes*, Québec, P.U. Laval et Paris, Dunod, 1985.
- Delorme (Robert) et André (Christine), *L'État et l'économie. Un essai d'explication de l'évolution des dépenses publiques en France (1870-1980)*, Paris, le Seuil, 1983.
- Fourastié (Jean) [1907-1990], « Quelques réflexions sur le mouvement des prix et le pouvoir d'achat des salaires en France depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Soc. hist. mod. et cont.*, 52<sup>e</sup> année, 11<sup>e</sup> série, n<sup>o</sup> 6, mars-avril 1953.
- Fridenson (Patrick) [1944], dir., *1914-1918, l'autre front*, Paris, les Éditions ouvrières, 1977.
- Gueslin (André), *L'État, l'économie et la société française, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1992.
- Hauser (Henri) [1866-1946], *La pensée et l'action économique du cardinal de Richelieu*, Paris, P.U.F., 1944 (S.H.D. 8°2223).
- Heckscher (Eli Filip) [1879-1952], *Mercantilism*, nouv. éd., 2 vol., Londres, Routledge, 1994 (la 1<sup>re</sup> édition suédoise date de 1931).
- Kaplan (Steven Laurence) [1943], *Le pain, le peuple et le Roi. La bataille du libéralisme sous Louis XV*, Paris, Perrin, 1986.
- Joubleau (Félix), *Études sur Colbert ou Exposition du système d'économie politique suivi en France de 1661 à 1683*, 2 vol., Paris, Guillaumin, 1856 ; rééd. à New York, 1971 (S.H.D. 26E3).
- Kuisel (Richard F.), *Le capitalisme et l'État en France. Modernisation et dirigisme au XX<sup>e</sup> siècle*, trad., Paris, Gallimard, 1984.
- Labrousse (Ernest), *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution française*, Paris, P.U.F., 1944 ; 2<sup>e</sup> éd., 1990.
- , *Esquisse du mouvement des prix et des revenus en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions des archives contemporaines, 1984 (reproduction de l'édition de 1933).
- Laufenburger (Henry) [1879-1964], *L'intervention de l'État en matière économique*, Paris, R. Pichon et R. Durand-Auzias, 1939.
- Leroy-Beaulieu (Paul) [1843-1916], *L'État moderne et ses fonctions*, Paris, Guillaumin, 1891.
- Lévy (Claude-Frédéric), *Capitalistes et pouvoir au siècle des Lumières [des origines à 1723]*, 3 vol., Paris-La Haye, Mouton, 1969-1980.
- Mac Arthur (John H.) et Scott (Bruce R.), *L'industrie française face aux plans. Harvard ausculte la France*, Paris, Éditions d'organisation, 1970.
- Massé (Pierre) [1898-1987], *Le plan ou l'anti-hasard*, Paris, Gallimard, 1965 ; rééd., Hermann, 1991.
- Mioche (Philippe) [1950], *La sidérurgie et l'État des années 40 aux années 60*, thèse, université Paris IV, 1992.
- Morsel (Henri) [1934], dir., *Histoire de l'électricité en France*, t. 3, 1946-1987, Paris, Fayard, 1996.
- Nef (John Ulric) [1899-1988], « L'industrie et l'État en France et en Angleterre (1540-1640) », *Revue historique*, t. 191, p. 21 à 53 et p. 193 à 231.
- , *Industry and government in France and England, 1540-1640*, Ithaca (N. Y.), Cornell U.P., 1957.
- Perroux (François) [1903-1987], *Le capitalisme*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je ?, 1949 ; 7<sup>e</sup> éd., 1969.
- Coll., *Une politique industrielle pour la France*, colloque du ministère de la Recherche et de l'Industrie, Paris, la Documentation française, 1983.
- Plessis (Alain) [1932], dir., *Naissance des libertés économiques, le décret d'Allarde et la loi Le Chapelier*, Paris, ministère de l'Industrie, 1993.
- Rémond (André) [1912-1998], *John Holker, manufacturier et grand fonctionnaire en France au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1719-1786*, Paris, Marcel Rivière, 1946.

Schaper (Bertus Willem), *Albert Thomas, trente ans de réformisme social*, trad. Dupont, Paris, P.U.F., s.d.

Schumpeter (Josef Alois) [1883-1950], *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*, Leipzig, 1912 ; trad., *Théorie de l'évolution économique : recherches sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture*, Paris, Dalloz, 1983.

—, *History of Economic Analysis*, New York, 1954 ; trad., *Histoire de l'analyse économique*, 3 vol., Paris, Gallimard, 1983 ; éd. de 2004.

—, *Capitalisme, socialisme et démocratie*, trad., Paris, Payot, 1961 ; éd. de 1990.

Sée (Henri) [1864-1936], *La vie économique et les classes sociales au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Alcan, 1924.

—, « Que faut-il penser de l'œuvre économique de Colbert ? », *Revue historique*, avril-juin 1926, p. 181 à 194.

Sombart (Werner) [1863-1941], *Der moderne Kapitalismus...*, 6 vol., Munich, Duncker und Humblot, 1921-1928.

Trintzius (René) [1898-1953], *John Law et la naissance du dirigisme*, Paris, Sfelt, 1950.

Weber (Max) [1864-1920], *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen, 1922 ; trad. partielle, *Économie et société*, Paris, Plon, 1971 ; éd. de poche, 1995.

Weulersse (Georges) [1874-1950], *Le mouvement physiocratique en France de 1756 à 1770*, 2 vol., Paris, Alcan, 1910 ; rééd., La Haye, Mouton, 1968 et Genève, Slatkine, 2003.

—, *La physiocratie à la fin du règne de Louis XV (1770-1774)*, Paris, P.U.F., 1959.

—, *La physiocratie sous les ministères de Turgot et de Necker (1774-1781)*, Paris, P.U.F., 1950.

—, *La physiocratie à l'aube de la Révolution (1781-1792)*, Paris, E.H.E.S.S., 1984.

Wolff (Jacques) [1928-2002], *Les grandes œuvres économiques*, 4 vol., Paris, Cujas, 1973-1982.

Zysman (John) [1946], *L'industrie française entre l'État et le marché*, trad., Paris, Bonnel, 1982.

#### 4.10. Le commerce et l'industrie (y compris celle de l'État).

Alder (Ken), *Engineering the Revolution. Arms and enlightenment in France, 1763-1815*, Princeton, P.U.P., 1997 ; éd. de poche, University of Chicago Press, 2010.

Ballot (Charles) [1886-1917], *L'introduction du machinisme dans l'industrie française*, Lille, O. Marquant, 1923 ; rééd., Genève, Slatkine, 1978.

Barnier (Frédérique), *La civilisation des armes : les arsenaux [du G.I.A.T.] et l'industrie militaire en France, analyse sociologique*, thèse de doctorat, 2 vol., CIFRE, université Paris VII, 1996.

Barras (Michel), *Histoire de l'arsenal de Roanne, 1916-1990*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1998.

