



HAL
open science

Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)

Edern Olivier-Jegat

► **To cite this version:**

Edern Olivier-Jegat. Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792). Histoire. Université de Bretagne Sud, 2020. Français. NNT : 2020LORIL556 . tel-03516639

HAL Id: tel-03516639

<https://theses.hal.science/tel-03516639v1>

Submitted on 7 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE BRETAGNE SUD

COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604

Sociétés, Temps, Territoires

Spécialité : HISTOIRE

Par

Edern OLIVIER-JÉGAT

**Océans et marine française en paix, missions
et stations navales (1763-1792)**

Thèse présentée et soutenue à LORIENT, le 31 août 2020

Unité de recherche : TEMOS CNRS 9016

Thèse N°556

Rapporteurs avant soutenance :

Olivier Chaline Professeur des universités, Université Paris-Sorbonne
Caroline Le Mao Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne

Composition du Jury :

Président : Caroline Le Mao Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne
Examineurs : Gilbert Buti Professeur des universités émérite, Aix-Marseille Université
 Olivier Chaline Professeur des universités, Université Paris-Sorbonne
Dir. de thèse : Sylviane Llinares Professeure des universités, Université Bretagne Sud

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE BRETAGNE SUD

COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604

Sociétés, Temps, Territoires

Spécialité : HISTOIRE

Par

Edern OLIVIER-JÉGAT

Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)

Thèse présentée et soutenue à LORIENT, le 31 août 2020

Unité de recherche : TEMOS CNRS 9016

Thèse n°556

Rapporteurs avant soutenance :

Olivier Chaline	Professeur des universités, Université Paris-Sorbonne
Caroline Le Mao	Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne

Composition du Jury :

Président :	Caroline Le Mao	Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne
Examineurs :	Gilbert Buti	Professeur des universités émérite, Aix-Marseille Université
	Olivier Chaline	Professeur des universités, Université Paris-Sorbonne
Dir. de thèse :	Sylviane Llinares	Professeure des universités, Université Bretagne Sud

Remerciements

Mes premiers remerciements vont à ma famille, à mes parents, Thierry et Myriam, mes sœurs, Leùiné, Erell et Alwen, mes beaux-frères Anthony et Fred et mes neveux et nièces Envel, Malo, Thélo, Selma et Ailsa pour leur appui indéfectible tout au long de cette aventure.

Je suis infiniment reconnaissant envers ma directrice de recherche Mme Llinares pour son soutien, et son aide durant toutes ces années ainsi que pour m'avoir ouvert les portes de la Marine au détour d'un travail dirigé sur le vaisseau de 74 canons puis grâce à Asialog.

Que dire enfin du soutien permanent de mes amis, Chloé, Thomas, Marie, Quentin, Yoann, Florian, Nicolas, Émeline, Marion, Anne, Yens, David, Héloïse, Tiphaine, Arnaud, Matthieu, Ingwenog, Rolland, Mylène, Gwendoline, Mael, Adam, Mélanie, Romane et tant d'autres. Je remercie Thomas et Morgane de m'avoir accueilli tant de fois à Paris lors de mes pérégrinations en archives, sans oublier Félix pour les aventures maltaises. Un grand bravo à Chloé et Yoann pour leurs corrections.

Je n'en serais pas là sans la formation, la patience et les corrections apportées également par les doctorants et maintenant docteurs de l'Université Bretagne Sud pour qui j'ai une très grande estime : Katherine Dana, Benjamin Égasse, Eugénie Margoline-Plot, Catherine Soubeiroux, Hiroyasu Kimizuka, Kévin Le Doudic et Mathilde Maricourt.

Je voudrais par ailleurs chaleureusement remercier la famille O'Hara, Jim, Hazel, Ruari et Conor qui ont eu la gentillesse d'ouvrir leur porte lors de mon escale londonienne.

J'ai une pensée spéciale pour Nils Frahm, sa musique ainsi que tout le label Erased Tapes pour m'avoir accompagné et soutenu en musique tout au long de ce parcours.

Je tiens à remercier l'École des Docteurs de l'UBL et le Conseil Régional de Bretagne pour leur soutien financier.

Je remercie chaleureusement Daniel Baugh et Roger Knigh pour leur aide et conseils, sans oublier Philippe Hrodej, maître de conférence à l'Université Bretagne Sud, pour ses lumières. Merci aussi Marie-Laure, qui a toujours répondu avec gentillesse à mes sollicitations.

Enfin, je voudrais évoquer l'expérience de l'*Hermione* sans laquelle ce travail de thèse aurait eu moins de saveur. Je remercie à ce titre l'association Hermione Lafayette ainsi que Yann Cariou, les officiers et l'ensemble de ce merveilleux équipage. Tout historien rêve au fond de lui de vivre l'expérience imaginée au détour des archives, l'*Hermione* m'a offert cette immersion spatio-temporelle.

Notes aux lecteurs

Abréviations

AN : Archives Nationales, Paris.

SHD, Vincennes : Service Historique de la Défense, département Marine, Vincennes.

ANOM : Archives Nationales d'Outre-mer, Aix-en-Provence.

BnF : Bibliothèque Nationale de France.

ACCM : Archives de la Chambre de commerce de Marseille.

ACM : Archives de la Cathédrale de Malte, Mdina.

Ibid. : ibidem

Op. cit. : Opus citatum

l.t. : livre tournois

s. d. : sans date

s. l. : sans lieu

n. s. : non signé

Sommaire

Remerciements	5
Notes aux lecteurs	7
Sommaire	9
Introduction	11
PARTIE I. Une marine en temps de paix.....	29
CHAPITRE I. La projection navale française d’après les sources.....	31
CHAPITRE II. L’émergence des stations navales permanentes	77
CHAPITRE III. La géographie des stations navales.....	133
PARTIE II. Les objectifs et les formes opérationnelles	183
CHAPITRE IV. La Marine à l’épreuve de la contrebande dans les Antilles	185
CHAPITRE V. La Marine à l’épreuve des Russes, des forbans et de la course au Levant	233
CHAPITRE VI. Une effervescence éphémère, la station navale dans l’océan Indien	281
PARTIE III. Faire fonctionner les stations navales	325
CHAPITRE VII. Commander les stations navales	327
CHAPITRE VIII. Les ports militaires et les réparations navales	373
CHAPITRE IX. Les contraintes du ravitaillement sur les navires et les hommes....	433
Conclusion.....	485
Annexes	495
Sources	563
Bibliographie	577
Index.....	613
Tables	627
Table des Illustrations	629
Table des matières	633

Introduction

« *Jamais la Marine, pendant la paix, n'avait été dans une aussi grande activité quant au nombre de bâtiments en commission¹* »

1785, le mois de septembre touche à sa fin, une division passe le goulet brestois. Deux frégates et deux cotres, la *Cléopâtre*, le *Crescent*, le *Clairvoyant* et le *Pandour*, composent la division de Brest faisant partie de l'escadre d'évolution commandée par le chef d'escadre d'Albert de Rions. Dans le port de Brest, l'activité est retombée depuis la signature deux ans auparavant du traité de Versailles mettant fin à six ans de guerre. Les grandes masses d'ouvriers ont été congédiées. La paix venue, l'arsenal ne s'endort pas pour autant. Après une campagne de près de quatre mois en Atlantique, le retour au port ne signifie pas, comme il est courant, le désarmement complet des bâtiments. Un réarmement est ordonné, une deuxième destination se profile. À la suite de l'armement de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*, l'activité continue. La *Cléopâtre* reçoit l'ordre de faire voiles pour les Îles du Vent, tandis que le *Crescent* doit prendre la route de Saint-Domingue. C'est la station d'Afrique qui attend le *Pandour*. À la même époque, l'armement de la frégate l'*Active* pour les îles du Vent est ordonné. Entre janvier et octobre 1785, dix-huit bâtiments de guerre attachés au port de Brest sont en mer, cinq sont en armement et près de quinze flûtes ou gabares sont armées. Au cours de l'année, plus d'une quarantaine de bâtiments ont été en activité². Loin de l'idée d'un désarmement général, le plus grand port de guerre français reste actif.

Associer Marine et océans est aisé à concevoir. La relation intime et transparente entre les deux entités n'appelle pas d'importantes précisions mais souligne la pluralité des espaces. La mise au pluriel du mot océan vise à souligner la dimension à la fois géographique et mondiale de l'étude. À l'exception des pôles qui ne seront découverts qu'au siècle suivant, tous les océans sont concernés, tant la projection des forces navales françaises s'étend au cours du siècle. Évoquer les océans c'est aussi rappeler la volonté de recentrer l'étude historique sur la mer, la navigation, la campagne et le voyage. S'arrêter le temps d'un instant sur le reflet des marins au mouillage et en mer, dans le port et en croisière. Le temps en mer n'est pas une parenthèse monotone de la campagne mais fait partie intégrante de l'expérience de campagne

¹ Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët*, député à l'Assemblée nationale, tome 1, 1791, p. 224.

² AN, Paris, Marine, B⁵ 26, 1^{er} octobre 1785, État des vaisseaux et principales munitions existant au port de Brest.

navale. C'est continuer de donner corps à une histoire en mer, une histoire maritime depuis la dunette ou la grand-chambre, car malheureusement trop peu documentée depuis la hune ou les haubans puisque les sources sont produites dans une écrasante majorité par les officiers de la Marine.

Le choix de la période d'étude, de 1763 à 1792, à cheval entre la guerre de Sept Ans et les guerres révolutionnaires et à l'exclusion de la guerre d'Indépendance américaine s'explique par la volonté manifeste de choisir une période de paix. Les bornes chronologiques ne pouvaient dès lors qu'être restreintes, réduites à vingt-cinq années d'armement. Le long XVIII^e siècle, aussi appelé seconde guerre de Cent Ans, suivant l'expression théorisée par Jean Meyer et John Bromley³, donne un aperçu révélateur du poids de la guerre dans le paysage européen. Des dizaines de conflits différents se succèdent. Enfermée dans sa rivalité avec l'Angleterre, la France est impliquée directement dans cinq grands conflits, à savoir les guerres de Succession d'Espagne et d'Autriche, la guerre de Sept Ans, la guerre d'Indépendance américaine et les guerres révolutionnaires. À ces guerres majeures, il faut ajouter quelques conflits mineurs avec les régences barbaresques, tandis que la France demeure spectatrice, mais néanmoins active, de conflits entre les autres nations (guerres russo-turques, révolution batave). Sur le siècle, les conflits auxquels la France participe frôlent les quarante années de guerre cumulées, fragmentant le temps, alternant l'une et l'autre et formant ce que Charles Carrière appelait avec élégance la « respiration du siècle⁴ ». La paix n'est jamais bien longue tant est si bien qu'elle semble interrompre davantage la guerre que l'inverse. Nous dénombrons quatre périodes de paix au cours du siècle. Deux seulement ont été l'objet de notre attention, à savoir celle de 1763 à 1778 et de 1783 à 1793. Le choix ne s'est ainsi pas porté sur la longue durée puisque la France connaît la paix entre 1715 et 1740. Force est de constater la réduction à peu de choses de l'activité navale française à partir de 1715. La Marine française rentre dans une longue phase d'hibernation et de repli se soldant par l'échec cuisant de la guerre de Sept Ans. Le choix de débiter l'étude à partir de 1763 s'explique par le contexte porteur des années 1760 et qui se confirme par les deux décennies qui suivent. Le frémissement qui naît après la défaite de Sept Ans et la politique de renouveau de la Marine portée par le duc de Choiseul et poursuivie par Sartine et de Castries établit un cadre d'étude stimulant. La focale désirée des périodes de paix ne saurait être celle de nouvelles formes d'œillères bien malheureuses. Faire une histoire de la

³ Jean Meyer et John Bromley, « La seconde guerre de Cent Ans (1689-1815) », François Bédarida, François Crouzet, Douglas Johnson (dir.), *De Guillaume le conquérant au Marché commun, dix siècles d'histoire franco-britannique*, Albin Michel, Paris, 1979, p. 153-191.

⁴ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut histoire de Provence, 1970, p. 465.

paix ne peut s'exonérer des guerres. Les guerres de Sept Ans et d'Indépendance américaine, ont été prises en compte dans une continuité chronologique. Nous ne saurions trop reconnaître les bornes chronologiques restreintes de notre étude. Le temps court donne une résonance forte aux facteurs politiques. L'activité militaire et navale étant fille de la politique, il en découle une chronologie ou le structurel est parfois difficile à distinguer du conjoncturel. L'analyse des ruptures et des continuités perd en substance à l'écart du temps long, ce que précisément, seule la longue durée sait atténuer. Dans le même temps, l'objet d'étude tempère ce schéma. Ce qui se déroule durant ces deux décennies ne saurait s'observer à un autre moment. La mise en œuvre progressive d'une permanence navale et l'éclosion des stations navales durant ces courtes périodes de paix forment le creuset de nouvelles cultures navales. C'est ce court mais riche moment sous le signe de la paix, où les forces navales sont disséminées dans les principaux océans du globe, qu'il nous faut observer.

Interroger les périodes de paix ne va pas de soi dans un siècle jalonné de guerres. Ce constat n'est que plus vrai lorsque le sujet d'étude est une marine de guerre. Les historiens se sont davantage intéressés aux armées pendant la guerre que pendant la paix comme le rappelle Jean Pierre Bois⁵. La primeur des travaux revient d'ailleurs aux historiens « navalistes »⁶ : Georges Lacourt-Gayet, Charles de la Roncière, Alfred Mahan, etc. Leurs approches érudites interrogeaient la Marine sous une focale essentiellement stratégique, tacticienne voire guerrière, afin d'extraire des sources d'archives, une connaissance à même d'éclairer la pensée navale, ce que N.A.M. Rodger résume parfaitement : « For the Officers (though not all historians) no subject was more important than battle, and the Navy looked to scholars to extract from battles of the past the lessons it needed for the future⁷ ». Il s'agissait d'une histoire bataille, d'une histoire de la projection la plus évidente, visible et symbolique, celle de l'observation des concentrations militaires maritimes, des affrontements sur mer au siècle de l'âge d'or de la marine de guerre à voile. Leurs réflexions constataient l'armement de flottes, la capacité des États européens à projeter en mer des forces navales sans analyser pleinement la construction de l'outil. L'historiographie navale n'échappe pas à ce mouvement quasiment naturel. Les actes

⁵ Jean-Pierre Bois, *La paix, histoire politique et militaire, 1435-1878*, Perrin, Paris, 2012, p. 648.

⁶ Georges Lacourt-Gayet, *La Marine militaire de France sous le règne de Louis XV*, Champion, Paris, 1910 et *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Champion, Paris, 1910 ; Charles de la Roncière, *Histoire de la Marine française*, Paris, 6 vol., 1899-1920 ; Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dover Publications, New York, 1890 ; Jurien de la Gravière, *Souvenir d'un amiral*, Librairie de L. Hachette, Paris, 1860, 2 tomes ; Joannès Tramond, *Manuel d'Histoire maritime de la France*, Challamel, Paris, 1916.

⁷ N.A.M. Rodger, « Image and reality in eighteenth-century naval tactics », *The Mariner's Mirror*, 89/3, 2003, p. 280.

de colloque parus en 1987, intitulés « Guerres et paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine » sont novateurs dans la forme en associant historiens français et anglais, plutôt que dans le fond, où la tradition « navaliste » l'emporte⁸. Des études portent bien sûr des périodes pacifiques mais en interrogeant rarement et spécifiquement le rapport entre les marines et la paix. Hors du feu et de la poudre, seules les missions d'explorations, de découvertes et hydrographiques, liées aux campagnes de Bougainville, de Kerguelen, de La Pérouse, etc. ont trouvé leurs chercheurs⁹. Il en résulte l'absence d'ouvrages généraux sur le sujet et l'existence seule d'articles annexes¹⁰. Très souvent encore passe-t-on d'une guerre à une autre, reléguant cordialement les périodes de paix hors de l'évènement historique. L'historiographie anglo-saxonne ne s'est guère plus appesantie sur le sujet. De manière assez révélatrice, *The Seaforth Bibliography* de Eugene L. Rasor¹¹, périodise le XVIII^e siècle suivant les grandes guerres qui le jalonnent.

Pourtant, la paix reste pour la Marine de guerre une période charnière, parée d'un double visage. Elle peut être une ère d'abandon comme une période ressource, profondément tournée vers l'avenir. Effectivement, la paix et la guerre sont sœurs, jamais éloignées l'une de l'autre, toujours représentées en opposition factice, car l'une est ressource de l'autre. La France offre semble-t-il au XVIII^e siècle cette double physionomie. Dès lors, c'est paradoxalement au moment où le rôle de la Marine devient moins « existentiel » que s'éveille notre curiosité, car la paix offre une nouvelle lecture de la marine de guerre. L'histoire navale regorge de travaux sur les combats d'escadres, mais s'est-on beaucoup interrogé sur l'activité et l'opérationnel

⁸ *Guerres et paix. 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 20-22 mars 1986*, Vincennes, Service historique de la marine, 1987, p. 326. Deux ans plus tard, la deuxième édition des journées franco-anglaises comporte également la paix dans l'intitulé : voir Edward Freeman (dir.), *Les Empires en guerre et paix (1793-1860)*, II^e journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, Portsmouth, 23-26 mars 1788, Service historique de la Marine, 1990, p. 324.

⁹ Étienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde*, Impr. Nat., Paris, 1977, 2 vol. 508 et 580 p. ; *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières (à propos du voyage de Bougainville)*. Table ronde organisée par Michel Mollat et Étienne Taillemite, 8-9 décembre 1978, Éditions du CNRS, Paris, 1782, p. 189 ; Olivier Chappuis, *À la mer comme au ciel. Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 1054.

¹⁰ Philippe Bonnichon, « Les missions de la marine militaire du temps de Louis XVI (1778-1790) », *Revue d'histoire économique et sociale*, 54^e volume, n°4, 1976, p. 525-559. À noter l'existence d'un deuxième article sur la même thématique : Philippe Bonnichon, « Les missions de la Marine française », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, p. 39-52 ; Daniel Panzac, « Armed peace in the Mediterranean (1736-1739) : a Comparative Survey of Navies », *The Mariner's Mirror*, 84 :1, 1997, p. 41-55 ; Elizabeth Milford, « The Navy at Peace », *The Mariner's Mirror*, 76 :1, 1990, p. 23-36.