Bellon (Bertrand), *Le pouvoir financier et l'industrie en France*, Paris, le Seuil, 1980.

— et Chevalier (Jean-Marie), dir., *L'industrie en France*, Paris, Flammarion, 1983.

Beltran (Alain) et Williot (Jean-Pierre), *Le noir et le bleu. Quarante ans d'histoire de Gaz de France*, Paris, Belfond, 1992.

Bonnefoy (François), *Les armes de guerre portatives en France, du début du règne de Louis XIV à la veille de la Révolution (1660-1789) : de l'indépendance à la primauté*, 2 vol., Paris, la Librairie de l'Inde, 1991.

Cayre (Yves), *Histoire de la manufacture d'armes de Tulle de 1690 à 1970*, Tulle, M.A.T., 1970.

Chadeau (Emmanuel) [1956-2000], *L'industrie aéronautique en France (1900-1950), de Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987.

- Chassagne (Serge) [1941], *Oberkampf. Un entrepreneur capitaliste au siècle des Lumières*, Paris, Aubier, 1980.
- Cour des comptes, *Rapport public particulier sur les industries d'armement de l'État*, Paris, octobre 2001.
- Daumas (Maurice) [1910-1984], *L'archéologie industrielle en France*, Paris, Robert Laffont, 1980.
- Dornic (François) [1911-1998], *Le fer contre la forêt*, Rennes, Ouest-France, 1984.
- , *L'industrie textile dans le Maine et ses débouchés internationaux, 1650-1815*, Le Mans, P. Belon, 1955.
- Dubessy (Raymond), *Histoire de la manufacture d'armes de Saint-Étienne*, Paris, Le Livre d'histoire, 2006.
- Dumas (François) [1861-1948], *Étude sur le traité de commerce de 1786 entre la France et l'Angleterre*, Toulouse, Privat, 1904.
- Gignoux (Claude-Joseph) [1890-1966], *L'arsenal de Roanne et l'État industriel de guerre*, thèse de doctorat en sciences économiques, imp., Lyon, 1920.
- , *Bourges pendant la guerre*, Paris, P.U.F., dotation Carnegie, 1926.
- Gille (Bertrand) [1920-1980], *Les origines de la grande industrie métallurgique en France*, Paris, Domat-Monchrestien, 1947.
- , *Les forges françaises en 1772*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960.
- , « L'État industriel au XVIII<sup>e</sup> siècle », *R.H.M.M.*, t. 3, 1971, n° 2, p. 259 à 268.
- Hirsch (Jean-Pierre) [1941], *Les deux rêves du commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise (1780-1860)*, Paris, E.H.E.S.S., 1991.
- Husson (Léon), *Les services industriels de l'État et leurs méthodes financières*, Paris, Giard et Brière, 1916.
- Kulischer (J.), « La grande industrie aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Annales E.S.C.*, 1931, t. 3, p. 11 à 47.
- Lafon (Jacqueline), *Les députés du commerce et l'ordonnance de mars 1673. Les juridictions consulaires, principe et compétence*, Paris, Cujas, 1979 (SHD 8°5635).
- Larronde (Claude), *L'arsenal de Tarbes, histoire et patrimoine*, Tarbes, Soc. acad. des Hautes-Pyrénées, 1991.
- Lenoble (Jean) [1929], *Les frères Talabot, une grande famille d'entrepreneurs au XIX<sup>e</sup> siècle*, Limoges, L. Souny, 1989.
- Léon (Pierre) [1914-1976], *La naissance de la grande industrie en Dauphiné (fin du XVII<sup>e</sup> siècle-1869)*, 2 vol., Gap, imp. Louis-Jean, 1954.
- Lombard (Claude), *La manufacture nationale d'armes de Châtellerauld (1819-1968)*, Poitiers, Brissaud, 1987.
- Manceau (Henri), *La manufacture d'armes de Charleville*, Charleville-Mézières, 1990.
- Markovitch (Tihomir J.), *Les industries lainières, de Colbert à la Révolution*, Genève, Droz, 1976.
- , *L'industrie française de 1789 à 1964*, Paris, cahiers de l'I.S.E.A., 1965-1966, 4 vol.
- Martin (Germain) [1872-1948], *La grande industrie sous le règne de Louis XIV, plus particulièrement de 1660 à 1715*, Paris, Rousseau, 1899 ; rééd., Genève, Slatkine-Megariotis Reprints, 1978.
- , *La grande industrie en France sous le règne de Louis XV*, 1900 ; rééd. Genève, Slatkine-Megariotis Reprints, 1979.
- Merley (Jean), « Les manufactures d'armes de guerre en France en 1785 », *Bulletin du centre d'histoire régionale*, Saint-Étienne, 1979, n° 1, p. 13 à 39.

Mioche (Philippe) et Roux (Jacques), *Henri Malcor. Un héritier des maîtres de forges*, Paris, éditions du C.N.R.S., 1988.

Moreau (Jean-Pierre), *Étude sur le régime financier des services industriels de l'État*, thèse, Paris, 1937.

Mortal (Patrick), *Les armuriers de l'État. Du grand siècle à la globalisation, 1665 à 1989*, Villeneuve d'Ascq, P.U.S., 2007.

Naville (Pierre) [1904-1993], *L'État entrepreneur, le cas de la Régie Renault*, Paris, Anthropos, 1971.

Nef (John Ulric), *A Comparison of Industrial Growth in France and England from 1540 to 1650*, s.l., 1936 (tiré à part du *Journal of Political Economy*).

Payen (Jacques) [1931-1993], *Capital et machine à vapeur au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les frères Périer et l'introduction en France de la machine à vapeur de Watt*, Paris-La Haye, Mouton, 1969.

Perrot (Jean-Claude), « Les dictionnaires de commerce au XVIII<sup>e</sup> siècle », *R.H.M.C.*, jan.-mars 1981, p. 36 à 67.

Pestre (Dominique) [1950], dir., *Deux siècles d'histoire de l'armement en France. De Gribeauval à la force de frappe*, Paris, éditions du C.N.R.S., 2005.

Pris (Claude), *La manufacture royale des glaces de Saint-Gobain (1665-1830). Une grande entreprise sous l'Ancien Régime*, thèse, université Paris IV, 3 vol., 1973 ; Lille, reprod., 1975.

Richard (Guy), *Monographie d'une entreprise alsacienne, de Dietrich, 1684-1918*, thèse de doctorat d'État, université Paris I, 4 vol., 1983.

Rouff (Marcel) [1877-1936], *Les mines de charbon en France au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1744-1791. Étude d'histoire économique et sociale*, F. Rieder, 1922 (S.H.M. 8°953).

Ruhlmann (Georges), *Les corporations, les manufactures et le travail libre à Abbeville au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sirey, 1948.

Rust (Michael J), *The Comité des forges and the French Steel Industry, 1900-1914 : Business and Politics in the Third Republic*, PhD, université de Princeton, 1974.