¹¹ Eugene L. Rasor, *The Seaforth Bibliography, A guide to more than 4,000 works on British naval history, 55 BC-1815*, Seaforth Publishing, 2004, p. 875.

naval de la marine de guerre en période de paix ? Certes, la France comme l'Angleterre désarmement massivement les vaisseaux de ligne. Ce paysage de bas mât et de coques rangées adroitement le long des quais de Toulon, magnifiquement figé par le peintre Joseph Vernet en 1755 ne peut qu'en témoigner¹². Mais réduire la flotte de guerre aux seules unités disposant de deux ponts est réductrice. Que dire de ces frégates et corvettes qui fendent les vagues, à la fin de l'Ancien Régime et forment les deux tiers de la flotte ? À la signature des traités de paix, la Marine ne désarme pas totalement. L'esprit de revanche formulé à l'issue de la guerre de Sept Ans rebat les cartes de la politique française à l'égard de l'Angleterre. Cet esprit qu'incarnent le duc de Choiseul comme le maréchal de Castries se traduit-il dans l'opérationnel naval français ? Dans l'affirmative, de quelle manière ? Au vu de cette politique volontariste, la Marine apparaît comme un acteur de choix au sein des espaces ultramarins. À ce titre, la France engage le maintien d'effectif en mer mais sous un format singulier, tant en termes de dimension, de nature que d'objectifs. À son action militaire, s'ajoutent d'autres missions diverses : protéger les intérêts économiques et stratégiques français, montrer le pavillon du roi, améliorer la connaissance des mers, former les marins et les officiers, etc. Ces missions doivent d'ailleurs être définies plus en détail suivant les lieux où la Marine opère. D'emblée l'enchevêtrement des intérêts et l'intrication des enjeux est patent, invitant à démêler les motivations de la France, espace par espace. Au-delà des enjeux macroscopiques, la diversité des espaces ultramarins et des théâtres d'opérations oblige à intégrer et à prendre en considération les spécificités inhérentes à chacun d'eux. Les ordres de mission varient ainsi selon que les stationnaires évoluent aux Antilles en Méditerranée ou dans l'océan Indien. Il nous faut ainsi décrire les spécificités, les contraintes de chaque théâtre d'opérations et révéler le visage opérationnel de cette projection afin de juger du degré d'opérabilité mis en œuvre par la Marine, ainsi que de l'étendue du spectre opérationnel déployé. Nous ne pouvons dès lors faire l'impasse de la station navale comme régime naissant pour mener à bien une partie des missions en paix.

La station navale est un terme ambigu. Son acceptation se révèle peu précise et variable selon les dictionnaires de marine. L'*Encyclopédie méthodique* de Panckoucke reste vague et renvoie la station navale à une localisation où se déroule la croisière¹³. Au XIX^e siècle, la définition se précise et s'étoffe. De nouvelles notions font leur apparition : une structure, une

¹² Joseph Vernet, *Vue du port de Toulon*, 1755 (conservé au Musée national de la Marine, Paris).

¹³ Article « Station », dans Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 3, p. 735.

durée, et des objectifs. L'amiral Willaumez retient la station comme : « les bâtiments de guerre qui sont chargés de la police de la navigation dans les colonies, de faire respecter le pavillon en protégeant le commerce¹⁴ ». Joseph de Bonnefoux et son gendre François-Edmond Pâris affinent encore la définition. La station devient le « séjour de bâtiments de guerre en pays étranger ou dans les colonies, dont la mission est de faire respecter le pavillon national, d'exercer la police maritime et de protéger ou de favoriser le commerce. C'est encore la réunion des forces qui sont en station, et même le pays où elles stationnent¹⁵ ». Les deux auteurs confirment le rôle de protecteur du commerce mais ajoutent de nouvelles notions. À l'idée de croisière, on substitue le terme plus englobant de séjour. La croisière est en effet restrictive. Que dire des bâtiments restant en rade ? Sont-ils exclus de la station ? La croisière est un dispositif de la station navale, mais pas l'unique moyen à disposition des officiers de marine. Le service des colonies, le transfert des garnisons d'une île à une autre relèvent tout autant de la station navale. L'utilisation du terme « séjour » permet ainsi de ne pas trop caractériser les moyens pour mettre en œuvre les objectifs fixés. Car ce ne sont pas les moyens qui caractérisent la station mais ses objectifs. L'*Encyclopédie* restreignait sa définition à un mode d'opération. Willaumez et ses contemporains ouvrent son acceptation et privilégient les objectifs : *a minima* de défendre des intérêts de la France, *a maxima* de favoriser et de soutenir le commerce français dans le développement de nouveaux marchés. La station est aussi selon les auteurs un regroupement de forces navales. Un bâtiment en station ne forme pas nécessairement une station. Ce n'est que l'accumulation de force qui lui donne une existence militaire et stratégique.

La difficulté à saisir la station navale tient également au fait qu'elle renvoie à plusieurs réalités imbriquées pouvant se comprendre de manière étroite ou large. La station navale est à la fois tout ou partie, une localisation voire un espace, un regroupement, un état et une entité. Un bâtiment peut être en station, faire partie de la station et/ou être dans la station. Mais entendons-nous, tout regroupement de bâtiments ne donne pas lieu à une station navale. La Marine ne parle pas de la station navale de la Baltique malgré l'envoi à partir de 1783 d'une division navale pour garantir les approvisionnements en matériaux navals en provenance du nord. La station navale est donc une construction administrative. C'est une sectorisation de l'espace mais sans cependant de fondement législatif. Aucune mention des stations navales n'est faite dans l'ordonnance de 1786, ramenant la station à un seul régime opérationnel, où

¹⁴ Article « Station » dans Willaumez Jean-Baptiste, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 532.

¹⁵ Article « Station », dans Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, 1847, p. 675.

l'indifférence des textes de loi est la norme¹⁶. Dès lors, elle ne peut être qu'empirique. Les limites de chaque station restent totalement floues. Ainsi, où s'arrête la station des Îles du Vent et de sous le Vent ? La question se pose avec d'autant d'acuité pour la station de l'océan Indien. La réalité géographique est bien plus vaste que l'intitulé. La station comprend tout l'espace situé à l'est du Cap de Bonne Espérance. Aucune limite à l'est n'est fixée. De même, à la fin de l'Ancien Régime, il n'existe pas encore de station navale d'Extrême Orient malgré la présence de nombreux bâtiments de guerre dans la région. Les bâtiments en mer de Chine et dans l'Insulinde sont par défaut rattachés à la station de l'océan Indien. L'ambiguïté contemporaine du terme provient également de l'imprécision de la terminologie et de son association avec la notion de base navale¹⁷. Sans doute faut-il y voir une déformation récente du terme. Le développement des stations navales durant le XIX^e siècle et l'accélération du processus à partir de 1870, s'est accompagné du déploiement d'infrastructures portuaires. La généralisation de la propulsion à la vapeur a rendu nécessaire l'approvisionnement régulier en charbon rendant obligatoire la présence de points de relais le long des routes de navigations.

La Marine définit ainsi à la fin de l'Ancien Régime un nombre restreint de cinq stations navales principales, rattachées à des zones d'intérêts économiques, avec ou sans emprises territoriales : celle de Terre-neuve, de l'Inde, d'Afrique, du Levant, et des Antilles. Cette dernière reprend d'ailleurs en réalité le découpage administratif d'usage, à savoir une station pour les Îles du Vent et une station pour les Îles sous le Vent.

L'étude des missions et des stations navales en période de paix s'inscrit à la confluence de plusieurs axes de recherche et de courants historiographiques, au premier rang desquels, l'histoire maritime. Au cours des années 1970, l'histoire maritime fut premièrement portée par l'histoire économique¹⁸, avant que l'histoire militaire ne prenne le relais à la fin de années 1980. À l'instigation de Jean Meyer, c'est au travers des ports et des arsenaux que le renouvellement de l'historiographie française est apparu au cours des années 1980¹⁹. Ce choix, ne pouvait

¹⁶ Etienne Taillemite, « Le haut-commandement de la Marine française de Colbert à la Révolution », dans Martine Acerra, Jose Merino et Jean Meyer (dir.), *Les marines de guerre européennes (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1985, p. 277.

¹⁷ Michèle Battesti, *Les points d'appuis de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale*, Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, La Vazelle, DGA, 2004, p. 12.

¹⁸ Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, 1959 ; Jean Meyer, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, 1969 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, 1973.

¹⁹ Alain Boulaire, *Brest et la Marine royale, 1660-1790*, 1988 ; Gérard Le Bouëdec, *Le port et l'Arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècle)* 1994, Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, 1992.

s'incarner, ne serait-ce que pour l'image, qu'au travers de l'acte fondateur d'une flotte de guerre. Avant même de projeter une escadre, ne doit-on pas en construire une ? Ainsi, la problématique de la construction navale²⁰ a été un des incitateurs de cette remise au goût du jour. Émergent alors de nouvelles thématiques, permettant une compréhension affinée de la marine de guerre au travers de l'étude du personnel²¹, de son administration²², de la course²³ ou encore de son outil naval que représente le navire de guerre²⁴. Puis ce fut au tour de la logistique navale²⁵ de faire l'objet d'une attention particulière, tout comme celle de la science nautique²⁶ et de l'exploration des océans à travers des campagnes navales de circumnavigations²⁷. À mesure que les zones d'ombre disparaissent, la diversité des missions des marines de guerre apparaît de plus en plus évidente. Comme l'a rappelé récemment Gérard Le Bouëdec²⁸, la course et la piraterie font de nouveau l'objet de l'attention des chercheurs comme des formes différentes de l'action maritime. Dernièrement, la parution du *Dictionnaire des corsaires et des pirates*²⁹, publié sous la direction de Gilbert Buti et de Philippe Hrodej, et celle du numéro thématique de la *Revue d'histoire maritime* en atteste³⁰. Certaines missions restent pourtant à l'écart, voire absentes du spectre historiographique. L'histoire des flûtes et des gabares ainsi que des navires de servitude de la Marine reste par exemple à écrire pour une meilleure compréhension des missions de cabotage interportuaires. Une lecture plus globale des missions de la marine de guerre permettrait de rendre compte d'une multitude de petites missions, à

²⁰ Jean Boudriot et ses nombreuses monographies publiées aux éditions Ancre (Vaisseau de 74 canons, etc...).

²¹ André Zysberg, *Les galériens – Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Seuil, 1987, p. 432 ; Michel Vergé-Franceschi, *Les officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774*, Librairie de l'Inde, 1990, 7 volumes.

²² Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle, guerre, administration, exploration*, Sedes, Paris, 1996, p. 451.

²³ Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 1991, 2 volumes ; *Jean Bart : Corsaire du Roi-Soleil*, éditions Fayard, 2013, p. 540.

²⁴ Sylviane Llinares, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat d'Histoire de l'Université Paris-Sorbonne, 1993, 2 volumes.

²⁵ Christian Buchet, *Marine, économie et société, : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Honoré Champion, Paris, 1999, p. 432.

²⁶ Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel, Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999, p. 1060 ; Guy Boistel, *L'astronomie nautique au XVIII^e siècle en France : tables de la lune et longitude en mer*, thèse de doctorat d'Histoire à l'Université de Nantes, 2001.

²⁷ Etienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du monde, 1766-1769*, Imprimerie nationale, Paris, 1977, p. 579 ; *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, Paris, 1999, p. 725.

²⁸ Gérard Le Bouëdec, Introduction, *La maritimisation du monde, de la Préhistoire à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2016, p. 25.

²⁹ Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013, p. 989 et *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, Paris, 2016, p. 686.

³⁰ *Revue d'histoire maritime*, n°17, « Course, piraterie et économies littorales (X^e-XXI^e siècles) », 2014, p. 458. Voir également, Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Classiques Garnier, Paris, 2010, p. 425.

l'image de celles opérées par cette « poussière navale » dont l'historiographie navale ne rend que peu compte. À ce niveau, il est vrai que la paix offre une visibilité nouvelle à cette flotte essentielle mais maintenue dans l'ombre imposante des forts tonnages. Elle redonne un rôle de premier plan et leurs lettres de noblesse aux frégates, corvettes, gabares, flûtes, sloops, cotres, chaloupes biscayennes et autres unités légères, numériquement majoritaires, mais minoritaires dans la symbolique et dans l'esprit maritime.

Alors que les infrastructures des ports et des arsenaux remettaient au goût du jour l'histoire militaire, c'est au travers de la projection navale et de la logistique que vient le renouvellement. Les études récentes s'intéressent non plus à la bataille navale en elle-même, mais aux moyens mis en œuvre par les états européens pour qu'elle puisse avoir lieu, très souvent à plusieurs milliers de kilomètres de la métropole. Le sujet a été l'objet d'une attention particulière de la part des historiens britanniques depuis le début des années 2000. Il ne s'agit plus tant de se demander pourquoi l'on fait la guerre, quelles sont les forces en présence, pour quels objectifs et quels enjeux, que de savoir comment l'on fait pour faire la guerre, d'en comprendre les ressorts et d'analyser les raisons de la suprématie navale britannique. Le regard s'est donc décentré. De l'arsenal métropolitain, il se tourne désormais vers celui projeté dans les colonies. Initié durant la guerre de Sept Ans, le déroulement des conflits maritimes est généralisé lors la guerre d'Indépendance américaine aux périphéries des empires. C'est donc dans ces eaux lointaines que l'effort naval doit être fourni, non plus seulement au commencement de chaque conflit mais de manière plus lissée ; en protégeant les intérêts économiques des injures de l'ennemi mais aussi en cherchant à maintenir une capacité d'intervention rapide pour priver l'ennemi de ses ressources. Les premières recherches s'organisent alors autour du système de ravitaillement de la flotte. Dans un premier temps, les études concernent essentiellement les mers de proximité, à savoir la Manche et la Méditerranée³¹. La problématique du ravitaillement des bâtiments chargés du blocus des ports français est au centre de l'attention. Par la suite, la réflexion s'est ouverte aux territoires ultramarins et prioritairement aux Antilles. Compte tenu de la nature de la projection navale britannique, cette problématique s'est imposée avec plus d'acuité ; de ce point de vue, les travaux de Christian Buchet ont été déterminants³². Les recherches sont toujours d'actualité et

³¹ Michael Steer, « The Blockade of Brest and the Victualling of the Western Squadron, 1793-1805 », *Mariner's Mirror*, 76:4, 1990, p. 307-316 ; Janet Macdonald, « Two Years off Provence : The victualling of Nelson's fleet in the Mediterranean », *Mariner's Mirror*, 92:4, 2006, p. 443-445.

³² Christian Buchet, Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l'espace caraïbe (1689-1763), *Histoire économie et société*, n°11, 1992, p. 571-596. Et son pendant français, du même auteur, *La logistique française en matériel naval dans l'espace caraïbe (1672-1763)*, Comité de documentation historique de

s'étendent dorénavant aux guerres révolutionnaires³³. Jusqu'à présent mis de côté, l'océan Indien fait l'objet d'un regain d'intérêt de la part des chercheurs britanniques³⁴.

Outre le ravitaillement, les bases navales n'en sont pas moins essentielles pour les projeter dans la durée. Le sujet reste pourtant longtemps à l'écart. Si Daniel Baugh y consacre dès 1965 un chapitre dans son ouvrage de référence³⁵, peu de travaux y portent attention comme le rapporte David Plouviez³⁶ d'après la constatation déjà faite par Douglas Inglis en 1985³⁷. Cette problématique connaît un nouvel essor depuis quelques années³⁸.

L'historiographie française suit le même chemin. Les travaux récents menés par le centre de recherches en histoire internationale et Atlantique se sont attachés à analyser la notion de périphérie dans la politique étrangère de la France afin d'ouvrir la réflexion et de mieux comprendre l'action extérieure et la projection militaire de la France au travers de sa politique étrangère et de défense³⁹. Martine Acerra développe et souligne à ce titre l'importance des infrastructures navales outre-mer dans la protection et la projection des forces navales⁴⁰. Le

la marine, 1993, p. 43-74 ; Voir aussi du même auteur, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Champion, Paris, 1999, p. 430.

³³ Rodger J.B. Night and Martin H. Wilcox, *Sustaining the Fleet, 1793-1815 : War, the British Navy and the Contractor State*. Boydell Press, Rochester, 2010, p. 262.

³⁴ Martin Wilcox, « This Great Complex Concern » : Victualling the Royal Navy on the East Indies Station, 1780-1815, *The Mariner's Mirror*, 97:2, May 2011, p. 32-48. Lire aussi Peter Augustus Ward, *Admiral Rainier and the Command of the East Indies Station, 1794-1805*, thèse soutenue à l'Université d'Exeter, août 2010, p. 256 ; John Fredrick Day, *British Admiralty Control and Naval Power in the Indian Ocean (1793-1815)*, thèse soutenue à l'Université d'Exeter, avril 2012, p. 449.

³⁵ Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, 1965, p. 325. Daniel Baugh fait référence à d'autres travaux plus anciens : Hugh Arthur Colgate, *Tricomalee and the East Indies Squadron, 1746-1844*, M.A. thesis, University of London, 1959, p. 523. Ajoutons les travaux de Michael Pawson et David Buisseret, *Port Royal Jamaica*, Clarendon Press, Oxford, 1975, p. 204.

³⁶ David Plouviez, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2015, p. 102.

³⁷ Douglas Inglis C., « The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century », *New Aspects of Naval History*, Selected Papers from the 5th Naval History Symposium, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Co. Of America, 1985, p. 47-58.

³⁸ D.W. Donaldson, « Port Mahón, Minorca ; The Preferred Naval Base for the English Fleet in the Mediterranean in the Seventeenth Century », *The Mariner's Mirror*, 88:4, November 2002, p. 423-436.

Julian Gwyn, *Ashore and Afloat ; The British Navy and the Halifax Naval Yard before 1820*, University of Toronto Press, Ottawa, 2004, p. 366 ; *Frigates and Foremats, 1745-1815: the North American Squadron in Nova Scotia Waters*, UBS Press, Vancouver, 2003, p. 206 ; Jonathan Coad, *Support the Fleet : Architecture and Engineering of the Royal Navy's Bases, 1700-1914*, English Heritage, 2013, p. 464 ; Geoffrey Ward, « Nowhere is Perfect : British Naval Centres on the Leeward Islands Station during the Eighteenth Century », in *Caribbean Connections*, Volume I, Issue 1, February 2011, consulté le 2 novembre 2018 sur <https://fieldresearchcentre.weebly.com>.

³⁹ Éric Schnakenbourg et Frédéric Dessberg (dir.), *La France face aux crises et aux conflits des périphéries européennes et atlantiques, du XVII^e au XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°19, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2010, p. 221.

⁴⁰ Martine Acerra, « Protéger et projeter les forces navales. Quelles infrastructures pour quelle politique ? Essai de comparaison. Angleterre, France, Espagne (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans Éric Schnakenbourg et Frédéric Dessberg (dir.), *La France face aux crises et aux conflits européens et atlantiques du XVII^e au XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°19, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2010, p. 133-142.

sujet est de nouveau abordé lors de journées d'étude au travers de la question de la défense et des colonies dans le monde atlantique⁴¹. L'ambition de « faire une histoire militaire du monde atlantique » dans un espace qui a été le théâtre d'une quantité de conflits, apparaît précieuse. Récemment la focale s'est également portée sur les ports en situation coloniale⁴². La synthèse réalisée par David Plouviez sur les relais, bases et ports coloniaux militaires dans le monde atlantique permet de contextualiser la réflexion à l'échelle des puissances européennes, tout en concluant qu'une « histoire impériale des ports militaires reste à faire⁴³ ». Ce sont donc les infrastructures portuaires qui ont été ces dernières années plébiscitées par les chercheurs. Il est vrai qu'il devenait essentiel d'analyser les ressorts et les modalités de la projection navale mais surtout de comprendre les logiques politiques ou impériales en cours. L'on relève systématiquement les faiblesses françaises en la matière puisque l'on constate, à la différence des Anglais ou des Espagnols, que la France ne disposerait pas de bases navales dans ses colonies selon le standard métropolitain ou étranger. Ces objectifs consistaient alors à analyser la localisation, à cartographier l'implantation et à relever les enjeux des bases navales (rétablissement des équipages, ravitaillement et réparations des escadres, état des lieux des infrastructures portuaires).

Ce questionnement n'est pas étranger aux nouvelles études sur les ports et les espaces portuaires menées de concert par les historiens et les géographes. Au-delà de la problématique des bases navales qui constituent une forme bien particulière d'infrastructures portuaires, ces réflexions s'inscrivent dans un mouvement plus global portant un intérêt fort pour les espaces et les villes portuaires, qu'ils soient militaires ou non. Les nouveaux champs de recherche

⁴¹ David Plouviez (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°49, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2014, p. 316.

⁴² David Plouviez, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2015, p. 71-101.

⁴³ David Plouviez, *ibidem*, p. 101.

portent dorénavant sur l'économie des ports et des arsenaux⁴⁴, leur approvisionnement ainsi que celui des colonies⁴⁵, leur mise en défense⁴⁶ ou encore le développement urbain portuaire⁴⁷.

Alors que la ville coloniale fut premièrement étudiée⁴⁸, le port colonial ne pouvait rester à l'écart de ce mouvement. Anne Pérotin Dumont observait il y a maintenant une vingtaine d'années la relation forte entre les villes coloniales et les ports coloniaux de la Guadeloupe⁴⁹. L'on ne peut toutefois que regretter d'observer l'absence d'une telle étude pour la Martinique ou Saint-Domingue. Nous restreindrons quant à nous notre regard aux seuls ports militaires français. Les rapports qu'entretiennent les villes et leurs ports, de même que la morphologie des villes portuaires coloniales, n'entrent pas dans notre objet d'étude. L'observation des infrastructures portuaires –ou de leur absence –dans le temps et l'espace nous apparaît être un point de départ pour estimer la capacité française dans le maintien d'une force navale lointaine.

Mais la projection navale ne doit pas se restreindre aux réflexions sur les infrastructures portuaires. L'absence ou la faiblesse d'un réseau de bases navales n'empêchent pas la présence de stations navales. Naturellement, la base navale lorsqu'elle existe est un vecteur essentiel sur lequel se reposent les marines européennes pour mener à bien leur projection ultramarine. Elle n'est toutefois pas une condition *sine qua non* d'une projection navale outre-mer et ne constitue pas le seul outil d'une politique maritime permanente, lointaine ou non. La station navale doit à ce titre faire l'objet d'une attention particulière. Sa prise en compte est assez ancienne puisqu'en 1972 Jean Tarrade⁵⁰ en évoque la création au travers du prisme de l'interlope. Il faut attendre quelques années pour que Philippe Bonnichon, dans une étude sur les missions de la

⁴⁴ David Plouviez, *De la terre à la mer, la construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université de Nantes, 2009, publiée sous le titre *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Indes savantes, 2014, p. 540 ; Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2015, p. 500.

⁴⁵ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 400.

⁴⁶ Benjamin Égasse, *L'État, la fortification et le littoral lorientais. Pouvoirs, économie et environnement d'un système défensif au XVIII^e siècle*, sous la direction de Sylviane Llinares, soutenu le 6 décembre 2019 à l'Université Bretagne Sud.

⁴⁷ Nous observerons à ce sujet l'enchaînement des manifestations scientifiques sur le sujet : 30 novembre – 2 décembre 2017, V^e colloque international de la gouvernance des ports atlantiques (XIV^e-XXI^e siècles), 17-18 mai 2018, La résilience des villes portuaires en Europe, crises et réinventions (XVI^e-XX^e siècles) : juin-novembre 2018, 16^e conférence mondiale Villes et Ports ; 4-5 octobre 2018, Outils, acteurs et pratiques des économies des villes portuaires maritimes en Europe méditerranéenne et atlantique du XVII^e siècle à nos jours.

⁴⁸ H. Vacher (dir.), *Villes coloniales au XIX^e et XX^e siècles : d'un sujet d'action à un objet d'histoire*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2005, p. 8.

⁴⁹ Anne Pérotin-Dumont, *La Ville aux îles, la ville dans l'île : Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Karthala, Paris, 1999, p. 990.

⁵⁰ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : l'évolution du régime de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Presses Universitaires de France, 1972, p. 598.

marine de guerre sous Louis XVI, en fasse mention⁵¹. Son allusion reste toutefois succincte puisque seul le terme d'unité stationnaire est mentionné et non celui de station navale. Il faut rendre à l'auteur une certaine proximité d'idée entre cette étude et son travail. Il souligne avec raison la reconversion plutôt que la réduction complète des armements au retour de la paix en 1783 et s'exerce à élaborer une typologie des missions de la marine en temps de paix. En 1986, Etienne Taillemite remarque très justement que les stations navales permanentes sont « un fait auquel très peu d'historiens ont prêté attention⁵² ». Il n'en détaille pour autant nullement le fonctionnement, se contentant de citer leur création comme témoignage de la politique réformatrice du marquis de Castries. Jean Meyer et Martine Acerra consacrent un paragraphe d'une vingtaine de lignes aux stations, qui –inscrit dans une synthèse sur la Marine d'Ancien Régime –ne fait que résumer brièvement le sujet⁵³. En 1988, Jean Meyer a l'occasion de s'y attarder de nouveau en analysant le lien organique entre campagnes d'explorations et stations navales. Par ailleurs, il définit la station navale comme « un petit groupe de navires de guerre stationnés en permanence aux points les plus sensibles, et aussi commercialement les plus utiles au commerce du pays qui les entretient⁵⁴ ». Au début des années 2000, c'est depuis les rives provençales à Toulon qu'un colloque organisé par la société française d'Histoire maritime investit le champ d'études des stations navales appliqué au théâtre méditerranéen⁵⁵. La volonté d'apporter une définition du terme est louable tant son acceptation reste variable et parfois peu précise, mais l'on regrettera son orientation principalement contemporaine⁵⁶. Si la majorité des interventions porte sur les stations navales du XIX^e et XX^e siècle, une seule évoque celles-ci sous l'Ancien Régime⁵⁷. De plus, la définition tirée peut être légitimement interrogée. Comprendre les stations navales comme des « infrastructures spécifiques⁵⁸ » est réducteur.

⁵¹ Philippe Bonnichon, « Les missions de la marine militaire du temps de Louis XVI (1778-1790) », *Revue d'histoire économique et sociale*, 54^e volume, n°4, 1976, p. 525-559.

⁵² Etienne Taillemite, « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chronique d'histoire maritime*, n°13, 1986, p. 1.

⁵³ Jean Meyer et Martine Acerra, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 27.

⁵⁴ Jean Meyer, « Stratégie, politique et grands voyages, 1770-1850 », *Rocheport et la Mer, grands voyages de découvertes du XVII^e siècle à nos jours*, Extrême-Orient et Pacifique Sud du XVIII^e siècle à nos jours, n°13, Publication de l'Université francophone d'été, Saintonge-Québec, Jonzac, 1988, p. 135.

⁵⁵ André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Les éditions de la Nerthe, Ollioules, 2004, p. 324.

⁵⁶ Comité pour l'histoire de l'armement (dir.), *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Paris, La Vazelle, DGA, 2002.

⁵⁷ Jean-Pierre Farganel, « Les consuls pivots de l'organisation de la navigation commerciale et des stations navales au Levant aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Les éditions de la Nerthe, Ollioules, 2004, p. 81-97

⁵⁸ Christian Villain-Gandossi, « Navigations organisées : définitions et concepts », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Les éditions de la Nerthe, Ollioules, 2004, p. 14.

Enfin, les historiens ne s'accordent pas tous sur l'acte de naissance des stations navales françaises. Si Jean Meyer et Martine Acerra retiennent l'issue de la guerre d'Indépendance américaine⁵⁹, Alain Cabantous et Gilbert Buti ont opté très récemment, pour l'année 1763⁶⁰.

De ce panorama, il convient de dire que c'est principalement d'un point de vue terrien que la projection navale française a été abordée. Des travaux ont été menés ces dernières années, d'abord sous la conduite d'historiens britanniques⁶¹, puis français pour renouveler l'histoire de la Marine en mer. Le travail au long cours entrepris par Patrice Decencière dans la revue *Neptunia*, éditée par les Amis du Musée national de la Marine, est à saluer⁶². Nous devons apprécier également la démarche de Sylviane Llinarès pour replacer la mer au centre des réflexions historiques, en renouvelant l'étude des journaux de bord de la Compagnie des Indes au travers du projet universitaire Asialog. La navigation doit être « rehistoricisée » afin d'analyser et comprendre le moment maritime, non comme une parenthèse entre deux terres, mais comme un sujet d'étude à proprement parler. Christian Borde et Éric Roulet n'ont à ce titre pas manqué leur cible en focalisant leur attention sur les journaux de bord⁶³. Les journaux de navigation de la marine de guerre font aussi l'objet de l'attention bienvenue d'Olivier Chaline⁶⁴ qui rappelle l'importance des études sur les conduites opérationnelles. Nous soulignons au passage que les journaux de navigation avaient également été l'objet d'une lecture à la fois opérationnelle et climatique⁶⁵. Au-delà de l'analyse du journal de bord, cette histoire maritime depuis la mer fait l'objet d'un regain d'intérêt et se traduit ces dernières

⁵⁹ Jean Meyer et Martine Acerra, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 27.

⁶⁰ Alain Cabantous et Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Belin, Paris, 2018, p. 362-363.

⁶¹ Olivier Chaline met en évidence le lien entre navigant et historien dans la prise en compte plus précoce de l'opérationnel naval par les historiens britanniques : A.M. Rodger, « Image and Reality in Eighteenth Century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, t.IX, 2003, p. 281-286 ; Sam B.A. Willis, « Fleet Performance and Capability in the Eighteenth Century Royal Navy », *War in History*, Vol. 11, n°4, 2004, p. 373-392. Ces deux auteurs sont cités dans Olivier Chaline, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans GIS d'Histoire maritime (dir.), *La maritimisation du monde de la Préhistoire à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2016, p. 607.

⁶² Patrice Decencière, « Virements de bord chronométrés à bord des navires à voiles des XVIII^e et XIX^e siècles », *Neptunia*, n°292, Les Amis du Musée national de la Marine, décembre 2018, p. 20-30 ; « Performance des navires au temps de la marine à voiles », *Neptunia*, n°291, Les Amis du Musée national de la Marine, septembre 2018, p. 41-54.

⁶³ Christian Borde, Éric Roulet (dir.), *Les journaux de bord, XIV^e-XXI^e siècle, Les sources de l'histoire maritime*, n°1, Shaker Verlag, Aix-la-Chapelle, 2015.

⁶⁴ Olivier Chaline, « Une nouvelle approche historique de l'opérationnel naval et de l'histoire du commandement : l'exemple de l'armée navale de l'amiral de Grasse (1781-1783) », dans *La maritimisation du monde de la Préhistoire à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2016, p. 607-618.

⁶⁵ Dennis Wheeler, « Le climat de l'océan Atlantique aux XVII^e-XVIII^e siècle selon les journaux de bord de la Marine britannique », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, 57-3, juillet-septembre 2010, p. 42-69.

années par la publication de plusieurs ouvrages de synthèse. Celui de Christian Buchet tout comme celui d'Olivier Chaline nous invitent à embrasser l'histoire maritime sur le temps long et prônent un changement de perspective⁶⁶. Plus récemment encore, le numéro 25 de la *Revue d'histoire maritime* amène la réflexion autour de l'opérationnel en mer⁶⁷. L'introduction ne nous a pas laissé indifférent, amenant avec grâce à réfléchir sur l'une des problématiques de cette étude qui invite à renouveler le regard ou les « batailles, naufrages, accidents et autres fortunes de mer ne sont jamais qu'une forme d'acmé tragique qui saisit l'attention de l'observateur au milieu d'une action au long cours trop souvent négligée car sans rien de vraiment saillant⁶⁸ ». Enfin, le deuxième tome sur les « Marines de la guerre d'Indépendance américaine » porte un titre évocateur : « l'opérationnel naval⁶⁹ ». Après un premier tome plus classique sur les marines de guerre de la fin de l'Ancien Régime, ce second volume prend résolument la mer. Nous ne pouvons que nous inscrire dans le sillage de ces problématiques nouvelles et espérer que le mouvement initié soit amplifié, mais plus encore, capable de s'extraire du cadre de la guerre. Aussi passionnantes que soient ces nouvelles problématiques soulevées, la majorité d'entre elles s'inscrit encore au sein d'un rapport de force symétrique. Si les problématiques de la contrebande ou de la piraterie ont connu un renouvellement des problématiques grâce à l'apport méthodologique de l'histoire Atlantique, peu de chercheurs se sont intéressés aux formes maritimes d'encadrement de ces pratiques illégales⁷⁰. Or, c'est bien au ras de l'eau que le contrôle s'effectue en premier lieu. Il est à déplorer l'absence d'appropriation de la part des historiens des réflexions contemporaines autour de l'action de l'État en mer. L'invitation récente d'une représentante de la préfecture maritime de la Méditerranée aux journées interdisciplinaires du GIS d'Histoire & Sciences de la mer marque toutefois une prise de conscience bienvenue⁷¹.

⁶⁶ Christian Buchet, *La grande histoire vue de la mer*, Cherche Midi, Paris, 2017, p. 216 ; Olivier Chaline, *La mer et la France, quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, Paris, 2016, p. 559.

⁶⁷ *Revue d'histoire maritime*, n°25, Le navire à la mer, Sorbonne Université Presses, 2018, p. 316.

⁶⁸ Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski (dir.), « Le navire à la mer, un défi pour l'historien », *Revue d'histoire maritime*, Le navire à la mer, n°25, Sorbonne Université Presses, 2018, p. 13-16.

⁶⁹ Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783), II. L'opérationnel naval*, Presses Universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2018, p. 457.

⁷⁰ À noter toutefois la parution de l'ouvrage collectif dirigé par Michelle Batestti (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 496.

⁷¹ Journées interdisciplinaires du GIS d'Histoire & Sciences de la Mer, *Nommer, normer & policer les espaces maritimes*, 27-29 mars 2019, Montpellier, Université Paul-Valéry.

Par ailleurs, ce travail se reconnaît également aux côtés des problématiques relevées et abordées par l'histoire coloniale, atlantique et de la *World History*. Si notre étude ne reprend pas à son compte la méthodologie de travail de ces courants historiographiques, les raisons en sont techniques. L'étendue géographique de cette étude ne nous permet pas de croiser, autant qu'il serait souhaitable, les perspectives et les sources provenant de différents États. Il n'en demeure pas moins une sensibilité à ces expressions de la recherche, de même qu'aux résultats qu'elles développent. L'histoire comparée ouvre de nouvelles compréhensions des enjeux, des circulations et des échanges sur des problématiques touchant directement aux stations navales. L'histoire Atlantique, favorisant l'analyse transnationale a ainsi permis le renouvellement des problématiques sur la contrebande⁷². Il apparaît maintenant bien évident que la contrebande, qui par essence cherche à se soustraire des pressions impériales, trouve aux frontières et dans les marges un cadre propice d'existence. Dès lors, elle ne peut être parfaitement comprise sans une prise en compte globale, ou sortant strictement du champ de l'histoire impériale. Enfin, la parenté entre la Marine de guerre et le commerce impose de prendre en considération l'histoire économique et commerciale comme cadre central et fil conducteur de la projection navale française. S'effectuant au cœur des intérêts économiques et commerciaux, elle reste par ailleurs encadrée et portée par un mercantilisme, malmené en cette fin de régime, mais toujours structurant en cette fin du XVIII^e siècle. À ce titre, la filiation entre les stations navales antillaises et l'Exclusif colonial en apportera la démonstration.

Une marine de guerre active et assumant une permanence navale en période de paix ne se décrète pas, elle s'observe. À ce titre, la Marine française adopte un format singulier qu'il nous faut quantifier, qualifier et caractériser. Ce travail doit être mené à l'aune d'une approche multiscalaire ; depuis le global vers le particulier. À l'échelle globale tout d'abord, afin de mesurer pleinement et de manière exhaustive l'investissement de la Marine dans sa projection.

⁷² Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre Etats-Unis et Saint-Domingue », dans *Histoire et mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie*, Revue du Philanthrope, Presses universitaires de Rouen et du Havre, n°4, 2013, p. 43-61 ; Wim Klooster, *Illicit Riches : Dutch Trade and The Caribbean*, Leiden, KITLV Press, 1998, p. 303 ; Christian Koot, *Empire at the Periphery British Colonists. Anglo-dutch Trade and the development of British Atlantic, 1621-1713*, New York University Press, 2011, p. 293 ; Alan L. Karras, *Smuggling, contraband and corruption in World History*, Rowan & Littlefield Publishers, Inc, 2010, p. 199 ; Anne Pérotin-Dumont, « Cabotage, Contraband, and Corsairs : The Port cities of Guadeloupe and their inhabitants (1650-1800) », dans Franklin W.Knight et Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities : Economy, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86 ; Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », *Annales, histoire, sciences sociales*, vol. 62, n°3, septembre-octobre 2007, p. 663-686 ; Héctor R. F. Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*, Séville, Diputación provincial da Sevilla, 1990, p. 414.