Sédillot (René) [1906-1991], *Deux cent cinquante ans d'industrie en Lorraine. La maison de Wendel de 1704 à nos jours*, Paris, Riss, 1958.

Sée (Henri), « Les origines de l'industrie capitaliste en France à la fin de l'Ancien Régime », *Revue historique*, t. 144, 1923, p. 187 et suiv.

Sütterlin (Christian), *La grande forge*, La Couarde-sur-Mer, éd. d'Assailly, 1981.

Tillon (Charles) [1897-1993], *Les usines d'armement et la reconstruction en France, bilan d'activité présenté par le ministre de l'Armement le 23 mai 1946 au Vélodrome d'hiver*, éditions France d'abord, 1946.

Verley (Patrick) [1944], *Entreprises et entrepreneurs du XVIII<sup>e</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1994.

Woronoff (Denis) [1939], *L'industrie sidérurgique en France pendant la Révolution et l'Empire*, Paris, E.H.E.S.S., 1984.

—, *Histoire de l'industrie en France, du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, le Seuil, 1994.

#### 4.11. Finances publiques et financiers.

Audiffret (Charles-Louis-Gaston, marquis d') [1787-1878], *Système financier de la France*, 2 vol., Paris, P. Dufart, 1840; 3<sup>e</sup> éd., 6 vol., 1863-1870.

Bailly (Antoine) [17..-1851], inspecteur des Finances, *Histoire financière de la France depuis l'origine de la monarchie jusqu'à la fin de 1786*, 2 vol., Paris, Moutardier, 1830.

- Bayard (Françoise), *Le monde des financiers au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Flammarion, 1988.
- Besnier (Robert) [1903- ?], *Les institutions financières de la France à la fin de l'Ancien Régime*, cours de la faculté de droit de l'université de Paris, année 1952-1953.
- Bosher (John Francis) [1929], *French Finances, 1770-1795: From Business to Bureaucracy*, Cambridge, C.U.P., 1970 (S.H.D. 8°1026).
- Bouchard (Léon) [1830-1904], conseiller-maître à la Cour des comptes, *Système financier de l'ancienne monarchie: administration générale, recettes, dépenses, contrôle*, Paris, Guillaumin, 1891 ; réimp. New York, Burt Franklin, 1971.
- Bouvier (Jean) et Germain-Martin (Henri), *Finances et financiers de l'Ancien Régime*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je?, 2<sup>e</sup> éd., 1969.
- Bouvier (Michel) [1945], Esclassan (Marie-Christine) et Lassale (Jean-Pierre) [1933-2002], *Finances publiques*, 9<sup>e</sup> éd., Paris, L.G.D.J., 2008.
- Braesch (Fritz) [1877- ?], *Finances et monnaie révolutionnaires (recherches, études et documents)*. 2<sup>e</sup> fascicule : *Les recettes et les dépenses du Trésor pendant l'année 1789. Le compte rendu au Roi de mars 1788. Le dernier budget de l'Ancien Régime*, Paris, Maison du livre français, 1936. Le 1<sup>er</sup> fascicule a pour titre *Les exercices budgétaires 1790 et 1791 d'après les comptes du Trésor* (Nancy, imp. Roumegoux, 1934), le 5<sup>e</sup>, *La livre tournois et le franc de germinal* (essai sur la monnaie métallique) (Paris, Maison du livre français, 1936).
- Bruguière (Michel) [1938-1989], *Gestionnaires et profiteurs de la Révolution. L'administration des finances françaises de Louis XVI à Bonaparte*, Paris, O. Orban, 1986.
- , *La Première Restauration et son budget*, Genève, Droz, 1969.
- Chaussinand-Nogaret (Guy), *Les financiers de Languedoc au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1970.
- , *Gens de finance au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Bordas, 1972 ; nouv. éd., Bruxelles, Complexe, 1993.
- Dessert (Daniel), *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984.
- , *Les Daliès de Montauban. Une dynastie protestante de financiers sous Louis XIV*, Paris, Perrin, 2005.
- Coll., *La dette publique aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Son développement sur le plan local, régional et national*, Bruxelles, 1980.
- Durand (Yves) [1932-2004], *Les fermiers généraux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1971 ; rééd., Maisonneuve et Larose, 1996.
- Coll., *État, finances et économie pendant la Révolution française, colloque de 1989*, Paris, C.H.E.F.F., 1991.
- Gaudemet (Paul-Marie) [1914-1998], *Finances publiques*, 7<sup>e</sup> éd., 2 vol., Paris, Domat-Monchrestien, 1996-1997.
- Gomel (Charles) [1843-1910], *Les causes financières de la Révolution française*, 2 vol., Paris, Guillaumin, 1892-1893.
- Guéry (Alain), « Les finances de la monarchie française sous l'Ancien Régime », *Annales E.S.C.*, 1978, vol. 33, n° 2, p. 216 à 239.
- Harsin (Paul) [1902-1983], *Crédit public et banque d'État en France du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Louvain et Paris, Droz, 1933.
- , *La Banque et le système de Law*, La Haye, 1933.
- Isaïa, Henri et Spindler, Jacques, *Histoire du droit des finances publiques*, vol. 1, Paris, Economica, 1986.
- Leroy-Beaulieu (Paul) [1843-1916], *Traité de la science des finances*, en deux volumes : t. 1, *Des revenus publics* ; t. 2, *Le budget et le crédit public*, Paris, Guillaumin, 1877 ; 8<sup>e</sup> éd., Alcan, 1912.
- Lüthy (Herbert) [1918], *La banque protestante en France, de la révocation de l'édit de Nantes à la Révolution*, Paris, S.E.V.P.E.N. et Touzot, 2 vol., 1959-1970 ; réimp., E.H.E.S.S., 3 vol., 1999.



Marion (Marcel), *Histoire financière de la France depuis 1715 [1715-1914]*, 6 vol., Paris, Rousseau, 1914-1931.

Montagnier (Gabriel), *Contribution à l'étude du trésorier-payeur général*, Paris, L.G.D.J., 1966.

Morineau (Michel) [1929-2007], « Budgets de l'État et gestion des finances royales en France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue historique*, t. 264, oct.-déc. 1980, p. 289 à 336.

—, « Les avatars du budget, les arcanes de la comptabilité, les avaries des finances de l'État en France sous l'Ancien Régime », dans *L'administration des finances sous l'Ancien Régime*, actes du colloque de Bercy de 1996, Paris, C.H.E.F.F., 1997, p. 43 à 63.

Pinaud (Pierre-François), « Un exemple de technique financière : histoire du budget des dépenses, 1789-1830 », *Revue historique*, n° 582, avril-juin 1992, p. 339 à 363.

Pomeau (René) [1917-2000], *Beaumarchais ou la bizarre destinée*, Paris, P.U.F., 1987.

Stourm (René) [1837-1917], *Les finances de l'Ancien Régime et de la Révolution, origines du système financier actuel*, 2 vol., Paris, Guillaumin, 1885.