L'approche particulière ou segmentée –dirions-nous plus volontiers –permet de comprendre et de se représenter le visage de cette projection, parfois individuelle, parfois groupée au sein d'ensembles que peuvent constituer les stations navales françaises.

La projection navale se faisant par essence vers une destination, il nous faut également cartographier ces armements afin d'appréhender vers quels espaces la Marine française et plus largement la France, oriente ses forces navales et au-delà, pense sa politique étrangère.

Une fois l'effectif mobilisé et sa répartition en période de paix connus, il est précieux d'en identifier la source. L'activité en paix, la permanence à la mer et les stations navales sont-elles le produit d'une maïeutique navale nouvelle ? Se profile-t-il en filigrane l'affirmation d'une doctrine novatrice de l'emploi de la Marine ? Derrière ces méthodes, l'activité de la Marine en période de paix se joue également au sein d'un rapport de forces entre le secrétariat d'État de la Marine et le Contrôle général des finances car le développement de la Marine est un acte politique fort, ne serait-ce que par le coût de construction d'une flotte mais plus encore par les dépenses de fonctionnement, d'armement, de ravitaillement et d'entretien de cette dernière. Dès lors, combien coûte le maintien d'une Marine en temps de paix ? Que représente, en traduction budgétaire, l'investissement dans les stations navales naissantes ?

Il nous faut finalement quitter le point de vue versaillais et prendre la direction des territoires ultramarins où cette projection prend lieu et place. Notre attention se portera sur trois d'entre eux : les Antilles, le Levant et l'océan Indien, afin de mettre en lumière la variété des missions, l'enchevêtrement des enjeux et la diversité des formes opérationnelles développées. En outre, penser la station navale et projeter des forces ne suffisent pas sans un socle logistique. Il faut ainsi apporter les conditions du maintien en activité des bâtiments de guerre à des milliers de kilomètres des arsenaux métropolitains. Le fonctionnement des stations navales et des territoires qui les accueillent doit être mis en lumière pour comprendre les ressorts de cet effort militaire ultramarin.

PARTIE I. UNE MARINE EN TEMPS DE PAIX

Suivre les bâtiments de guerre en période de paix invite à parcourir plusieurs milliers de kilomètres. Les espaces sont immenses, de la Martinique à Saint-Pierre et Miquelon, de Saint-Domingue à Gorée, de l'île de France à Pondichéry, de Smyrne à Toulon en passant par Brest, Trinquemalé, Tunis, Cadix, etc. Il n'est pas toujours aisé de suivre un bâtiment de guerre du port à l'océan, d'un hémisphère à un autre, d'un monde à l'autre. Mais dans la discrétion du sillage des routes et la multiplicité des espaces parcourus, éclosent tantôt un inventaire, tantôt un paysage de la Marine en paix où se révèlent les effectifs armés, les destinations, les objectifs ou encore les missions.

Ces navires de guerre, disposés à travers le monde se regroupent pour la plupart en noyaux que peuvent incarner les stations navales sans constituer pour autant le seul réceptacle de la projection navale française en paix. En apparaissant comme l'une des manifestations les plus originales, elles invitent à nous interroger sur les prémices et les mécanismes ayant favorisé leur émergence dans le paysage naval français`.

Ces cellules de projection qui prennent forme dans les trois dernières décennies de l'Ancien Régime prennent une nouvelle dimension dès lorsqu'elles intègrent une continuité temporelle, faisant émerger la permanence navale comme un critère structurant d'une nouvelle conception de l'emploi des forces navales. L'investissement conceptuel et doctrinal développé autant par les marins que dans les hautes sphères administratives et politiques de la Marine connaît une traduction budgétaire qu'il est nécessaire de prendre en considération et dans la mesure du possible de quantifier. Enfin, suivant les missions, la géographie et les circonstances, le visage opérationnel de ces divisions expédiées à travers le globe invite à une transposition cartographique propre à chaque station navale.

Au sortir de la guerre de Sept Ans, la flotte française est dans un triste état. Il ne reste alors dans les ports français qu'environ une quarantaine de vaisseaux de ligne et une dizaine de frégates¹. Toute nouvelle entreprise navale passe alors nécessairement par la reconstruction de la flotte. Comme les caisses de l'État sont vides, Choiseul imagine avec succès de faire appel au sentiment national pour engager des fonds et reconstruire la flotte. Les dons dépassent alors les espérances du secrétaire d'État de la Marine puisque plus de seize nouveaux bâtiments sont offerts en plus d'une souscription publique permettant de relancer les arsenaux. Dans le même temps, l'ordonnance de 1765 retrace les contours de la Marine et une nouvelle classification des navires voit le jour. Fait notable, mais peu souvent pris en compte par les historiens, les armements et les navigations se poursuivent malgré la fin des hostilités. Sous quel format ? Voilà précisément l'un des enjeux à développer. La priorité est de mesurer, qualifier et représenter la morphologie de l'effort naval.

1. Le degré d'activité en paix

1.1. Reconstituer la chronologie des armements en dehors des guerres

1.1.1. Comparaison des fonds d'archives français et anglais

Que fait la Marine quand elle ne fait pas la guerre ? À cette question innocente mais fondatrice, il nous faut répondre premièrement par une interrogation plus essentielle encore : la Marine navigue-t-elle après la signature des traités de paix ? Constatant l'absence d'inventaire exhaustif des campagnes navales françaises, la reconstitution de la chronologie des armements en période de paix nous est apparue dès le départ comme un préalable à tout début de réponse. Il était évident qu'une étude exhaustive de ces armements depuis la création de la Marine de Colbert jusqu'à la fin de l'Ancien Régime était impossible à réaliser dans le cadre d'un doctorat. La reconstruction de la flotte française après la guerre de Sept Ans et l'émergence des stations navales apparaissaient alors comme un cadre pertinent pour un tel corpus.

À la différence des archives anglaises, les fonds français ne renferment pas d'état de situation annuel des armements. S'agit-il d'une absence de conservation ou tout simplement de l'absence de production de ce type de source au XVIII^e siècle ? Dès lors, nous ne pouvons

¹ H.E. Jenkins, *Histoire de la Marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 170 ; Jean Meyer et Martine Acerra évoquent 50 vaisseaux et 17 frégates en 1763, dans *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Éditions Ouest-France, 1994, p. 131.

reconstituer à partir d'une seule source existante la chronologie des armements militaires français. Même la série B⁵ ne renferme pas de liste annuelle d'armement pour toute la période étudiée.

La consultation des fonds anglais au National Archives à Kew nous a permis de prendre conscience de l'existence d'un fonds dénommé « Ships », dans lequel sont conservés, sous forme de registre, des états mensuels des bâtiments anglais en armement à travers le globe : « list of his Majesty's ships and vessels in sea pay with their present disposition² ». La force de ces archives vient premièrement de leur continuité. Constitué de 174 volumes, allant de 1673 à 1909, le fonds est formé par la compilation des informations venant de l'Admiralty board vers le Navy board³. Institué pour des raisons comptables, comme beaucoup de documents utilisés par les historiens, il y est détaillé le nom du bâtiment, son rang, le nombre de canons, d'hommes, le nom du commandant, des lieutenants et de son armement. À noter que ces tableaux sont établis mensuellement. Les bâtiments classés le sont suivant la station navale de rattachement. À la fin de chaque mois, un récapitulatif des armements est réalisé, comptabilisant le nombre de bâtiments et d'hommes armés pour chaque station. Enfin, un dernier résumé mentionne le nombre global de bâtiments et d'hommes embarqués. Il est évident que de telles archives facilitent grandement le travail de l'historien⁴. La continuité chronologique et formelle de la production de ces documents tranche avec la variabilité et les lacunes des archives françaises. Sur la période qui nous concerne, aucun des registres britanniques n'est sujet à un quelconque changement de forme. Le sondage de registre sur des périodes antérieures montre un style similaire. Le travail de compilation qui prendrait des années pour un chercheur travaillant sur la Marine française ne prendrait que quelques semaines tout au plus pour l'étude des armements anglais. Au-delà de sa supériorité opérationnelle, la Marine anglaise a su mettre en œuvre une administration efficace permettant, près de quatre siècles plus tard, d'appliquer et de garantir un même traitement méthodologique simplifié sur l'ensemble du corpus. De ce côté de la Manche, l'absence de fonds similaires oblige à reconstituer manuellement la chronologie des armements. De la sorte, la précarité du matériel historique peut conduire à des imprécisions. Voyons en ce corpus, un jalon perfectible d'un inventaire non plus de la flotte construite, mais de la flotte en mer.

² National Archives, London, ADM 8, Admiralty Office, List of His Majesty's Ships and Vessels in Sea Pay with their present Disposition.

³ Administration centrale chargée de la construction, de l'entretien et de l'approvisionnement de la flotte.

⁴ Annexe n°33, p. 529.

1.1.2. La construction du corpus

La création d'un corpus exhaustif des armements a fait l'objet d'une consultation abondante de séries d'archives à la recherche des informations manquantes au fil chronologique. L'analyse des sources donne, sans surprise, la part belle à celles du fonds Marine des Archives nationales. Comme la création d'un corpus des armements français a été l'un des premiers objets de cette étude, l'exploitation des sources s'est naturellement orientée vers les fonds le permettant, notamment la série B⁵ « armements ». D'une composition assez hétéroclite et constituée dans le courant du XIX^e siècle⁵ afin de compiler les états mensuels des bâtiments dans le port, elle se révèle essentielle pour constituer l'armature du corpus principal que nous avons l'ambition de faire naître. Ce ne sont toutefois pas les états mensuels, bien trop chronophages et qualitativement pauvres, au regard de notre problématique, qui ont retenu notre attention. Deux types de documents de valeur nous ont permis de donner une consistance au corpus. Le premier provient du carton B⁵ 6 et condense, de l'année 1758 à 1772, l'ensemble des armements ordonnés sur la période⁶. Sur près de quatorze années, il y est détaillé par colonnes la destination du bâtiment, son nom, son commandant, le port d'armement et de désarmement ainsi que les dates d'armement et de désarmement. Il est évident qu'au vu des informations dévoilées ce type de document est bien précieux pour le chercheur. Les recherches se complexifient à partir de l'année 1772 puisque l'absence de document de synthèse oblige l'historien à glaner des informations ici ou là. Par ailleurs, à la rupture méthodologique s'ajoute une perte de qualité dans le prélèvement de l'information. Le tableau des forces navales du roi de 1773⁷ n'est, par exemple, qu'un projet de composition de la marine du roi, produit certainement par les commis du secrétariat à la Marine comme document de travail pour la réforme de la Marine menée par Bourgeois de Boynes. Apparaissent alors bien en évidence les nouvelles brigades créées sur le modèle de l'armée de terre. Parmi les exemples que l'on pourrait citer, prenons celui du vaisseau le *Rolland*. Si l'on apprend que ce vaisseau de 64 canons compose la brigade de Brest, il est notifié que celui-ci est « à la mer », sans toutefois préciser la destination de la campagne. Également présentes au sein de la cote B⁵ 9, plusieurs listes de campagnes s'arrêtent à partir de 1772, sans que les informations soient toujours satisfaisantes ; des destinations manquent et les dates d'armements sont partielles. Pour les années 1774 à 1776, il faut consulter des *listes générales des vaisseaux, frégates et autres*

⁵ Jean Favier, *État général des fonds Marine et Outre-mer*, Archives nationales, Paris, 1980, p. 46.

⁶ Annexe n°30, p. 524.

⁷ AN, Paris, Marine, B⁵ 9, juillet 1773.

*bâtiments du roi avec leur situation*⁸ pour progresser dans la connaissance des armements. Une fois encore les informations sont la plupart du temps binaires, « en état » ou « en radoub » d'un côté, « en mer » de l'autre.

Le second document est constitué de plusieurs archives réparties dans plusieurs cartons⁹. Ces archives sont d'une nature assez similaire puisqu'il s'agit de tableaux des forces navales par année¹⁰. On y détaille la distribution géographique des bâtiments suivant les stations navales. En plus du renseignement du port d'armement de chaque bâtiment, sont notifiés le nom du bâtiment, sa nature (vaisseau, frégate, corvette...) et son calibre, le nom du commandant, son grade et le numéro de la division auquel il est rattaché. À la différence du tableau des armements de 1758-1772, il n'est renseigné ni date d'armement ni date de désarmement. Alors que pour l'année 1789, nous disposons d'un tableau d'armement, il faut se contenter, pour l'année 1788, d'un projet d'armement, dont le croisement avec d'autres archives met à mal un certain nombre de données. Cette information est importante pour plusieurs raisons. À la nature variable des archives s'est glissé, au fur et à mesure du dépouillement, un doute persistant. Le croisement des archives nous a fait observer des aberrations dans les armements. Selon certains documents, certains bâtiments se voyaient attribuer des destinations différentes pour un même campagne. Pareillement, des officiers se trouvaient aux commandes de plusieurs bâtiments en même temps. Ces variations proviennent pour l'essentiel de la nature des sources consultées et disponibles. Pour compléter l'analyse précédente, certains tableaux d'armement se révèlent être des projets d'armement. Or, ces projets sont par nature modifiables et modifiés. Certains changements de dernières minutes sont notifiés dans la correspondance portuaire mais ne sont à l'évidence, reportés sur les tableaux. L'armement de certains bâtiments, décidé dans les bureaux versaillais, est confronté au réalisme des administrateurs portuaires. Une frégate déclarée comme propre à prendre la mer se révèle ne pas l'être. D'autres raisons plus circonstanciées peuvent expliquer des changements. L'état de santé du commandant oblige parfois des modifications de dernières minutes. Tantôt, les changements de commandant s'opèrent au cours de la campagne après un décès ou un débarquement. En l'absence de certaines lettres prévenant les autorités françaises, il est complexe d'authentifier la campagne. Or, lorsque le doute s'invite sur un tableau, c'est

⁸ AN, Paris, Marine, B⁵ 9, 1775-1776, *listes générales des vaisseaux, frégates et autres bâtiments du roi avec leur situation*.

⁹ AN, Paris, Marine, B⁵ 28 et 29, *Distribution par stations et missions particulières des bâtiments du roi actuellement à la mer, années 1786 à 1789*.

¹⁰ Annexe n°31, p. 527.

l'ensemble qui se voit entaché de suspicion. Une seule solution s'impose, vérifier inlassablement, une par une, l'ensemble des informations grâce au croisement archivistique.

Au-delà des approximations ou des données non actualisées, l'absence d'information pour certaines années ou pour divers espaces géographiques nous a obligé à chercher d'autres sources pouvant répondre à ces attentes. Nous nous sommes tourné assez naturellement vers les autres séries du fonds Marine des Archives Nationales. Comme notre objet se focalise principalement sur les aspects opérationnels de la Marine, nous nous sommes engagés vers la série B⁴ qui conserve la correspondance des officiers de Marine lors de leurs campagnes navales. Cette série, qui est « totalement artificielle¹¹ », selon les mots justes de Jean Favier, laisse perplexe. De l'ambition de créer des dossiers de campagne, il ne reste qu'une partie de la correspondance émanant des officiers embarqués sur les bâtiments en armement à travers le globe, des morceaux de journaux de navigation, des mémoires d'instructions et une foule d'autres documents divers. Les pièces disponibles sur chaque navigation sont toutefois extrêmement variables. La lecture et l'inventaire exhaustif réalisés par nos soins, permet par exemple, de montrer que pour les années 1785-1786, nous ne disposons que de peu de lettres en provenance des officiers en station dans les Antilles. On dénombre une trentaine de lettres pour l'année 1785, ainsi qu'une cinquantaine pour l'année 1786 alors que c'est plus du triple pour l'année 1787. Cette sous-représentation est en réalité globale puisque sur l'année 1785 c'est moins de 80 lettres que le secrétariat de la Marine reçoit des officiers de Marine, soit entre deux et quatre fois moins que les autres années. Cette disparité surprend autant qu'elle est paradoxale, puisque dans le même temps, la montée en puissance des armements vers les Antilles devrait mécaniquement faire gonfler la quantité de lettres émises. Or il n'en est rien, signe d'une très grande fluctuation de ce fonds. Sur l'ensemble de la période, environ 3 500 lettres ont été consultées. La répartition géographique de cette correspondance émise depuis les colonies, se révèle être étonnamment assez équilibrée. Deux blocs s'imposent *ex æquo*, celui des lettres provenant des Antilles, et celui de la Méditerranée avec un millier de lettres chacun. Viennent ensuite les blocs venant de l'océan Indien, des côtes françaises, de l'Afrique, de Terre-Neuve et d'une myriade de localisations variées telles que la Baltique, Cayenne, l'Islande, l'Espagne, etc.

Enfin, le classement des archives qui est à la fois géographique et chronologique, se révèle finalement assez efficace pour notre sujet d'étude et répond intelligemment à la répartition géographique des stations navales. Chaque lettre écrite par un officier venant

¹¹ Jean Favier, *État général des fonds Marine et Outre-mer*, Archives nationales, Paris, 1980, p. 37.

confirmer, premièrement l'existence de la campagne, puis potentiellement apporter quelques indications sur la nature de la mission, sa destination et son déroulement.

Afin de compléter la série B⁴, il nous est apparu obligatoire d'investir également la sous-série B² (ordres et dépêches) et B³ (port) afin d'identifier les campagnes navales n'ayant laissé aucune trace dans la correspondance des marins. À ce titre, les dépêches du ministre expédiées vers les principaux ports du Ponant et du Levant racontent une projection des forces par le sommet tandis que la correspondance des ports donne des indications sur l'application des directives ministérielles, les départs, les arrivées ou encore sur les modifications de dernières minutes (équipages, navires, etc.).

Nous nous sommes pareillement orienté vers la correspondance émise par l'administration coloniale. Celle du gouverneur –le chef de la Marine dans les colonies –conservée aux Archives Nationales d'outre-mer a été privilégiée (séries C). En plus d'être constituée des missives du gouverneur, elle est composée de l'ensemble des lettres reçues ainsi que des mémoires et des rapports des autorités locales, gouverneurs particuliers, intendants, capitaines, magistrats et officiers de marine¹². Le point de vue depuis la terre, incarné par le gouverneur et l'intendant, répond avec beaucoup de justesse à celui, au ras de l'eau, des officiers de Marine. La multiplication des projections navales et des théâtres d'opérations oblige la consultation des archives relatives à ces espaces. La priorité a été donnée aux stations les plus importantes, à savoir les séries C^{8A} et C^{8B} (Martinique), C^{9A} (Saint-Domingue) et C⁴ (Île de France et de Bourbon). Les séries C^{7A} (Guadeloupe), C^{10C} (Sainte-Lucie), C¹² (Saint-Pierre-et-Miquelon) et B (correspondance au départ) ont fait l'objet d'un dépouillement secondaire. Les fonds complémentaires, tels que les archives de la Chambre de commerce de Marseille, de la cathédrale de Mdina à Malte et celles des centres du service historique de la Défense (Vincennes, Brest, Rochefort, Lorient et Toulon) n'ont été qu'un soutien marginal dans cette entreprise d'inventaire des armements en paix.

1.2. L'effectifs globaux de la flotte mobilisée

Avant d'entamer l'analyse des effectifs de la Marine, il nous faut en préambule éclairer le lecteur. La catégorisation des campagnes brille par sa complexité et plonge très rapidement l'historien dans un maquis duquel il n'est pas aisé de tirer de solides conclusions. Nous avons

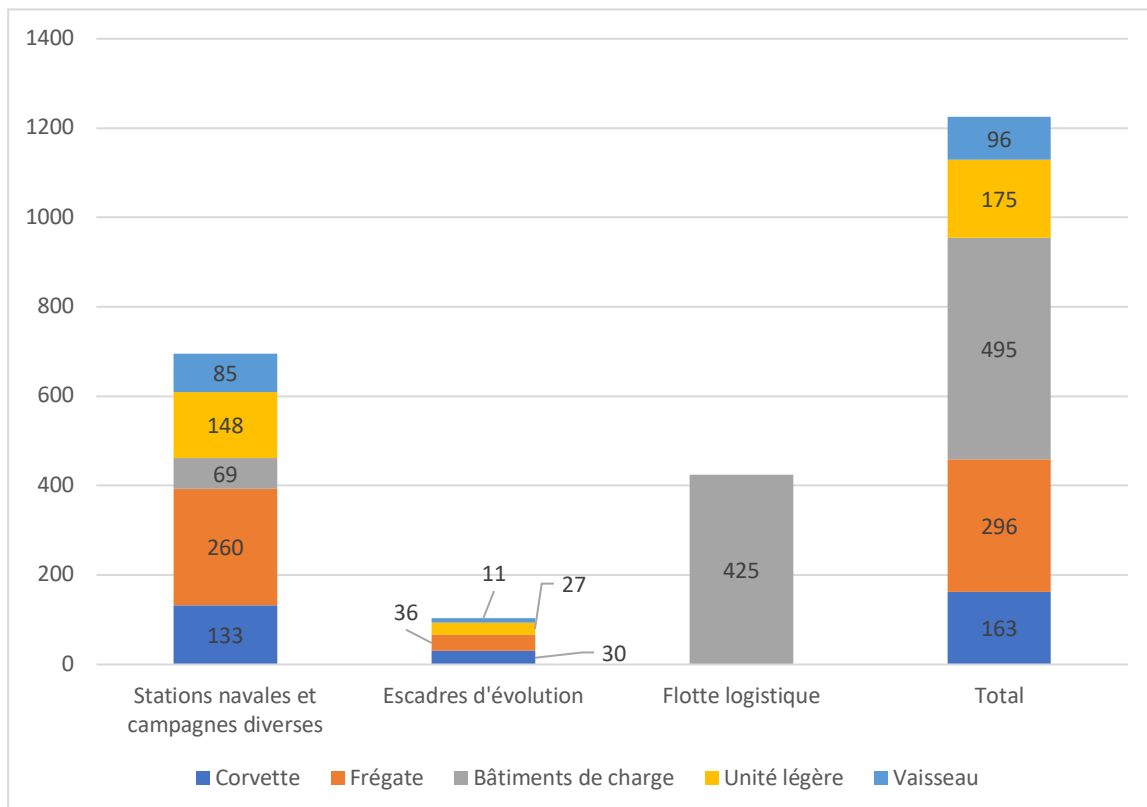
¹² Étienne Taillemite, *Inventaire de la série colonies C^{8A}, Martinique, correspondance à l'arrivée*, Archives Nationales, Paris, 1967.

été très soucieux d'éviter des doublons d'armement issus des campagnes à destination multiple. Un bâtiment passant de la station de Terre-Neuve à celle des Îles sous le Vent est-il un stationnaire de l'un ou de l'autre ? Ou bien des deux ? Nous avons particulièrement pris garde à ne pas démultiplier ou gonfler, sous l'effet abusif de la statistique, les campagnes navales en période de paix. Les lecteurs avisés et attentifs ne doivent pas être surpris par les variations entre les chiffres des armements et ceux des bâtiments en station. Si le chiffre des bâtiments en station est supérieur aux nombres d'armements, la raison en est seulement que certains navires se maintiennent en station plusieurs années de suite. Cet artifice comptable n'a eu pour vocation que de connaître les effectifs en station année par année. Ce faisant, cela a eu pour conséquence d'augmenter artificiellement le nombre de campagnes.

1.2.1. La flotte globale mobilisée

Le graphique proposé ci-dessous illustre la nature des quelque 1 200 armements engagés durant les deux périodes de paix.

Graphique 1. Nature des bâtiments de guerre mobilisés (1763-1792)



Pour les besoins de la démonstration, la flotte en paix a été divisée en trois blocs. À gauche, le premier ensemble concerne la flotte mobilisée dans le cadre des cinq principales stations navales (Antilles, Méditerranée, océan Indien, Terre-Neuve et Afrique) ainsi que plusieurs groupes de campagnes diverses. Ces campagnes sont assez hétéroclites et regroupent

les campagnes à Cayenne, dans l'Atlantique Sud, en Angleterre, en Islande, en Baltique, le long des côtes françaises et enfin les tours du monde. Certaines de ces catégories sont naturellement réduites à quelques armements. La France n'arme par exemple que deux campagnes de circumnavigation entre 1763 et 1792. De même, les campagnes nordiques ne renferment que les deux armements réalisés par Kerguelen deux années d'affilée, en 1767 et en 1768 à destination de l'Islande¹³. Il manque enfin, en l'absence de résultats sûrs, les campagnes navales dans l'océan Indien, depuis la liquidation de la compagnie française des Indes en 1769 jusqu'au conflit américain, soit environ une dizaine d'années.

Le second bloc correspond à l'addition des bâtiments armés dans les sept escadres d'évolutions françaises de notre corpus¹⁴.

Le troisième groupe est une estimation d'armement. Cette dernière est composée des bâtiments armés au cabotage entre les arsenaux, au ravitaillement des colonies, des stations navales et à la relève des garnisons coloniales. À raison d'environ quinze armements par an durant la période 1763 à 1777 et de trente pour la seconde période allant de 1784 à 1792, le nombre d'armements supplémentaires est de l'ordre de 500 bâtiments. Ce chiffre est assez considérable. Une fois la réduction faite d'environ soixante-dix armements déjà comptabilisés au sein du premier bloc, la somme des armements se stabilise autour de 425 bâtiments de charge.

La réunion des bâtiments des stations navales, des escadres d'évolutions, des campagnes diverses et des bâtiments de cabotage, de ravitaillement et de transport des garnisons, forme une estimation de quelque 1 200 armements mobilisés pour les deux périodes de paix étudiées.

Les stations navales représentent ainsi légèrement plus que la moitié de l'effort d'armement durant les périodes d'étude.

Quatre grandes classes de bâtiments de guerre dominent les effectifs globaux. Nous retrouvons par ordre décroissant : les bâtiments de charge, les frégates et enfin les unités légères et les corvettes au coude à coude. Même si ces valeurs restent estimatives, à elles seules les flûtes et les gabares représentent un rapport considérable de quatre bâtiments sur dix. En tout état de cause, la place des bâtiments de charge au sein de la flotte doit être revisitée. Malgré leur faible intérêt militaire, cette flottille logistique pèse numériquement dans la flotte en paix.

¹³ AN, Paris, Marine, B² 387 f^o58, 21 mars 1758, le secrétaire d'État de la Marine au comte de Roquefeuil pour l'armement de la corvette l'*Hirondelle*. À lire aussi la relation du voyage : *Relation d'un voyage dans la Mer du Nord, aux côtes d'Islande, du Groenland, de Ferro, de Schettland, des Orcades & de Norvège*. Fait en 1767 & 1768 par M. de Kerguelen Trémarec, Paris, De l'imprimerie de Prault, 1771, p. 220.

¹⁴ Il s'agit des escadres d'évolutions ayant lieu en 1772, 1775, 1776, 1785, 1786, 1787 et 1788.

Avec plus du tiers des bâtiments armés, la paix donne la primauté à l'emploi de la frégate. Elle devient en paix, ce que le vaisseau est en guerre, le bâtiment de référence, consacrant sa montée en puissance dans la flotte française depuis la guerre Sept Ans et la guerre d'Indépendance américaine. Sous la barre symbolique des 10 % d'armement, les vaisseaux de ligne sont massivement désarmés. Enfin, l'expression « unité légère » comprend un ensemble de bâtiments de petite taille allant des cotres, aux lougres et aux bricks, formant ensemble une « poussière navale » selon l'expression consacrée. Nous avons pris le parti d'incorporer, malgré leurs dimensions, les chébecs et les galiotes à bombes¹⁵. Ce choix questionnable s'inscrit dans une volonté assumée de synthèse plutôt que d'exhaustivité des classes de bâtiments. Par ailleurs, la spécificité géographique des chébecs et des galiotes à bombe, uniquement utilisés en Méditerranée, tranche avec la ventilation classique des bâtiments de guerre (vaisseau, frégate, corvette). À raison de cinquante-cinq armements de chébecs, ces derniers forment un tiers de l'effectif des unités diverses¹⁶.

Cette flotte en paix nous offre un visage équilibré. Au sein des stations navales la parité est de mise entre unités de combats puissantes (vaisseaux et frégates) et celles de faible tonnage ou de puissance de feu légère (flûtes, corvettes et avisos).

1.2.2. La Marine fait appel à l'ensemble de son spectre capacitair

Le choix d'un bâtiment de guerre est un compromis technique, stratégique et financier. L'équation budgétaire de la Marine restreint la démultiplication des forces et rationalise les armements. Il est rare que les instructions des commandants de vaisseaux, frégates, corvettes ou flûtes comportent une seule mission. Chaque bâtiment doit être en mesure de répondre à des missions très spécifiques tout en étant le plus possible polyvalent. À chaque type de mission correspondent des qualités requises. Pour des campagnes de ravitaillement ou de transport de troupes, c'est le tonnage du navire et sa capacité d'emport qui prévaut. Pour des campagnes de croisières et de lutte contre la contrebande, c'est la manœuvrabilité qui prime. Pour chasser une embarcation interlope, c'est la vitesse et la faible taille qui comptent pour pénétrer dans de petites anses et criques. Pour une campagne diplomatique ou pour montrer le pavillon aux autres puissances étrangères c'est avant tout le rang du navire et sa puissance de feu qui sont ici

¹⁵ La longueur des huit chébecs français varie entre 30 à 35 mètres pour un faible creux de 2 à 3 mètres. Leur artillerie varie entre 18 et 24 canons de 8.

¹⁶ Les chébecs disparaissent de la projection navale française durant la guerre d'Indépendance américaine. Les quatre derniers chébecs de la Marine royale (le *Caméléon*, le *Singe*, le *Renard* et le *Séduisant*), sont condamnés en 1779. Voir Jean Boudriot et Hubert Berti, *Le Requin, chébec de 24 canons, 1750, bâtiments méditerranéens, chébecs de la Marine royale et monographie*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, 1987, p. 43.

essentiels. Pour réduire le coût d'une campagne, il faut diminuer l'équipage mais face à la surmortalité dans les îles, il faut approcher d'un équipage sur le pied de guerre. Aussi associe-t-on très souvent à une campagne de croisière à la Martinique, la charge d'apporter la relève de la garnison en station aux îles. De même demandera-t-on peut-être à une frégate en croisière de transporter les canons et autres effets navals d'une île à une autre lors de sa croisière. Sans compter enfin que la mission initialement adoptée à Versailles est parfois amenée à changer au cours de la campagne pour des besoins nouveaux.

Dès lors, chaque navire doit maximiser sa polyvalence afin d'être propre à la mission principale qui lui est confiée tout en étant capable d'en effectuer d'autres au cours de sa campagne navale. L'interopérabilité est en permanence recherchée mais difficilement trouvée ou effective. La difficulté est réelle même si elle ne concerne pas uniquement les flottes de guerre. La compagnie des Indes françaises doit faire face aux mêmes problématiques en disposant de bâtiments capables de transporter un maximum de marchandises tout en devant être en capacité de participer à des combats navals de haute intensité¹⁷.

C'est aux Antilles que la Marine fait le plus appel à l'ensemble de son spectre capacitaire. L'enchevêtrement d'objectifs nécessite alors de disposer de vaisseaux de ligne, de frégates, de corvettes, de flûtes et d'unités légères, du brick aux goélettes et jusqu'à la chaloupe. Seuls finalement les bâtiments localisés dans une aire restreinte tels que les chébecs, galères ou galiotes sont employés exclusivement en Méditerranée¹⁸. Au sein des autres stations la nécessité de disposer d'une flotte diversifiée se fait moins profonde. La nature océanique de la station navale de l'océan Indien requiert de bons voiliers et disposant de capacité d'emport suffisante pour affronter plusieurs semaines et jusqu'à plusieurs mois de navigation. À Terre-Neuve, le passage de vaisseaux de ligne est avant tout symbolique et diplomatique.

Ainsi, au principe d'escadre puissamment armée et composée majoritairement de vaisseaux de ligne lors de la guerre se substitue une flottille diversifiée à l'échelle des stations navales. Pratiquement toutes les classes de bâtiments de guerre sont représentées faisant de chaque station navale un échantillon voire une miniature inversée de la flotte française. La pyramide hiérarchique classique de la flotte avec en son sommet le vaisseau de ligne et à sa base les petites unités telles que les avisos, s'inverse. Les petites unités deviennent majoritaires dans les stations, alors que le vaisseau de ligne devient largement minoritaire, voire disparaît de certaines.

¹⁷ Philippe Haudrière, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Les Indes savantes, Paris, 2^e édition, 2005, tome I, p. 352.

¹⁸ À noter toutefois la présence d'un chébec parmi la division de d'Estaing en 1764.

À l'exception des stations navales antillaises, aucune autre ne dispose de vaisseaux de ligne d'une année sur l'autre. Une fois tu le bruit du canon, la prépondérance est donnée à la « petite » flotte de guerre. Entre 1784 et 1791, seulement vingt-sept vaisseaux prennent la mer. À titre de comparaison, lorsque de Grasse engage la bataille de Yorktown en 1781, son escadre est composée de vingt-cinq vaisseaux de ligne¹⁹. L'image est saisissante : une seule escadre en guerre compte pour presque autant que tous les armements de vaisseaux de l'entre-deux-guerres. L'intégration des escadres d'évolution dans ce tableau ne modifie qu'à la marge l'effectif des vaisseaux de ligne employés en période de paix. Tout au plus, les escadres d'évolution entraînent l'armement d'une dizaine de vaisseaux. Le désarmement général des vaisseaux de ligne ne signifie pas pour autant que l'on se désintéresse de la puissance de feu projetée. La présence d'un vaisseau de ligne n'en reste pas moins déterminante. Dans la lutte contre l'interlope son rôle est maigre. Il est inconcevable d'opposer aux contrebandiers et aux forbans, ne disposant dans la plus grande majorité des cas que d'unités légères, de lourds bâtiments de guerre, bien incapables d'aller chercher ces hommes vivant de l'interdit dans de petites criques à l'abri des vents et des regards. Lutter contre la forbannerie avec un soixante-quatorze canons revient à opposer plus de canons que d'hommes composant l'équipage du navire adverse. En revanche, sa valeur symbolique joue dans le jeu diplomatique entre les puissances et participe de la volonté française de maintenir le rapport de force favorable aux Français depuis la guerre d'Indépendance américaine. C'est d'ailleurs ce qui fait dire au comte d'Estaing en 1765 :

Je crois Monseigneur, que la vue d'un vaisseau du rang du *Hardi* servira beaucoup à faire respecter le pavillon de Sa Majesté dans ces parages, empêcher le commerce interlope est une prétention que l'expérience me démontre être inutile²⁰.

Il est également décidé de tourner la page d'une époque pas si lointaine où le gouverneur des Îles du Vent expliquait avec tristesse ne disposer que de bateaux du domaine « qui sont un objet de risée chez les Anglais²¹ » lors des missions dans les colonies étrangères. Qui plus est, dans des îles où les infrastructures logistiques et portuaires sont variables, le vaisseau de ligne devient lui-même une plate-forme opérationnelle essentielle à de nombreux armements. C'est à la fois le bâtiment composé du plus grand nombre d'hommes permettant l'armement des petits

¹⁹ Ernest Harnold Jenkins, *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 202

²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o216, lettre du mois de juillet 1765, le comte d'Estaing au duc de Choiseul.