— *Cours de finances. Le budget, son histoire et son mécanisme*, Paris, Alcan, 7<sup>e</sup> éd., 1913.

#### 4.12. Comptabilité.

Courcelle-Seneuil (Jean-Gustave) [1813-1892], *Cours de comptabilité pour l'enseignement secondaire spécial*, 4 vol., Paris, Hachette ; dernières éditions, 1879-1881.

Degrange (Edmond), fils, *La tenue des livres ou Nouveau traité de comptabilité générale*, 1<sup>re</sup> éd., 1818 ; dernière éd., 1903 ; la 28<sup>e</sup> éd., de 1867, comprend un supplément dit *La comptabilité publique et le budget de l'État*.

Deniel (Alain), éd., *La comptabilité publique. Continuité et modernité*, Paris, CHEFF, 1995.

Durieu (J. M.), *Code de l'administration et de la comptabilité des revenus des établissements publics*, chez l'auteur, 1823.

Lassègue (Pierre), *Gestion de l'entreprise et comptabilité*, Paris, Dunod, 1960 ; 11<sup>e</sup> éd., 1996.

Lemarchand (Yannick), *Du dépérissement à l'amortissement. Enquête sur l'histoire d'un concept et de sa traduction comptable*, Nantes, Ouest éditions., 1993.

Maffre (Philippe), « La comptabilité dans les écoles supérieures de commerce au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue historique*, n° 559, juillet-sept. 1986, p. 133 à 156.

Magnet (Jacques) [1933-2001], *Les comptables publics*, Paris, Berger-Levrault, 1974 ; nouv. éd., L.G.D.J., 1995.

—, *Éléments de comptabilité publique*, Paris, L.G.D.J., 1991 ; 5<sup>e</sup> éd., 2001.

Martin (Hippolyte), *Application aux écritures de la comptabilité publique de la tenue des comptes en partie double*, Paris, P. Dupont, 1865.

#### 4.13. Enseignement.

Belhoste (Bruno) [1952], « Les origines de l'École polytechnique. Des anciennes écoles d'ingénieurs à l'École centrale des travaux publics », *Histoire de l'éducation*, n° 42, mai 1989, p. 13 à 53.

— et alii, « Les exercices dans les écoles d'ingénieurs sous l'Ancien régime et la Révolution », *Histoire de l'éducation*, n° 46, mai 1990, p. 53 à 109.

— et Picon (Antoine), dir., *L'École royale de l'artillerie et du génie de Metz (1802-1870). Enseignement et recherche*, actes de la journée d'étude du 2 novembre 1995, ministère de la Culture, 1996.

- , Dahan-Dalmedico (Amy) et Picon (Antoine), dir., *La formation polytechnicienne, 1794-1994*, Paris, Dunod, 1994.
- Chartier (Roger) [1945], Compère (Marie-Madeleine) [1946] et Julia (Dominique) [1940], *L'éducation en France du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.E.D.E.S., 1976.
- Compayré (Gabriel) [1843-1913], *Histoire critique des doctrines de l'éducation en France depuis le XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1879, 2 vol., réimp. Genève, Slatkine, 1970 ; 5<sup>e</sup> éd., Hachette, 1885, 2 vol.
- Compère (Marie-Madeleine) et Julia (Dominique), *Les collèges français, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, [répertoire]*, 3 vol., Paris, I.N.R.P.-C.N.R.S., 1984-2002.
- Dainville (François Oudot de), s.j. [1909-1971], *L'éducation des Jésuites (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, éd. de Minuit, 1978, rééd. 1991 (recueil d'articles).
- *Les Jésuites et l'éducation de la société française*. T. 1. *La géographie des humanistes*. T. 2. *La naissance de l'humanisme moderne*, 2 vol., Paris, Beauchesne, 1940.
- Day (Charles Rodney), *Les écoles d'arts et métiers. L'enseignement technique en France, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, trad., Paris, Belin, 1991 (éd. du M.I.T. en 1987).
- Dupont-Ferrier (Gustave) [1865-1956], *Du collège de Clermont au lycée Louis-le-Grand, 1563-1920*, 3 vol., Paris, de Boccard, 1921.
- Enfert (bruno), *L'enseignement du dessin en France. Figure humaine et dessin géométrique (1750-1850)*, Paris, Belin, 2003.
- Grandière (Marcel), *L'idéal pédagogique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Oxford, The Voltaire Foundation, 1998.
- Julia (Dominique), Bertrand (Huguette), Bonin (Serge) et Laclau (Alexandra), *Atlas de la Révolution française, 2. L'enseignement (1760-1815)*, Paris, éd. de l'E.H.E.S.S., 1987.
- Langins (Janis), *La République avait besoin de savants*, Paris, Belin, 1987.
- Léon (Antoine) [1921-1998], *La révolution française et l'éducation technique*, Paris, Société des études robespierristes, 1968.
- Montzey (Charles de) [1805-1886], *Institutions d'éducation militaire jusqu'en 1789*, 2 vol., Paris, Dumaine, 1866-1867 (S.H.D. 30G14).
- Picon (Antoine) [1957], *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'E.N.P.C., 1992.
- Prost (Antoine) [1933], *Histoire de l'enseignement en France, 1800-1967*, Paris, Armand Colin, 1968.
- Schimberg (André), *L'éducation morale dans les collèges de la Compagnie de Jésus en France sous l'Ancien Régime (XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Champion, 1913.
- Sicard (abbé Augustin) [1844-1931], *Les études classiques avant la Révolution*, Paris, Perrin, 1887 ; rééd., Genève, Slatkine, 1970.
- Taton (René) [1915-2004], dir., *Enseignement et diffusion des sciences en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hermann, 1964 ; rééd. en 6 fascicules, 1986.
- Viguerie (Jean de), *L'institution des enfants. L'éducation en France (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Calmann-Lévy, 1978.
- Weiss (John H), *The Making of Technological Man. The Social Origins of French Engineering Education*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1982.

#### 4.14. Idées et idéologies.

- Balcou (Jean) [1932], *Fréron contre les philosophes*, Genève, Droz, 1975.

Baldensperger (Fernand) [1871-1958], *Le mouvement des idées dans l'émigration française (1789-1815)*, 2 vol., Paris, Plon, 1924 (S.H.M. 12°170).

Bourdin (Jean-Claude) [1945], éd., *Hegel [1770-1831] et les matérialistes français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Klincksieck, 1992.

—, *Les matérialistes français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Payot, 1996 (choix de textes).

Brancourt (Jean-Pierre) [1940], *Le duc de Saint-Simon et la monarchie*, Paris, Cujas, 1971.

— « Un théoricien de la société au XVIII<sup>e</sup> siècle : le chevalier d'Arcq », *Revue historique*, n° 508, oct.-déc. 1973, p. 337 à 362.

Carcassonne (Élie) [ ?-1941], *Montesquieu et le problème de la constitution française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1927 et *Supplément*, Fribourg, Fraguère, 1927 ; rééd. Genève, Slatkine, 1970 et 1978.