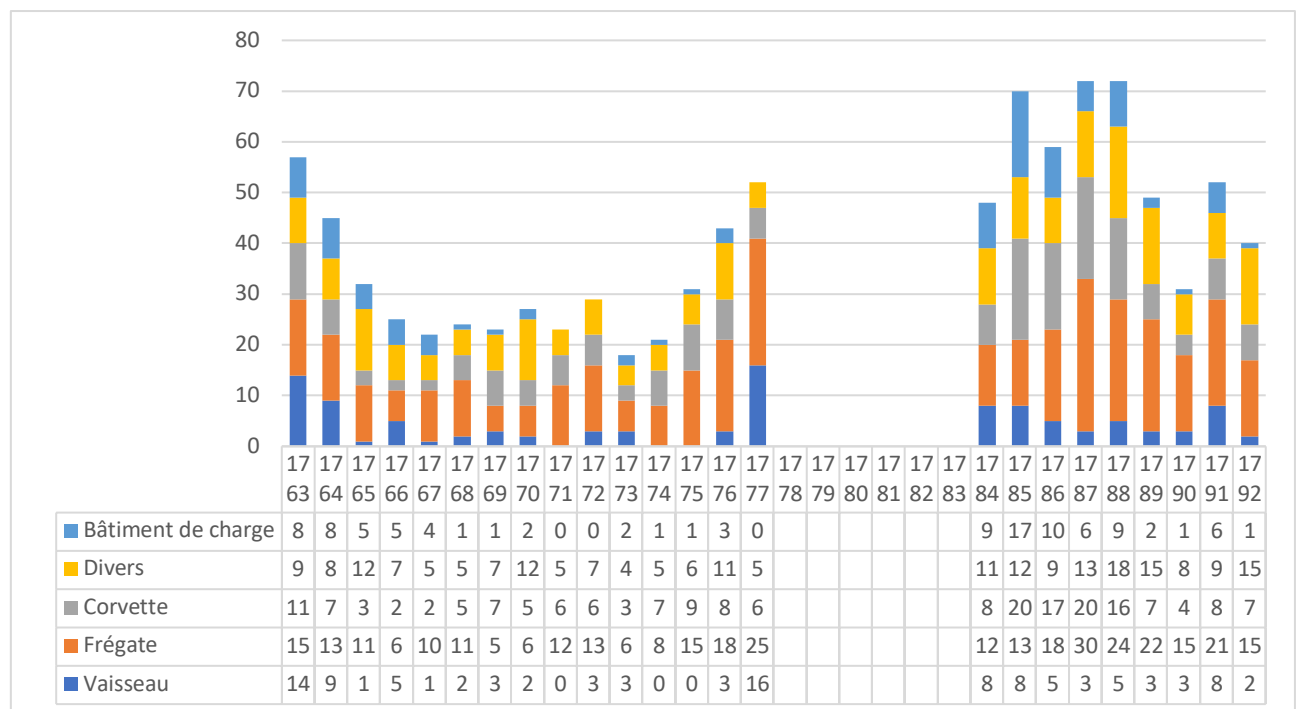
²¹ ANOM, Col., C^{8A} 72, f^o133, 21 décembre 1773, lettre commune de Nozières et de Täscher, gouverneur et intendant des îles du Vent au secrétaire d'État de la Marine.

bâtiments de croisière, mais également le réservoir d’ouvriers et de spécialistes pour la réparation navale. Dans certains cas, les vaisseaux permettent l’entretien des unités stationnaires. Aussi retrouve-t-on le vaisseau le *Réfléchi* comme machine à mâter, en l’occurrence pour démâter, puis remâter en janvier 1786 la goélette la *Louise* dans le Cul-de-sac de Fort-Royal²². C’est en ce sens, une pièce maîtresse du dispositif naval.

1.2.3. Les stations navales et les escadres d’évolution

Il nous faut maintenant recentrer la focale vers les armements pour les stations navales, les escadres d’évolutions et les campagnes diverses. Ainsi, les résultats proposés seront établis depuis un corpus frôlant le millier de campagnes. Avant d’entamer la critique en détail de la projection globale française, attachons-nous à identifier les tendances de fond. Les périodes de paix qui suivent la guerre de Sept Ans se révèlent actives et différentes, ce que révèle le graphique ci-dessous :

Graphique 2. Nature des bâtiments mobilisés annuellement pour les cinq stations navales, les campagnes diverses et les évolutions navales (1763-1792)²³



À partir de 1763, la baisse des armements est nettement observable sans être toutefois vertigineuse. Un an après la guerre, l’effectif global est encore de quarante-cinq unités en armement. Malgré une lente décrue, les effectifs connaissent une hausse progressive à partir de 1768 –sous l’impulsion de la campagne en Corse –tandis qu’à partir de 1770, la guerre entre la

²² AN, Paris, Marine, 4JJ 24 96 3, journal de navigation du vaisseau le *Réfléchi*.

²³ La catégorie « divers » est composée des chebecs, galères et des unités légères (cotres, bricks, lougres, etc...).

Russie et l'Empire ottoman entraîne l'accroissement de l'effort naval à destination du Levant. Observons que pour les décennies 1760 et 1770, l'absence des armements à destination de l'Inde minore le contingent naval global. Sans doute faut-il ajouter une dizaine d'armements supplémentaires pour avoir une idée plus juste de la situation navale réelle. Il faut attendre les troubles entre les treize colonies et l'Angleterre pour constater la remontée rapide des armements. En 1776, la flotte en activité se rapproche en nombre de l'armement en guerre de la guerre de Sept Ans, tandis que l'année 1777 voit la barre des cinquante bâtiments de guerre en mer dépassée. Symboliquement, le nombre de vaisseaux de ligne armés dépasse celui de 1763, même si ces campagnes sont de courte durée.

Après la guerre d'Indépendance américaine, les effectifs progressent fortement. Il ne faut pas se laisser tromper par ceux de l'année 1784. Les données ne prennent en compte que les bâtiments projetés dans l'année. Les bâtiments armés durant la guerre n'apparaissent pas. C'est le cas d'une partie l'escadre de Suffren revenant de l'Inde, composée de dix vaisseaux de ligne. La division de Peynier ne reviendra quant à elle qu'en 1785. Dans les Antilles, une dizaine de frégates et de corvettes sont toujours en armement jusqu'à la fin du printemps 1784 et occupées à la remise des îles aux Anglais suivant le traité de paix signé en septembre 1783. Au total, les effectifs de l'année frôlent la soixantaine d'armements. Le pic d'armement est atteint en 1787, à l'occasion des troubles révolutionnaires des Provinces-Unies, obligeant la France à armer plusieurs bâtiments de guerre en croisière le long des côtes de France²⁴. Jusqu'en 1788, la France maintient un effectif naval élevé, date à laquelle la baisse est engagée. Au cours de l'année 1789 les expéditions fondent. En 1790, les armements tombent à seulement vingt-huit bâtiments, rappelant le milieu des années 1760. L'annulation des campagnes d'évolutions navales estivales n'est que la partie la plus visible d'un désarmement général. La Marine connaît alors une baisse des budgets sur fond de crise financière. Cette baisse n'est que de courte durée en raison de la crise politique qui se profile. Les troubles révolutionnaires dans les Antilles forcent la Marine à dépêcher en Martinique une division commandée par de Girardin. Cette dernière est composée de quatre vaisseaux de ligne, de neuf frégates et de cinq bâtiments de transport²⁵.

Force est de constater l'augmentation des effectifs armés pour les stations navales. Rapportée en rythme annuel, la période allant de 1784 à 1792 laisse poindre une augmentation

²⁴ Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire sous le règne de Louis XVI*, Honoré Champion, Paris, 2^e édition, 1910, p. 585.

²⁵ SHD, Vincennes, Marine, BB⁴ 5 f^o108, 24 février 1791, Mémoire du roi pour servir d'instructions au sieur de Girardin.

forte des effectifs en station. Entre 1763 et 1777, la moyenne se situe à près de 31 bâtiments en mer par an. Après la guerre d'Indépendance américaine, ce taux grimpe à 54 bâtiments, soit un accroissement de près de 45 %.

Dans l'ensemble, la répartition et le poids de chaque classe de bâtiments au sein de la flotte mobilisée demeurent stables. Les pics ou les creux touchent toutes les unités. Entre 1765 et 1770, période de baisse généralisée des armements, toutes les classes de bâtiments connaissent une diminution d'effectif. Néanmoins, à partir de 1788, l'armement de corvettes opère une chute sensible, passant de seize corvettes en mer à seulement sept unités en 1789. La diminution brutale des armements de corvette s'explique peut-être par l'arrêt des escadres d'évolution à partir de 1789. Les corvettes y sont surreprésentées. En 1786, sur les quatorze bâtiments de l'escadre, la moitié est composée de corvettes. Plus du quart de l'effectif de corvettes est alors en armement sous la direction d'Albert de Rions. Jusqu'en 1792, l'effectif demeure faible et ne dépasse plus la dizaine de bâtiments de cette classe. Cette baisse n'est nullement compensée par un transfert à destination des frégates ou des unités légères, traduisant ainsi une réduction sèche des armements.

Entre les années de guerre et les années 1784-1792, la comparaison n'est pas déshonorante. Ainsi, au cours de l'année 1781, la France totalise, tous types de bâtiments confondus, près de 152 bâtiments de guerre armés²⁶. En excluant au préalable les flûtes et les gabares, l'effectif est ramené à 121 bâtiments. Opposons ce chiffre à celui de la période 1784-1792. Avec une moyenne annuelle de cinquante-quatre bâtiments en mer, la comparaison est de l'ordre d'un pour 2,2. Durant l'année 1787, qui constitue la période maximale d'activité, le différentiel n'est plus que 1,6 grâce aux vingt-et-une voiles de l'escadre d'évolution.

Néanmoins la comparaison donne un autre regard une fois l'unité de mesure rapportée en tonneaux. En effet, l'addition unitaire des bâtiments de guerre en armement revient à placer sur un pied d'égalité un vaisseau de 74 canons avec une corvette, effaçant du même coup la différence en hommes et en canons²⁷. À raison de 55 vaisseaux de ligne et 39 frégates armés

²⁶ AN, Paris, Marine, B⁵ 16, Marine royale de France au 26 avril 1781. La flotte armée est composée de 55 vaisseaux de ligne, 39 frégates, 8 corvettes, 19 unités légères et 31 flûtes ou gabares.

²⁷ Le tonnage est un niveau de lecture sans doute plus pertinent mais la méthode de calcul exige de disposer de données malheureusement difficilement disponibles. Seule une extrapolation à partir des estimations de Jean Boudriot et Hubert Berti semble envisageable. Ces derniers chiffrent à 3 000 tonneaux le déplacement total d'un vaisseau de 74 canons, tandis qu'une frégate de 8 déplace environ 800 tonneaux, celle de 12 environ 1 100 tonneaux et celle de 18 canons varie entre 1 200 et 1 400 tonneaux. Nous n'avons pas trouvé de traces concernant le tonnage d'une corvette. Voir Jean Boudriot, *Le vaisseau de 74 canons*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, tome 1, p. 23 ; Jean Boudriot, *La Renommée, 1744, frégate de VIII*, A.N.C.R.E, 1993, p. 14 ;

durant l'année 1781, le tonnage de la flotte française en guerre monte à plus de 200 000 tonneaux de déplacement²⁸. En 1787, au plus fort des armements en période de paix, la trentaine de frégates en mer jauge à peine plus de 33 000 tonneaux²⁹. L'addition de la poignée de vaisseaux, des corvettes et des unités légères n'est pas de nature à modifier substantiellement l'estimation du tonnage de la flotte armée. Alors que la comparaison des effectifs donnait un rapport de 1,75 à 2,5 entre la flotte armée en paix et en guerre, sous l'angle du tonnage, le rapport est de l'ordre de 1 à 4.

1.3. Un taux de mobilisation de la flotte

1.3.1. Une stagnation en trompe-l'œil

Le taux de mobilisation de la flotte est également un outil pertinent pour apprécier correctement les armements en paix. Ce taux se calcule simplement à partir de deux données : l'effectif mobilisable et l'effectif mobilisé. L'effectif mobilisable a été obtenu par deux biais : les états de la Marine et les calculs déjà proposés par certains historiens. Ces derniers ne s'accordent pas tous à donner les mêmes estimations. Prenons-en pour exemple l'état théorique des flottes européennes, d'après Robert Fulton, et repris par Jean Meyer et Martine Acerra³⁰. En 1790, l'ingénieur américain estime la flotte française composée de 81 vaisseaux de ligne, 69 frégates et 141 sloops. S'inscrivant dans une tradition anglo-saxonne, l'auteur regroupe toutes les autres classes de bâtiments au sein d'un même ensemble « sloop ». Reprenant à son compte les chiffres de Glete³¹, N.A.M Rodger propose de son côté un nombre de 73 vaisseaux de ligne pour 64 frégates³². Ces mêmes données ont été également reprises récemment lors de la parution de l'ouvrage collectif sur les marines de la guerre d'Indépendance américaine³³. Enfin, Martine Acerra et André Zysberg donnent conjointement un effectif de 76 vaisseaux de

Jean Boudriot, *La Belle-Poule, 1765, frégate de 12*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, p. 65 ; Jean Boudriot et Hubert Berti, *La Vénus, 1782, frégate de 18*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, p. 24.

²⁸ Compte tenu de l'absence du détail des classes de vaisseaux en armement, l'estimation du tonnage des vaisseaux de ligne a été effectuée sur le déplacement d'un vaisseau de 74 canons. Pour les frégates, l'étalon de mesure a été celui d'une frégate de 12.

²⁹ En 1787, la France arme quatre frégates de 8, 18 frégates de 12 et 8 frégates de 18.

³⁰ Jean Meyer, et Martine Acerra, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1988, p. 60 ; Robert Fulton, *Torpedo and Submarine explosions*, New York, 1810.

³¹ Jan Glete, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm Studies and History, n°48, 1993, p. 752.

³² N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*, Allen Lane, London, 2004, p. 608.

³³ Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 435.

ligne et 67 frégates pour l'année 1792³⁴. Dans l'ensemble, un certain consensus semble avoir été trouvé ces dernières années pour estimer la flotte de vaisseau à un peu plus de 70 unités au lendemain de la Révolution.

La sous-série B⁵ *Armement* entreposée dans la série Marine des Archives nationales donne également un éclairage précieux sur la composition de la flotte française. Elle conserve des listes annuelles des bâtiments du roi, répertoriant ainsi le nombre de vaisseaux, frégates, corvettes et autres navires. La série est complète depuis la guerre de Sept Ans jusqu'à celle d'Amérique. Au retour de la guerre, nous ne pouvons pas en dire autant. Quelques lacunes ici et là empêchent une continuité pourtant appréciable. Il nous manque ainsi les années 1784 et 1785, ainsi que celles de 1787, 1788, 1791 et 1792. Quant à l'état de la Marine de 1785, la flotte française y est bien trop mise en valeur pour en tirer des informations fiables³⁵. La liste exhaustive des vaisseaux de ligne monte à 84 unités alors que la liste de vaisseaux du roi de 1786 donne un chiffre de 67 vaisseaux. Afin d'éviter une surestimation du taux de mobilisation en période de paix le choix s'est porté sur une fourchette haute, soit une mobilisation de 102 bâtiments pour la période 1763-1777 et de 158 pour la période 1784-1792.

Tableau 1. Taux de mobilisation de la flotte française (1763-1792)³⁶

	Bâtiments mobilisables/an	Moyenne des bâtiments mobilisés/an	Taux de mobilisation/an
Période 1763-1777 ³⁷	102	21	20 %
Année 1781 ³⁸	156	103	66 %
Période 1784-1792 ³⁹	158	36	22 %

À l'échelle globale de la flotte, deux positions peuvent être adoptées vis-à-vis de la mobilisation en période de paix. La première consiste à y voir des résultats modestes, moins d'une unité sur quatre. La seconde, quant à elle, peut constater une mobilisation qui n'est pas nulle, mais *a contrario* en augmentation, du point de vue du nombre de navires mobilisés. Les deux visions sont justifiables mais dans les deux cas, la Marine en période de paix continue de

³⁴ Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes, (vers 1680- vers 1790)*, Sedes, Paris, p. 104.

³⁵ Archives départementales des Yvelines, A 1558-59, État de la Marine de France en 1785.

³⁶ Dans bâtiments mobilisables nous ne comprenons que les trois classes principales de bâtiments de guerre : vaisseaux, frégates et corvettes. La flotte complète comprend naturellement les flûtes, les gabares ainsi que les diverses unités telles que les chebecs, galères, cotres, lougres, etc...

³⁷ D'après une estimation de 59 vaisseaux de ligne, 30 frégates et 13 corvettes.

³⁸ D'après une estimation de 68 vaisseaux de ligne, 59 frégates et 29 corvettes.

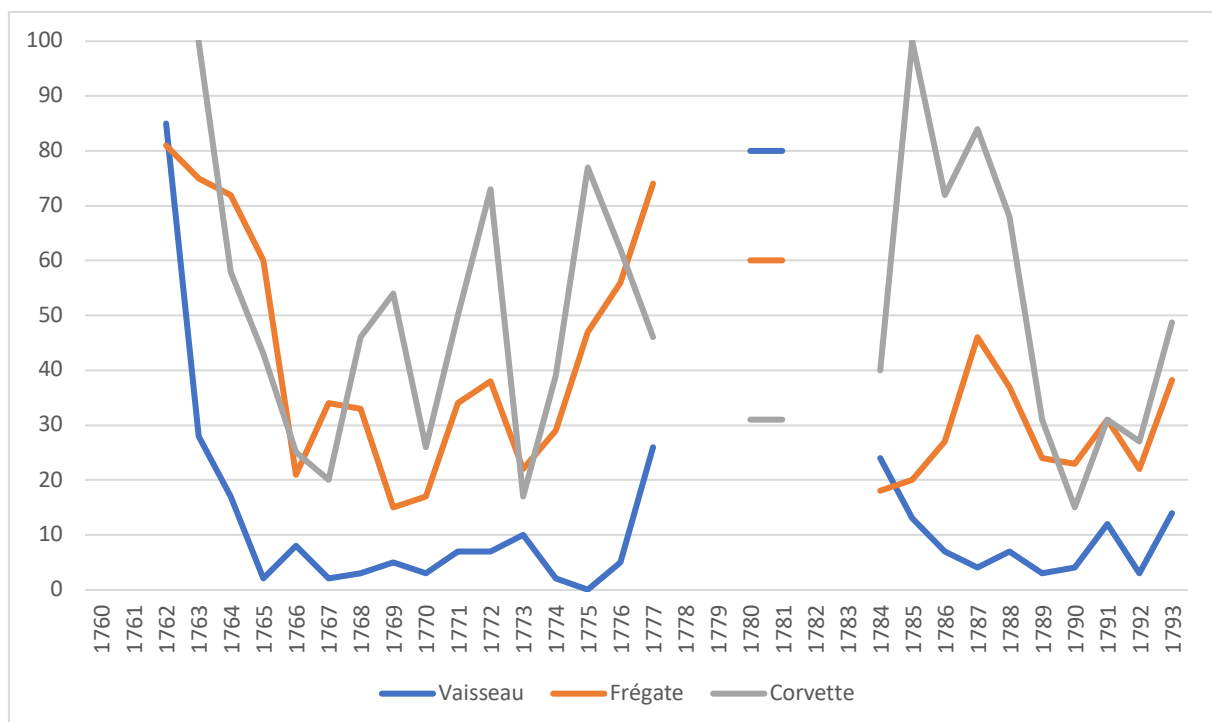
³⁹ D'après une estimation de 67 vaisseaux de ligne, 66 frégates et 25 corvettes.

naviguer. Schématiquement, en paix, le pavillon du roi flotte environ trois fois moins qu'en guerre.

Le taux d'activité navale décroît entre les deux périodes. Cette faible diminution relève néanmoins du trompe-l'œil. Les effectifs projetés sont nettement supérieurs durant la période de 1784 à 1792 mais sont noyés sous l'augmentation des mises à l'eau de nouvelles unités durant le conflit et poursuivie durant l'entre-de-guerre⁴⁰. L'accroissement d'un tiers de la flotte sous l'effet direct d'une politique active de construction navale dilue mécaniquement l'effort pourtant bien réel des armements en paix. De sorte que l'on ne doit pas être dupé par les taux de mobilisation. Le potentiel naval croît et est supérieur de peu à l'effort d'armement. Le quasi-équilibre du taux de mobilisation indique en filigrane l'égalité des efforts entre la construction et la projection. Quand les arsenaux construisaient un tiers de plus d'unités de guerre entre 1776 et 1784, ils augmentaient d'autant les armements pour les stations navales et ailleurs. Sans l'augmentation des constructions navales, le taux de mobilisation des bâtiments entre 1784 et 1792 serait ainsi de 35 %.

1.3.2. Une mobilisation navale entre saturation et désarmement massif

Graphique 3. Taux de mobilisation annuel des bâtiments de guerre (1760-1792)



⁴⁰ Entre 1769 et 1786, La France lance près de 125 bâtiments de guerre neufs, dont 64 frégates. Voir Martine Acerra, André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes, (vers 1680- vers 1790)*, Sedes, Paris, p. 75.

La flotte n'est pas mobilisée de manière égalitaire. Sans surprise, la corrélation entre puissance de feu et guerre s'illustre avec force. Dès le retour de la paix, les plus grosses unités de guerre désarment alors que dans le même temps, en guise de remplacement bien relatif, des unités légères sont armées. Chaque ligne du graphique, symbolisant différentes classes de bâtiment, se détache des autres, ne se croisant qu'en de rares occasions, mais toujours donnant cette impression de se suivre dans les sursauts et les chutes. Les soubresauts des armements touchent toutes les classes de bâtiments, à de rares exceptions.

Durant la guerre d'Indépendance américaine, le taux de mobilisation des vaisseaux de ligne frôle de peu la saturation, autour des 80 %. L'emploi du potentiel naval français est alors à son comble sous le ministère du maréchal de Castries, bien au-delà de ce que se permettait son prédécesseur Sartine⁴¹. Dès la signature des traités de paix, la barre tombe rapidement à moins d'un quart pour enfin se maintenir presque toujours sous les 10 % et très souvent au-dessous des 5 %.

L'activité des frégates est considérable. Entre 1763 et 1778, malgré une chute de soixante points au sortir de la guerre, la moyenne du taux de mobilisation est ainsi de plus de 40 %. Après 1784, la baisse de quarante points est de courte durée puisque l'armement des frégates remonte rapidement pour connaître un pic en 1787. Sur les deux périodes, la moyenne lissée du taux de mobilisation des frégates atteint plus de 35 %, soit seulement deux fois moins que durant l'année 1781. Même si les fluctuations sont minces, l'armement des frégates et des vaisseaux semble corrélé, de sorte que l'appareillage d'un vaisseau de ligne semble se faire au détriment de celui d'une frégate. Les hausses des taux de mobilisation des vaisseaux de ligne en 1766, 1769, 1773, 1787, s'accompagnent d'une baisse de l'emploi des frégates et inversement. Considérés tout deux comme bâtiments de fort tonnage, l'emploi de l'un dispense très souvent celui de l'autre, soulageant les finances royales et évitant parfois le risque de sureffectif en station.

Après les vaisseaux de ligne et les frégates, les corvettes forment la troisième grande classe de bâtiments de guerre. Elles sont de loin les navires les plus mobilisés de la flotte durant les périodes de paix. Le taux de mobilisation ne s'attarde que peu de fois en dessous d'un tiers et frôle très souvent la saturation. Leur nombre assez limité –autour de vingt-cinq unités durant la période 1784 à 1792 –joue pour beaucoup dans ce phénomène. Seulement quatre corvettes,

⁴¹ Pierre Le Bot, « Bilan opérationnel des marines française et britannique (1778-1783) », Olivier Chaline, Philippe Bonnichon et Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, II. *L'opérationnel naval*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2018, p. 375-412.

dont trois de six et une de huit sont construites entre 1784 et 1792. Aucune n'est construite après 1785. Le projet de Borda de disposer d'une flotte de soixante corvettes de calibre de 8 et de 6 ne sera mis en œuvre qu'après la fin de l'Ancien Régime⁴².

Il nous faut enfin aborder le cas des flûtes et des gabares. La connaissance des effectifs mobilisables et mobilisés reste en grande partie dans l'ombre, ces bâtiments ayant été peu étudiés⁴³. Pour la période allant de 1763 à 1777, l'effectif oscille entre vingt-trois et vingt-neuf bâtiments de charge. Pour la seconde période, l'estimation pour l'année 1785 est de trente-cinq unités et pour l'année 1789, de trente-trois unités⁴⁴. Sans pouvoir assurer la continuité des effectifs pour toute la période, attachons-nous à analyser les quelques années disponibles. Entre les années 1784 et 1788, le nombre de flûtes et de gabares oscille entre vingt-cinq et trente-cinq unités par an. Le taux de mobilisation qui alterne donc entre 70 et 100 %, et n'est pas étranger à la mise en œuvre des stations navales, participe à ce phénomène de saturation. L'augmentation des moyens militaires dans les stations, conjuguée à la hausse de la durée des campagnes, est responsable de l'accroissement mécanique des besoins de ravitaillement. Dans le même temps, quelques programmes spécifiques tels que les divisions pour la Baltique jouent pour beaucoup dans l'utilisation massive de ces bâtiments logistiques⁴⁵.

2. Le pavillon blanc présent sur toutes les mers

2.1. Une projection navale mondiale

Lorsque le jeune officier de Marine François-René de Châteaubriand foule le sol brestois, l'effervescence règne dans le plus grand arsenal français :

Lorsque le comte de Boisteilleul me conduisait chez M. Hector, j'entendais les jeunes et les vieux marins raconter leurs campagnes, et causer des pays qu'ils avaient parcourus : l'un arrivait de l'Inde,

⁴² Jean Boudriot, *Corvette, La Créole, prince de Joinville, San Juan de Ulúa, 1838*, Monographie, étude historique, Collection archéologie navale française, 1990, p. 24.

⁴³ À noter toutefois l'édition de la monographie d'une gabare de 1766, le Gros Ventre. Voir Gérard Delacroix, *Le Gros Ventre, gabare du roi, 1766*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, 2003.

⁴⁴ AN, Paris, Marine, B⁵ 29, Liste générale des forces navales du roi au premier janvier 1789.

⁴⁵ À partir de 1783, plusieurs campagnes à destination de Riga sont organisées et visent à reprendre en partie en main l'approvisionnement des mâts nécessaires aux bâtiments de guerre. L'expérience connaît un certain succès. Le transport des mâts était jusqu'alors l'affaire de navires dano-norvégiens et suédois. Voir Pierrick Pourchasse, *Le commerce du Nord, les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 115. La campagne de 1783 est renouvelée tous les ans jusqu'en 1786 par l'envoi d'une division de gabares. L'expérience n'est pas seulement logistique, mais économique et politique. Il s'agit alors de nouer des partenariats avec la Russie. La signature d'un traité de commerce entre les deux pays en 1787 va dans ce sens. Voir J.L Van Regemorter, « Commerce et politique : Préparation et négociation du traité franco-russe de 1787 », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 4, n^o3, Juillet-septembre 1963. p. 230-257.

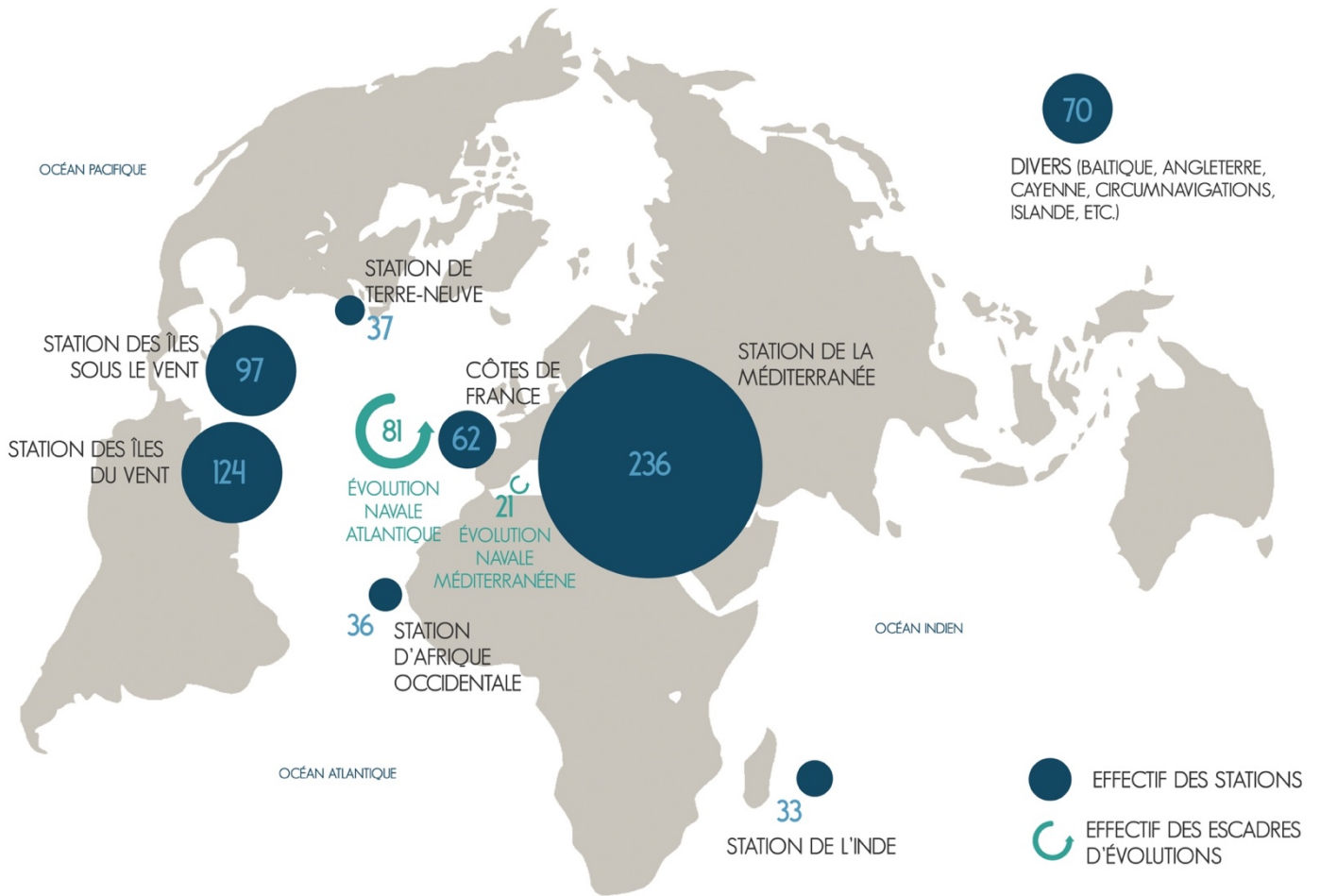
l'autre de l'Amérique ; celui-là devait appareiller pour faire le tour du monde, celui-ci allait rejoindre la station de la Méditerranée, visiter les côtes de la Grèce. Mon oncle me montra La Pérouse dans la foule, nouveau Cook dont la mer est le secret des tempêtes. J'écoutais tout, sans dire une parole ; mais la nuit suivante, plus de sommeil : je la passais à livrer en imagination des combats, ou à découvrir des terres inconnues⁴⁶.

De sa courte expérience dans la Marine, l'auteur malouin esquisse une peinture des marins français à travers le globe, certains revenant tout juste de la guerre, d'autres prêts à partir, n'attendant plus que les vents favorables. Ce sont logiquement les futurs départs qui attirent notre attention. La Pérouse y fait bonne place dans le récit du célèbre écrivain, et dans son sillage les tournures romantiques et exotiques inhérentes aux voyages d'exploration. Seule la station de la Méditerranée est mentionnée par Chateaubriand mais cette dernière s'inscrit au sein d'une énumération tacite qui en appelle d'autres. Au retour de la paix, les Français naviguent sur tous les océans du globe, avec régularité et continuité croissante, de sorte qu'à la cartographie des empires coloniaux européens et celle récente des bases navales⁴⁷ doivent répondre celle d'une cartographie de la projection navale. La nature mouvante, fluctuante ou « liquide » de cette dernière ne rend pas l'entreprise aisée, mais elle donne un aperçu nécessaire à une compréhension plus complète de la politique maritime de la France à la fin de l'Ancien Régime.

⁴⁶ François-René de Chateaubriand, *Mémoires d'Outre-tombe*, tome 1, p. 172. Ravenel de Boisteilleul est chef d'escadre. Les escadres qui arrivent dans le port sont celles de La Motte Piquet venant de Cadix et celle de Vaudreuil revenant d'Amérique.

⁴⁷ Marcel Dorigny, Jean-François Klein, Jean-Pierre Peyroulou, Pierre Singaravélou, Marie-Albane de Suremain (dir.), *Grand Atlas des empires coloniaux, des premières colonisations aux décolonisations, XVI^e-XXI^e siècles*, Autrement, 2^e édition, 2019, p. 288 ; David Plouviez, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, p. 71-85.

Carte 1. Répartition géographique de la projection navale française (1763-1792)



Cette cartographie prend plusieurs visages. À l'échelle globale, force est de constater une projection mondiale à laquelle seuls les océans polaires échappent. En cette fin d'Ancien Régime, le pavillon blanc du roi de France affiche une vigueur inédite à travers le globe, des eaux proches aux plus lointaines. En deux décennies, le Pacifique est parcouru par deux fois sous les entreprises de Bougainville et de Lapérouse.

Aussi, cette projection n'est pas épargnée par une hiérarchisation des expéditions, polarisée au sein de deux espaces majeurs aisément identifiables et concentrant les deux tiers des armements : la Méditerranée et les Antilles. La majorité de la projection française s'effectue à faible distance de la métropole, en témoigne l'effort d'armement en Méditerranée occidentale et orientale. C'est également le cas des campagnes côtières françaises et des campagnes d'évolution navales. La Méditerranée concentre à elle seule plus du tiers des armements. Les escadres d'évolutions ont lieu en très grande majorité le long des côtes françaises, alors que les bâtiments en évolution en Méditerranée forment une seule et même escadre d'évolution durant l'année 1788. Cette dernière évolue alors en Méditerranée occidentale et jusqu'à Malte.

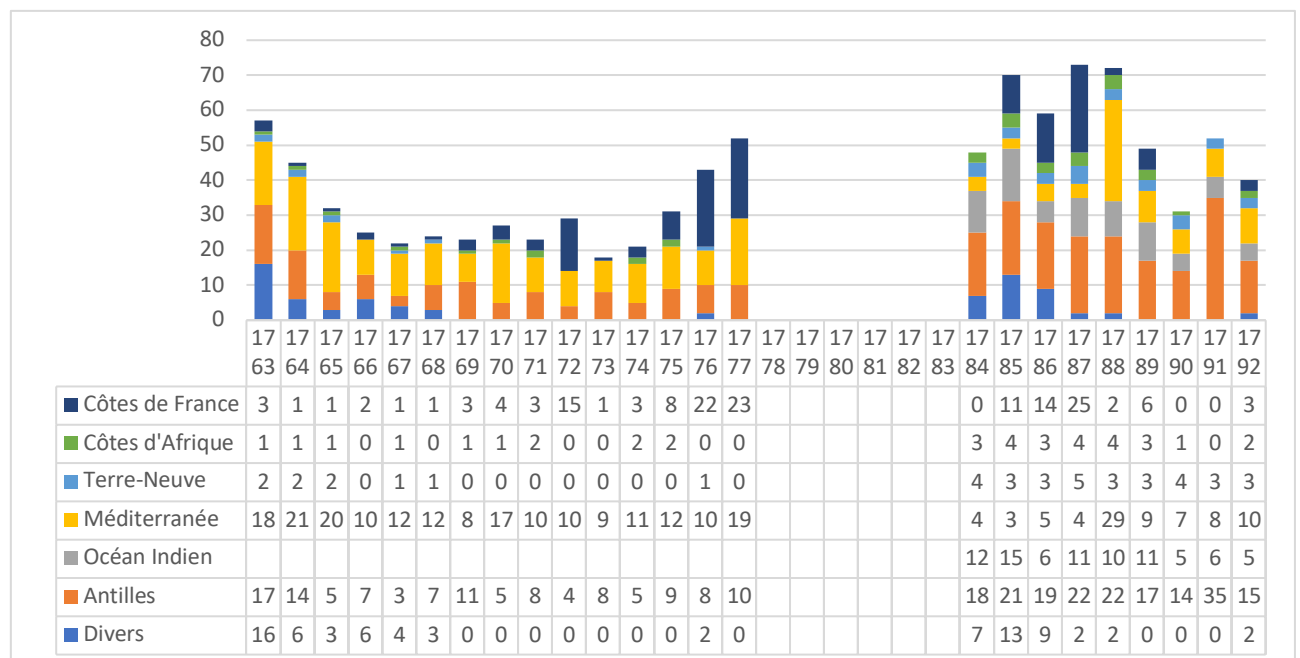
Du reste, la cartographie proposée ne doit pas tromper le lecteur. La faiblesse apparente de la station de l’Inde tient à l’absence de données fiables pour la période 1763-1777. Les armements étant problématiques à inventorier, nous avons préféré nous abstenir de les communiquer. Par ailleurs, compte tenu de l’évolution administrative des Mascareignes, passant sous giron royal à partir de 1770, la nature du découpage temporel rend assez peu pertinents les résultats qui auraient été proposés.