Cassirer (Ernst) [1874-1945], *La philosophie des Lumières*, trad., Paris, Fayard, 1966 ; éd. de 1994.

Chartier (Roger), *Les origines culturelles de la Révolution française*, Paris, le Seuil, 1990.

Chérel (Albert) [1880- ?], *Fénelon au XVIII<sup>e</sup> siècle en France (1715-1820). Son prestige et son influence*, Paris, Hachette, 1917.

Chevallier (Pierre) [1913-1998], *Histoire de la franc-maçonnerie...1. La maçonnerie, école de l'égalité, 1725-1799*, Paris, Fayard, 1974 ; éd. de 1988.

Cochin (Augustin) [1876-1916], *Les sociétés de pensée et la démocratie [moderne]*, Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1921 ; rééd., Copernic, 1978.

—, *L'esprit du jacobinisme : une interprétation sociologique de la Révolution française*, 1921 ; rééd., Paris, P.U.F., 1979.

—, *La Révolution et la libre-pensée*, Paris, Plon-Nourrit- et C<sup>ie</sup>, 1924 ; rééd., Copernic, 1979.

Corbin (Alain) [1936], *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Paris, Aubier, 1988 et Flammarion, 1990.

Cottret (Monique), *Jansénisme et Lumières : pour un autre XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1998.

Darnton (Robert) [1939], *La fin des Lumières, le mesmérisme et la Révolution*, trad., Paris, Perrin, 1984 ; éd. de 1995, Odile Jacob.

—, *Édition et sédition. L'univers de la littérature clandestine au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 1991.

—, *Gens de lettres, gens du livre*, Paris, Odile Jacob, 1992 ; éd. de poche, le Seuil, 1993.

Dedieu (abbé Joseph) [1878- ?], *Montesquieu et la tradition politique anglaise en France. Les sources anglaises de l'Esprit des lois*, Gabalda, 1909 ; rééd. Genève, Slatkine, 1971.

Delaporte (André), *L'idée d'égalité en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1987.

Derathé (Robert) [1905-1992], *Jean-Jacques Rousseau et la science politique de son temps*, Paris, P.U.F., 1950 ; 2<sup>e</sup> éd., Vrin, 1992.

Dumont (Louis) [1911-1998], *Essai sur l'individualisme. Une perspective anthropologique sur l'idéologie moderne*, Paris, le Seuil, 1983 ; éd. de poche, 1991.

Dupront (Alphonse) [1905-1990], *Qu'est-ce que les Lumières ?*, Paris, Gallimard, éd. de 1996.

Dziembowski (Edmond) [1958], *Un nouveau patriotisme français (1750-1770). La France face à la puissance anglaise à l'époque de la guerre de Sept ans*, Oxford, The Voltaire Foundation, 1998.

Ehrard (Jean), *L'idée de nature en France dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.

Fay (Bernard), *La franc-maçonnerie et la révolution intellectuelle au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, éd. de Cluny, 1935 ; éd. de 1942 (S.H.M. 12°1051) ; nouv. éd., La Librairie française, 1961.

Galliani (Renato), *Rousseau, le luxe et l'idéologie nobiliaire. Étude sociocritique*, Oxford, The Voltaire Foundation, 1989.

- Gallouedec-Genuys (Françoise), *Le Prince selon Fénelon*, Paris, P.U.F., 1963.
- Grosclaude (Pierre) [1900-1973], *Un audacieux message, l'Encyclopédie*, Paris, N.E.L., 1951.
- Gusdorf (Georges) [1912-2000], *Les sciences humaines et la pensée occidentale*, 8 vol., Paris, Payot, 1966-1978 ; t. 4, *Les principes de la pensée au siècle des Lumières*, 1971.
- Hazard (Paul) [1878-1944], *La pensée européenne de Montesquieu à Lessing*, 3 vol., Boivin, 1948 ; rééd., Hachette Pluriel, 1995.
- , *La crise de la conscience européenne, 1680-1715*, Boivin, 1935 ; nouv. éd., Fayard, 1964 et le Livre de poche, 1994.
- Janet (Paul) [1823-1899], *Histoire de la science politique dans ses rapports avec la morale*, 3<sup>e</sup> éd., 2 vol., Paris, Alcan, 1887 ; 5<sup>e</sup> éd., 1924-1925, 2 vol., réimp., Genève, Slatkine, 1971.
- Le Bihan (Alain) [1916-2010], *Franco-maçons parisiens du Grand Orient de France (fin du XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Paris, B.N., 1966.
- , *Franco-maçons et ateliers parisiens de la Grande Loge de France au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1760-1795*, Paris, B.N., 1973.
- Lüsebrink (Hans-Jürgen) [1952] et Tietz (Manfred), éd., *Lecture de Raynal. L'Histoire des deux Indes en Europe et en Amérique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Oxford, The Voltaire Foundation, 1991.
- Martin (Gaston) [1886-1960], *La franc-maçonnerie française et la préparation de la Révolution*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, P.U.F., 1926 ; rééd., Genève, Slatkine, 1989.
- Martin (Xavier) [1945], *Nature humaine et révolution, du siècle des Lumières au code Napoléon*, Bouère, Dominique Martin Morin, 1994 ; 2<sup>e</sup> éd., 2002.
- Masseau (Didier), *Les ennemis des philosophes : l'antiphilosophie au temps des Lumières*, Paris, Albin Michel, 2000.
- Mauzi (Robert), *L'idée du bonheur dans la littérature et la pensée française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.
- Meyssonnier (Simone), *La balance et l'horloge. La genèse de la pensée libérale en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. de la Passion, 1989.
- Monod (Albert) [1877-1922], *De Pascal à Chateaubriand. Les défenseurs du christianisme de 1670 à 1872*, Paris, Alcan, 1916 ; rééd., Genève, Slatkine, 1970.
- Mornet (Daniel) [1878-1954], *Les origines intellectuelles de la Révolution française, 1715-1787*, Paris, A. Colin, 1933 ; rééd. Lyon, la Manufacture, 1989.
- , *La pensée française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, A. Colin, 1926 ; 9<sup>e</sup> éd., 1956 ; rééd. en 1973.
- Nicolet (Claude) [1930], *L'idée républicaine en France (1789-1924). Essai d'histoire critique*, Paris, Gallimard, 1982 ; éd. de 1995.
- Nisard (Charles) [1808-1889], *Les ennemis de Voltaire. L'abbé Desfontaines, Fréron, La Beaumelle*, Amyot, 1853.
- Nordmann (Claude), « Anglomanie et anglophobie en France au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue du Nord*, t. 56, n° 261-262, avril-sept. 1984, p. 787 à 803.
- Coll., *La pensée politique et constitutionnelle de Montesquieu, bicentenaire de l'Esprit des lois, 1748-1948*, Paris, Sirey, 1952.
- Pomeau (René), *La religion de Voltaire*, Paris, Nizet, 1956 ; nouv. éd., 1994.
- , *Politique de Voltaire (choix de textes)*, Paris, A. Colin, 1963 ; nouv. éd., 1994.
- Priouret (Roger) [1913-2000], *La franc-maçonnerie sous les Lys*, Paris, Grasset, 1953 ; U.G.E., 1976.
- Rials (Stéphane) [1951], *La Déclaration des droits de l'homme et du citoyen*, Paris, Hachette, 1989.
- *Révolution et contre-révolution au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albatros, 1987.

Roche (Daniel) [1935], *Le siècle des Lumières en province. Académies et académiciens provinciaux, 1680-1789*, 2 vol., Paris, éd. de l'E.H.E.S.S., 1978 ; rééd., 1989.

—, *Les républicains des lettres. Gens de culture et Lumières au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Fayard, 1988.

Sée (Henri), *Les idées politiques en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1920.

— *Les idées politiques en France au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Giard, 1923.

— *L'évolution de la pensée politique en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Giard, 1925 ; rééd., Genève, Slatkine, 1978.

Shackleton (Robert), *Montesquieu, biographie critique*, trad., Grenoble, P.U.G., 1977.

Simon (Renée), *Henry de Boulainvilliers : historien, politique, philosophe, astrologue (1658-1722)*, Boivin, 1941.

Talmon (Jacob Leib) [1916-1980], *Les origines de la démocratie totalitaire*, trad., Paris, Calmann-Lévy, 1966.

Taveneaux (René) [v.1911-2000], *Jansénisme et politique*, Paris, A. Colin, 1965 (choix de textes).

Touchard (Jean) [1918-1971], *Histoire des idées politiques*, Paris, P.U.F., 1958 ; éd. de 2001 en 2 vol.

Truchet (Jacques) [1921-1998], *Politique de Bossuet*, Paris, A. Colin, 1966 (textes choisis).

Viguerie (Jean de), « Les idées politiques de Louis XVI », *Annuaire-bulletin de la Société de l'histoire de France*, 1983, p. 71 à 82.

Wade (Ira Owen) [1896-?], *The Clandestine Organization and Diffusion of Philosophic Ideas in France from 1700 to 1750*, Princeton, P.U.P., 1938 ; réimp., 1967.

Wolpe (Hans), *Raynal et sa machine de guerre. L'histoire des deux Indes et ses perfectionnements*, Paris, Litec, 1956 ; Génin, 1957.

#### 4.15. L'opinion publique.

Artier (Jacqueline), *Étude sur la production imprimée de l'année 1764*, thèse de l'École des chartes, 1981.

Aubertin (Charles) [1825-1908], *L'esprit public au XVIII<sup>e</sup> siècle. Étude sur les mémoires et les correspondances politiques des contemporains (1715-1789)*, Paris, Didier, 1873.

Bellanger (Claude), Godechot (Jacques), Guiral (Pierre) et Terrou (Fernand), dir., *Histoire générale de la presse française*, 5 vol., Paris, P.U.F., 1969-1976 ; t. 1, *Des origines à 1814*, 1969.

Chartier (Roger), *Lectures et lecteurs dans la France d'ancien régime*, Paris, le Seuil, 1987.

Dufresne (Hélène) [1900-1974], *Érudition et esprit public au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le bibliothécaire Hubert-Pascal Ameilhon (1730-1811)*, Paris, Nizet, 1962.

Dupront (Alphonse) [1905-1990] et alii, *Livre et société dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle*, La Haye, Mouton, 1965.

Farge (Arlette) [1941], *Dire et mal dire. L'opinion publique au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, le Seuil, 1992.

Fajé (Bernard) [1893-1978], *L'esprit révolutionnaire en France et aux États-Unis à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Champion, 1925 (S.H.D. 8°934).

— *Naissance d'un monstre, l'opinion publique*, Paris, Perrin, 1965.

Latreille (Albert), « L'Armée devant l'opinion en 1789. Extraits des cahiers de doléances », *Revue d'histoire de l'état-major*, 1913, p. 314 à 338 et 503 à 520 ; 1914, p. 162 à 172 et 310 à 340.

Martin (Henri-Jean) [1924-2007], *Le livre français sous l'Ancien Régime*, Promodis, 1987.

Rétat (Pierre), *Le journalisme d'ancien régime*, Lyon, 1982.

- , dir., *L'attentat de Damiens. Discours sur l'événement au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, P.U.L., 1979.
- et Labrosse (Claude), *L'instrument périodique, la fonction de la presse au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, P.U.L., 1985.
- Samouillan (abbé Alexandre), *La société française au XVIII<sup>e</sup> siècle d'après les mémoires*, Paris, de Gigord, 1913.
- Sauvy (Alfred) [1898-1990], *L'opinion publique*, Paris, P.U.F., coll. Que sais-je ?, 1956 ; 4<sup>e</sup> éd., 1967.
- Sgard (Jean) [1928], dir., *Dictionnaire des journalistes, 1600-1789*, Grenoble, P.U.G., 1976 ; nouv. éd. 2 vol., Oxford, The Voltaire Foundation, 1999.
- , dir., *Dictionnaire des journaux, 1600-1789*, 2 vol., Paris, Universitas et Oxford The Voltaire Foundation, 1991.
- Thomas (Chantal), *La femme scélérate. Marie-Antoinette dans les pamphlets*, Paris, le Seuil, 1989 ; éd. de 2003.
- Van Kley (Dale) [1941], *The Damiens Affair and the Unravelling of the Ancien Régime*, Princeton, P.U.P., 1984.

#### 4.16. Comparaisons internationales.

- Benians (Ernest Alfred), Bury (John Patrick Tuer), Butler (James Ramsay Montagu) et Clark (George Norman), dir., *The New Cambridge Modern History*, Cambridge, C.U.P., 1957-1979, 13 volumes, un atlas et un volume de bibliographie.
- Bercé (Yves-Marie) [1936], dir., *Les monarchies*, Paris, P.U.F., 1997.
- Bergeron (Louis), dir., *Inerties et révolutions, 1730-1840*, tome 3 de l'*Histoire économique et sociale du monde* dirigée par Pierre Léon, Paris, A. Colin, 1978.
- Durand (Yves), *Les républiques au temps des monarchies*, Paris, P.U.F., 1973.
- Hartmann (Peter-Claus) [1940], *Das Steuersystem der europäischen Staaten am Ende des Ancien Régime...*, Munich, Artemis Verlag, 1979.
- Jeannin (Pierre), *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, P.U.F., 1969.
- Kindleberger (Charles Poor) [1910-?], « Financial Institutions and Economic Development. A Comparison of Great Britain and France in the XVIII<sup>th</sup> and XIX<sup>th</sup> Centuries », *Explorations in Economic History*, t. 21, n° 2, avril 1984, p. 103 à 124.
- Labatut (Jean-Pierre), *Les noblesses européennes de la fin du XV<sup>e</sup> siècle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1978.
- Laboulaye (Édouard de) [1811-1883], « De l'enseignement et du noviciat administratif en Allemagne », *Revue de législation et de jurisprudence*, t. 18, 1843.
- Landes (David Saul), *L'Europe technicienne ou le Promothée libéré : révolution technique et libre essor industriel en Europe occidentale de 1750 à nos jours*, trad., Paris, Gallimard, 1975 ; éd. de 2000.
- Le Roy Ladurie (Emmanuel), éd., *Les monarchies*, Paris, P.U.F., 1986 (actes du colloque de 1981).
- Mandrou (Robert), *L'Europe absolutiste : raison et raison d'État, 1649-1775*, Paris, Fayard, 1977.
- Mayntz (Renate), *Soziologie der öffentlichen Verwaltung*, Heidelberg-Karlsruhe, 1978 ; 4<sup>e</sup> éd., 1997.
- Meyer (Jean), *Noblesses et pouvoirs dans l'Europe d'ancien régime*, Paris, Hachette, 1973.
- Mousnier (Roland) [1907-1993], *Les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles : la grande mutation intellectuelle de l'humanité, l'avènement de la science moderne et l'expansion de l'Europe*, Paris, P.U.F., 1954 ; éd. de 1993 (fait partie de l'*Histoire générale des civilisations* éditée par les P.U.F.).

— et Labrousse (Ernest) [1895-1988], *Le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'époque des Lumières (1715-1815)*, Paris, P.U.F., 1953 ; 6<sup>e</sup> éd., 1985 (fait partie de l'*Histoire générale des civilisations* éditée par les P.U.F.).

Paravicini (Werner) [1942] et Werner (Karl Ferdinand) [1924-2008], dir., *Histoire comparée de l'administration, IV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, colloque de 1977, Munich, Artemis Verlag, Beihefte der Francia, vol. 9, 1980.

Pillorget (Suzanne), *Apogée et déclin des sociétés d'ordres (1610-1787)*, Paris, Larousse, 1968 et le Livre de poche, 1969 ; Tallandier, 1973.

Pomeau (René), *L'Europe des Lumières. Cosmopolitisme et unité européenne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Stock, 1966 ; rééd., Stock, 1991 et Hachette-Pluriel, 1995.

Préclin (Edmond) [1888-1955] et Tapié (Victor-Lucien) [1900-1974], *Le XVII<sup>e</sup> siècle. Monarchies centralisées (1610-1715)*, Paris, P.U.F., 1943 ; 2<sup>e</sup> éd., 1949.

—, *Le XVIII<sup>e</sup> siècle*, 2 vol., Paris, P.U.F., 1952.

Puget (Henry) [1894-1966], *Les institutions politiques et administratives à l'étranger*, Paris, cours de l'I.E.P. de Paris, 1947 ; éd. de 1955.

—, dir., *Les nationalisations en France et à l'étranger. T. 2, Les nationalisations à l'étranger*, Paris, Sirey, 1958.

Schieder (Theodor) [1908-1984], dir., *Handbuch der europäischen Geschichte*, 7 vol., Stuttgart, Klett-Cotta puis Union Verlag, 1968-1987 ; 3<sup>e</sup> éd., 1992-.

Scott (Hamish M.), *The European Nobilities in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 2 vol., Londres, Longman, 1995.

Self (Peter), *Administrative Theories and Politics. An Enquiry into the Structure and Processes of Modern Government*, Toronto, T.U.P., 1974.

Semmel (Bernard), *The Rise of Free Trade Imperialism: Classical Political Economy, the Empire of Free Trade and Imperialism, 1750-1850*, Cambridge, C.U.P., 1970 ; édition de 2004.

Coll., *Le sentiment national dans l'Europe moderne*, acte du colloque de 1990 de l'Association des historiens modernistes des universités, 1990.

Suleiman (Ezra) [1941] et Mendras (Henri) [1927-2003], *Le recrutement des élites en Europe*, Paris, La Découverte, 1995.

Amdrisen (Asser), *Til nytte fornøjelse : Johann Friedrich Struensee (1737-1772)*, Copenhague, Akademisk, 2002.

Bizière (Jean-Maurice), *Croissance et protectionnisme : l'exemple du Danemark au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Publisud, 1994.

Blom (Jean Carl) [1827-1916], *Bidrag til den danske krigsmagts historie, Copenhague, Officers kolens forlag*, 1868-1869, 3 fasc ; en 1 vol.

Coll., *Dansk socialhistorie*, 2<sup>e</sup> éd., 7 vol. et un vol. de tables, Copenhague, Gyldendal, 1980-1982.

Danstrup (John), *A History of Denmark*, 2<sup>e</sup> éd., Copenhague, Wivel, 1949.

Danstrup (John) et Koch (Hal), dir., *[Politikens] Danmarks Historie*, 3<sup>e</sup> éd., 15 vol., Copenhague, Politikens forlag, 1984-1985 ; t. 8, *Den Unge enevælde, 1660-1721* ; t. 9, *Oplysning og tolerance, 1721-1784* ; t. 10, *Reform og fallit, 1784-1830*.

Hansen (Svend Aage), *Early industrialization in Denmark*, Copenhague, université de Copenhague, 1970.

Kyhl (O.), *Den Landmilitaere centraladministration, 1660-1763*, 2 vol., Copenhague, Rigsarkivet, 1975-1976,

- Binney (John Edward Douglas) *British Public Finance and Administration, 1774-1792*, Oxford, Clarendon Press, 1958.
- Clapham (John Harold) [1873-1946], *The Bank of England : A History (1694-1914)*, 2 vol., Cambridge, C.U.P., 1944.
- Cohen (Emmeline Waley), *The Growth of the British Civil Service, 1780-1939*, Londres, George Allen & Unwin, 1941; reed. Londres, Frank Cass, 1965.
- Crouzet (François) [1922], *De la supériorité de l'Angleterre sur la France. L'économie et l'imaginaire, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Perrin, 1985 (recueil d'articles).
- Deane (Phyllis) et Cole (William Alan), *British Economic Growth (1688-1959)*, Cambridge, C.U.P., 1962 ; rééd., 1993.
- Dickson (Peter George Muir), *The Financial Revolution in England : A Study in the Development of Public Credit, 1688-1756*, Londres, Macmillan, 1967 ; rééd., 1993.
- Gaudemet (Paul-Marie), *Le civil service britannique. Essai sur le régime de la fonction publique en Grande-Bretagne*, Paris, A. Colin, Cahiers de la F.N.S.P., 1952 (S.H.D. 8°2137).
- Kennedy (William), *English Taxation, 1640-1799. An Essay on Policy and Opinion*, Londres, G. Bell and Sons, 1913.
- Lutaud (Olivier), éd., *Les deux révolutions d'Angleterre. Documents politiques, sociaux, religieux*, Paris, Aubier, 1978.
- Mantoux (Paul) [1877-1956], *La révolution industrielle au XVIII<sup>e</sup> siècle. Essai sur les commencements de la grande industrie moderne en Angleterre*, Bellais, 1906 ; éd. de 1973 conforme à la version anglaise de 1928.
- Mathias (Peter) [1928], *The First Industrial Nation. An Economic History of Britain, 1700-1914*, Londres, 1969; 2<sup>e</sup> éd., Routledge, 1993.
- , *The Transformation of England. Essays in the Economic and Social History of England in the 18<sup>th</sup> Century*, Londres, Methuen, 1979.
- Namier (Lewis Bernstein) [1888-1960], *The Structure of Politics at the Accession of George III*, 2 vol., Londres, Macmillan, 1929 ; 2<sup>e</sup> éd., 1957.
- , et Brooke (John), *The history of Parliament : the House of Commons, 1754-1790*, 3 vol., Londres, H.M.S.O., 1964 ; Secker and Warburg, 1985.
- Postan (Michael), Hill (Christopher) et Hobsbawm (Eric), *Histoire économique et sociale de la Grande-Bretagne*, trad., 2 vol., Paris, le Seuil, 1977.
- Pressnell (Leslie Sedden), *Country Banking in the Industrial Revolution*, Oxford, Clarendon Press, 1956.
- Rich (Edwin Ernest), *Hudson's Bay Company, 1670-1870*, 3 vol., Toronto, Mc Clelland and Stewart, 1959-1960.
- Richards (Richard David), *The Early History of Banking in England*, Londres, King and Son, 1929 ; rééd. New York, Kelley, 1965.
- Roll (sir Eric), *An Early Experiment in Industrial Organization, being a History of the Firm of Boulton and Watt, 1775-1805*, Londres, F. Cass and C<sup>o</sup>, 1968.
- Root (Hilton L.), *La construction de l'État moderne en Europe. La France et l'Angleterre*, Paris, P.U.F., 1994.
- Sacquin-Moulin (Michèle), *Les voyageurs français en Angleterre et les voyageurs anglais en France de 1750 à 1789*, thèse de l'École des chartes, 1977.
- Stephen (Leslie) [1832-1904], *History of English Thought in the Eighteenth Century*, Londres, 2<sup>e</sup> éd., 2 vol., 1881 ; rééd., Bristol, Thoemmes, 1991.



Heckscher (Eli Filip), *An Economic History of Sweden*, Cambridge (Mass.), Harvard U.P., 1954.

Nordmann (Claude) [1923-1985], *Grandeur et liberté de la Suède (1660-1792)*, Louvain, Nauwelaerts, 1971.

—, *Gustave III. Un démocrate couronné*, Villeneuve-d'Ascq, P.U.L., 1986.

#### (4<sup>e</sup> de couverture)

Le curieux qui s'intéresse à ce livre et qui peut-être le lira doit s'attendre à des surprises.

L'auteur a examiné les réformes à caractère administratif tentées et parfois réussies par l'ancien gouvernement français. La transcription en est plus aisée que l'examen car elles se rapportent à un petit nombre de principes que l'autorité a établis ou tenté d'établir, confirmés, remis en vigueur ou modifiés. De ce nombre est l'organisation militaire du service militaire de la Marine. Sait-on que ce service a été, jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, régi comme la flotte d'un armateur, les états-majors et les équipages étant constitués à l'occasion des armements, d'ailleurs très insuffisants en temps de paix, et disparaissant au désarmement ? Colbert devait se douter des conséquences fâcheuses pour un corps militaire, et même calamiteuses dans les faits, d'une subordination épisodique des officiers de marine : il a envisagé de constituer des états-majors et des noyaux d'équipages permanents pour une partie de la flotte. Ce plan, resté sans suite, a été repris au XVIII<sup>e</sup> siècle et enfin exécuté au siècle suivant dans toutes les marines militaires, le progrès technique ayant rendu inévitable une réforme nécessaire depuis longtemps.

L'autre partie du service serait mieux connue, si elle n'avait été souvent déformée ou présentée comme le simple reflet d'une querelle de corps de fonctionnaires, l'historien prenant partie pour le corps militaire (l'Épée) contre le corps civil (la Plume) en ignorant les progrès d'un troisième corps, celui des ingénieurs-constructeurs ou ingénieurs du Génie maritime, dont le concours indispensable dans les travaux des ports a fini par lui donner la suprématie dans tout le service sédentaire. L'étude de la régie des arsenaux de la Marine a conduit l'auteur à s'intéresser à deux autres principes dont l'un, dit dualisme administratif, reste actuel, puisqu'il régit les hôpitaux publics, c'est-à-dire un million de fonctionnaires de l'ordre administratif et, pour la plupart, de contractuels de droit public dans l'ordre technique, qui sont les médecins et ceux qui leur sont assimilés.

Colbert a considéré l'arsenal de marine comme un service économique soumis aux impératifs de l'entreprise de son temps, circonstance qui a souvent limité les fournitures au travail à façon. Ce ministre a exigé des officiers de plume chargés spécialement de la gestion des arsenaux, et que les travaux fussent exécutés en régie directe ou par entreprise, des comptes justifiant la régularité de la dépense en deniers et en matières et aussi son opportunité. Pour atteindre ce second but, il a institué une comptabilisation des dépenses directes et cherché à imposer la comptabilité en partie double, dont le perfectionnement devait permettre bien plus tard aux industriels français de calculer de véritables coûts de revient complets. La querelle de corps rappelée ci-dessus a entravé cette marche vers le progrès, elle a entraîné une militarisation contre nature du service sédentaire et empêché, de même que le maintien du dualisme, l'établissement de la responsabilité des directeurs de travaux, et cela pratiquement jusqu'à la transformation des arsenaux de la Marine en société nationale... en 2003.

Une lecture plus politique du livre surprendra moins. La masse des mémoires consultés provient des officiers de marine. Issus pour la plupart de la petite noblesse, ils y professent les idées d'honneur et de vie noble qui ont cours dans leur milieu. Certains pourtant, devant l'infériorité constante de leur corps et ses vices incompatibles avec cet idéal et avec les exigences du service, en sont venus à souhaiter son ouverture aux roturiers des milieux maritimes. La controverse de la *Noblesse commerçante* de 1756 peut leur avoir ouvert les yeux. La guerre de Sept ans éveille ou réveille aussi l'attention de certains sur le patriotisme et sur la réforme de la constitution de l'État, tandis que l'opinion publique commence à se faire entendre sur la Marine et remplit son devoir de conseil du Roi en empruntant de même la voie permise des mémoires au ministre, puis celle de l'imprimé, qui ne l'est pas.

*Bernard Lutun est ancien élève de l'École polytechnique (1977) et docteur en histoire de l'École des hautes études en sciences sociales (2005). Cet ouvrage reproduit le texte légèrement retouché de sa thèse. Le début, dans la version initiale plus développée, a paru en 2003 sous le titre : La Marine de Colbert. Études d'organisation (Economica).*

N° I.S.B.N. : 978-2-9505144-6-2 (édition complète) ; 978-2-9505144-7-9 (1<sup>er</sup>vol.), 8-6 (2<sup>e</sup> vol.).

Dépôt légal : juin 2010.