La station navale de Terre-Neuve et celle des côtes d’Afrique occidentales terminent ce rapide tour du monde par des effectifs légers au premier regard, mais qui une fois détaillés et réinsérés dans leurs temporalités, se révèlent en vérité inédits et conséquents.

2.2. La chronologie de la répartition géographique

À l’analyse spatiale, ajoutons la chronologie des armements afin de connaître les évolutions de la projection navale française. Au-delà des fluctuations propres à chaque région géographique, sujet qui sera abordé dans les prochaines parties, la projection française connaît deux tendances de fond.

Graphique 4. Répartition géographique et annuelle de la projection navale française (1763-1792)

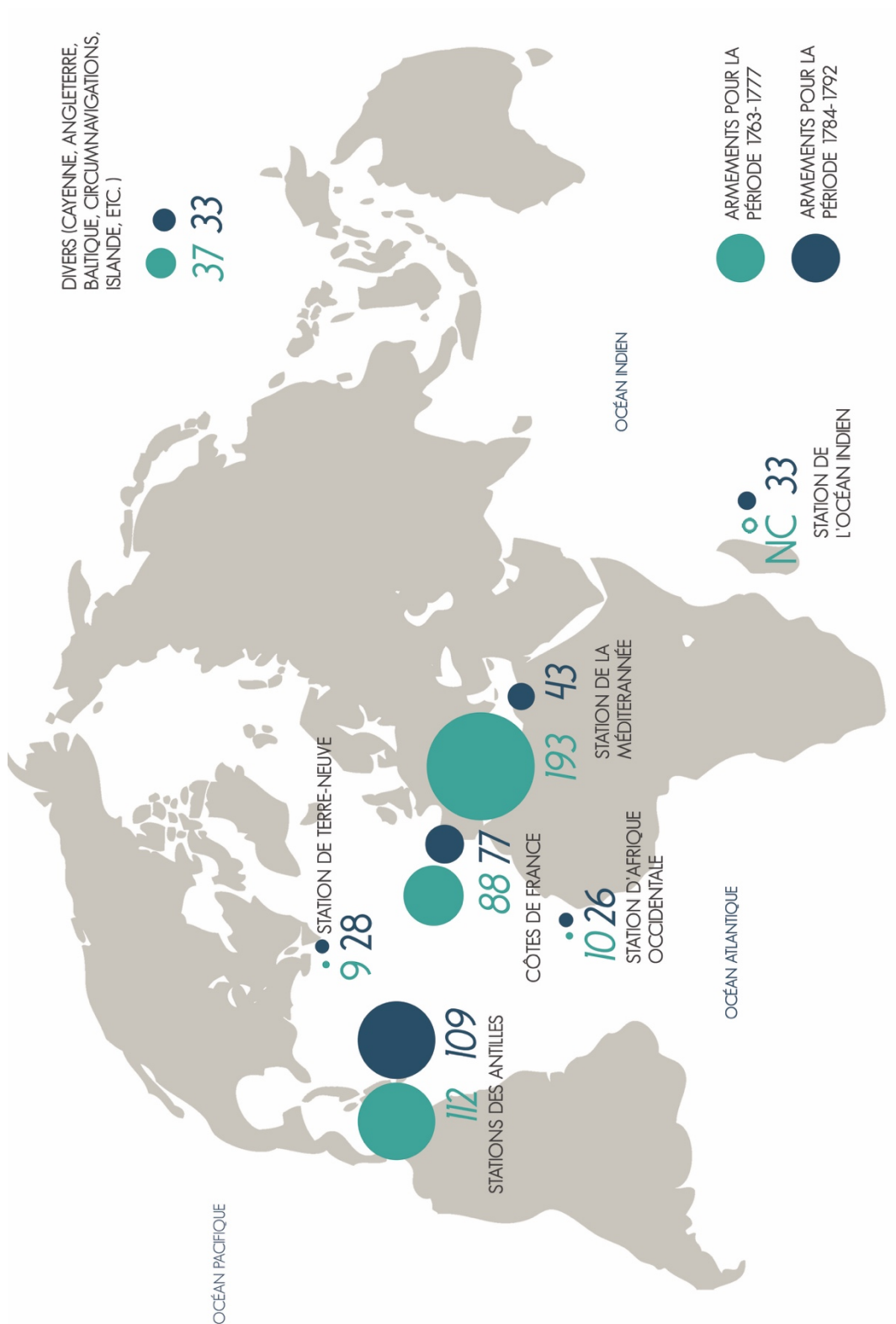


La première, relève d’une consolidation des effectifs. Entre 1763 et 1777, les effectifs connaissent une baisse sensible avant de remonter à la faveur de la guerre d’Indépendance américaine. Dans certaines situations, le déclin se traduit par de véritables vacances navales. Les stations navales de Terre-Neuve et de la côte d’Afrique occidentale sont particulièrement

concernées. Si la régularité des effectifs n'est que partiellement acquise pour les Antilles et la Méditerranée, au moins la quantité de bâtiments expédiés dans chacune des stations est-elle plus conséquente. À partir de 1784, chaque espace reçoit un nombre assez stable et élevé de bâtiments. Le socle d'armements se stabilise autour de trente à quarante unités par an, soit environ un tiers supplémentaire par rapport à la période précédente.

La seconde tendance de fond s'observe à travers une répartition plus harmonieuse dans chacune des stations. Ce mouvement est particulièrement visible pour les petites stations navales qui connaissent une consolidation de leurs effectifs à partir de 1784. Les stations navales de Terre-Neuve et des côtes d'Afrique occidentale reçoivent dorénavant un effectif accru et stable.

Carte 2. Évolution chronologique de la répartition géographique des stations navales françaises (1763-1792)



Enfin, c'est du côté de la Méditerranée et des Antilles, que la projection navale de la fin de l'Ancien Régime étonne le plus singulièrement, basculant d'un bord à l'autre de l'océan Atlantique. L'effet de miroir est alors saisissant. Durant la première période, les armements se concentrent en Méditerranée –près de la moitié des armements –puis dans la seconde période, s'orientent principalement vers les Antilles, et ce jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Avec 193 armements contre 112 à destination des Antilles, la Méditerranée se révèle être la première station navale de la Marine française. Le rapport est pratiquement de 1 à 2 vis-à-vis des Antilles. Après le conflit, le schéma s'inverse à la faveur de l'adoucissement de l'Exclusif colonial et du nouveau régime opérationnel voulu par le maréchal de Castries. Ce mouvement s'inscrit également dans un continuum récent, la bascule s'étant déjà opérée durant la guerre. Hormis le siège de Gibraltar entre 1779 et 1783, aucune des grandes opérations navales n'a lieu en mer Méditerranée. Le mouvement imprimé par la guerre est poursuivi. La hiérarchie des stations navales est modifiée à mesure de la montée en puissance des stations antillaises au détriment des eaux chaudes de la Méditerranée. Rien n'indique pourtant un système de vase communicant. L'augmentation des effectifs ne s'effectue pas au détriment ou en réaffectation des bâtiments de telle ou telle station. Les raisons proviennent à la fois d'une baisse des besoins militaires en Méditerranée et d'un besoin accru dans les Antilles pour compenser la suppression des bâtiments du Domaine dans la lutte contre la contrebande. La réaffectation des bâtiments ne se fait donc pas au détriment des intérêts français en Méditerranée. D'ailleurs, à la faveur du retour des hostilités entre l'Empire ottoman et la Russie, la station navale de Méditerranée connaît une nouvelle poussée, sans impact sur les effectifs antillais.

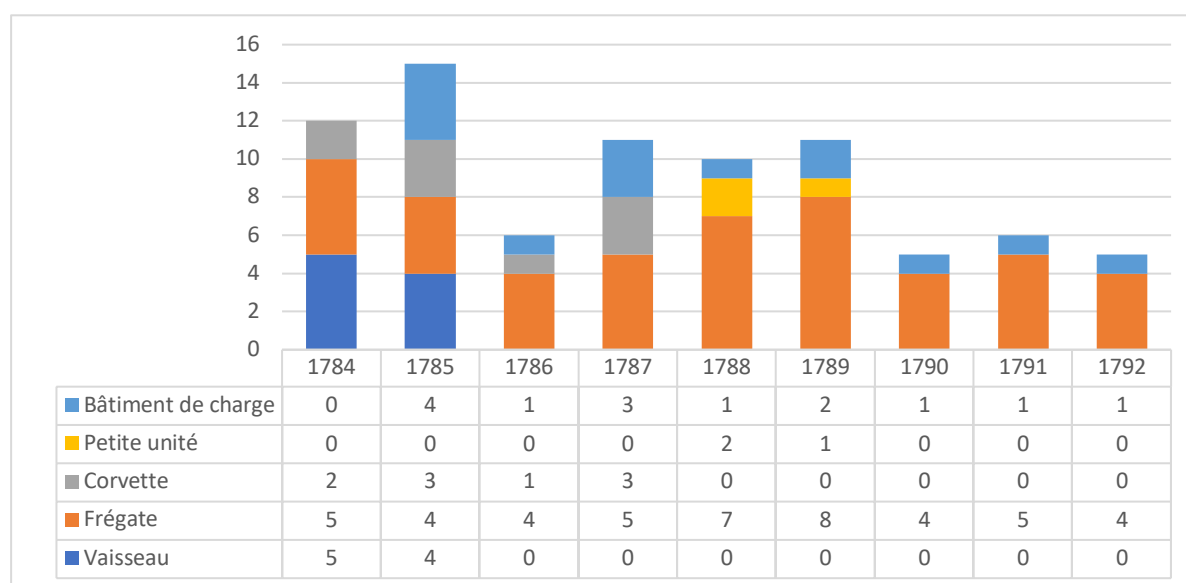
3. Les effectifs annuels des stations navales

La projection globale et mondiale réalisée, concentrons notre attention sur les cinq stations navales françaises. L'évolution annuelle des forces navales donne une grille de lecture plus pertinente pour mesurer les effectifs. Cette échelle de temps est celle des hommes et permet avec un degré de précision variable de savoir sur quel effectif peuvent compter les marins et les administrateurs. Car il faut bien dissocier l'état des forces ayant abordé chaque station navale de celui des moyens militaires disponibles à chaque instant. Cette approche est difficile à déterminer, voire dans certains cas impossible, mais quand on y parvient elle constitue un levier essentiel pour mesurer la logistique navale française et la capacité des stations navales à répondre aux événements et aux missions qui leur sont attribuées.

3.1. La station de l'océan Indien

Jusqu'en 1769, l'océan Indien est sous administration de la Compagnie française des Indes. Ce n'est qu'à partir de 1770, et avec l'arrivée de Poivre et Desroches que le pouvoir royal s'installe aux Mascareignes. Pour quantifier et donner un visage clair à la projection française dans cet espace maritime, nous proposons de ne tenir compte que des résultats obtenus à partir de 1784.

Graphique 5. Effectif naval annuel dans l'océan Indien (1784-1792)



Après la guerre, l'escadre de Suffren quitte l'Île de France au tout début de l'année 1784. Le départ du Bailli ampute de près de moitié les forces navales présentes dans l'océan Indien. Dans un premier temps, les Français ajustent les effectifs selon les forces anglaises. Une note du département de la Marine précise : « Votre Majesté ayant ordonné qu'on conservât dans l'Inde des forces égales à celles des Anglais, on attendra des nouvelles ultérieures pour déterminer la quantité de bâtiment qui y resteront en station⁴⁸ ». En Inde, Bussy, gouverneur des établissements français de l'Inde, s'exécute⁴⁹ : « L'amiral Hughes entend se conformer aux instructions qu'il a de ne laisser dans l'Inde que cinq vaisseaux et quelques frégates. En conséquence, Suffren part avec son escadre et de Peynier reste avec cinq vaisseaux⁵⁰ ». Les vaisseaux sont réduits au nombre de cinq, à savoir le *Fendant*, l'*Argonaute*, le *Brillant*, le *Saint-Michel* et le *Petit Annibal*⁵¹. Cette force est toutefois amenée à se réduire encore. Une

⁴⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 288bis f^o73, novembre 1783, non signé, projet d'armement pour l'année 1784.

⁴⁹ *Journal de bord du Bailli de Suffren dans l'Inde*, publié par Henri Moris, Challamel et Cie, Paris, 1888, p. 300

⁵⁰ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française*, tome 1, Pondichéry, 1690-1789, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 141, lettre du 28 septembre 1783, Bussy au marquis de Castries.

⁵¹ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française*, tome 1, Pondichéry, 1690-1789, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 158, lettre du 4 août 1784, Bussy au maréchal de Castries.

convention signée entre la France et l'Angleterre après la guerre impose en effet de n'avoir aucun vaisseau en station dans l'océan Indien. En accord avec le traité, la France ordonne donc le rapatriement en France des derniers vaisseaux. Le départ de la division de Peynier de l'île de France intervient le 15 octobre 1785. Le commandement de la station navale revient à d'Entrecasteaux. La France contourne en réalité quelque peu le traité. D'Entrecasteaux appareille de Brest en 1785 à bord de la frégate la *Résolution*. Ce bâtiment est en réalité un ancien petit vaisseau de ligne de 44 canons pris sur les Anglais durant la guerre⁵². Pour l'occasion, le bâtiment est rétrogradé en frégate afin de ménager la susceptibilité des Anglais.

À l'exception des vaisseaux de ligne, nous constatons une augmentation progressive mais sensible des frégates françaises dans la région. Le départ des vaisseaux durant les années 1784 et 1785 est en partie compensé par l'arrivée de plusieurs frégates. À partir de 1787, une série de frégates fait son arrivée dans l'océan Indien : la *Dryade*, la *Méduse*, la *Calypso* et l'*Astrée*⁵³. En 1789 la présence de huit frégates dans l'océan Indien égale quasiment le nombre de frégates présentes aux Antilles. L'effectif est alors loin d'être « dérisoire » comme le suggère le biographe de d'Entrecasteaux⁵⁴. La surreprésentation d'une classe de navire est un critère de singularité avec les autres stations. Compte tenu de la dimension très océanique de la station, la frégate s'impose sur l'emploi des corvettes. À noter que la puissance des frégates va croissante jusqu'à la Révolution. Tandis qu'en 1784, la majorité des frégates est de calibre douze, le rapport s'inverse à la fin de la période. En 1789, la station navale n'a jamais été aussi puissante. Ainsi, cinq des huit frégates portent du calibre 18, en passe de devenir le nouveau standard de la Marine royale française⁵⁵. En raison de la nature bien plus hauturière de la station de l'Inde et de l'absence de vaisseau de ligne, le choix de la frégate plus grande et lourdement armée fait sens. L'armement théorique d'une frégate de 18 est de 26 canons de 18, 10 canons

⁵² Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI, Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Éditions Oméga, Nice, 1996, p. 56.

⁵³ Philippe Bonnichon sous-estime l'importance de la division navale de Saint-Riveul, composée selon lui d'une frégate, d'une gabare, d'un trois-mâts, d'un brick et de deux vaisseaux de la Compagnie des Indes. Voir Philippe Bonnichon, « Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI », *Revue d'Histoire maritime*, Stratégie navale : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux, n°12, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2010, p. 67.

⁵⁴ Baron Hulot, *D'Entrecasteaux (1737-1793)*, Société de géographie, Paris, 1894, p. 7.

⁵⁵ Au cours de l'année 1786, le maréchal de Castries porte leur nombre à vingt unités, adossées aux quarante de calibre 12. La flotte doit alors être composée de soixante frégates de 12 et de 18. En 1789, seize de ces frégates ont été construites. Leur utilisation s'avère intense. En 1788, sur douze frégates construites, neuf sont en mer. Les dimensions de la frégate de 18 la *Vénus* sont de 144 pieds de longueur, 36,6 de largeur et 19 de creux. Celles de la frégate de 12 l'*Atalante* construite à la même époque sont de 136 pieds de longueur, 34,6 de largeur pour 17,6 de creux. Voir Jean Boudriot, Hubert Berti, *La Vénus, Frégate de 18, 1782*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, p. 3.

de 8 et 4 obusiers. Cependant, en dehors d'une recommandation expresse du secrétaire d'État de la Marine, l'armement en paix est allégé.

Jusqu'en 1789, l'investissement de la France dans la région est notable. L'alliance entre les Provinces-Unies et la France permet aux marins français de profiter des supports logistiques hollandais. Le retournement d'alliance qui intervient en 1787 fragilise pourtant les positions françaises. En 1789, l'évacuation de Pondichéry constitue un couperet pour la station navale française. Le rapatriement de la place de Pondichéry à l'île de France clôt le chapitre français dans l'Inde de l'Ancien régime. La division est réduite de plus de la moitié dès l'année suivante. En juillet 1789, le comte de Macnemara en avait déjà senti pleinement les conséquences lui laissant dire à La Luzerne qu'un chef de division ne serait plus utile pour cette station⁵⁶. En septembre de la même année, les objectifs français dans la région ne justifient plus selon lui les effectifs de la station. L'enterrement du principe de station navale mis en œuvre dès 1784 par un officier major est assez rare pour être rapporté. L'officier se réfère au principe de réalité. Puisque la France abandonne la politique de l'Inde mise en œuvre par de Castries, l'objectif n'est plus que de protéger les « bâtiments du commerce contre les entreprises corsaires marathes », l'augmentation des effectifs apparaît selon ses mots « autant inutile que dispendieuse⁵⁷ ». La station est affaiblie et réduite à trois frégates après le départ de la division commandée par Rosily.

3.2. Les stations des Antilles

Le changement de dimension pour les stations navales antillaises est criant après la guerre d'Indépendance américaine. Avec une moyenne de huit bâtiments en station durant la période allant de 1763 à 1777, l'effectif monte à une quinzaine après 1783.

⁵⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o261, lettre du 30 juillet 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o265, lettre du 10 septembre 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

commandé par Tronjoly est également armé en flûte pour une durée de cinq mois afin d'apporter de nouvelles troupes et relever celles de la Martinique⁵⁹.

La plupart des campagnes ne sont pas attachées à une colonie en particulier. Les états récapitulatifs d'armements conservés dans la sous-série B⁵, mentionnent très souvent sur le papier la destination sous la mention « aux colonies ». À bord du vaisseau le *Hardi*, La Touche-Tréville reçoit des instructions en 1765 lui indiquant de toucher Sainte-Lucie pour visiter ses établissements nouvellement acquis à la France depuis le traité de Paris, puis de se rendre à la Martinique et à la Guadeloupe pour déposer des munitions de guerre et traiter avec le gouverneur et l'intendant de la Martinique pour discuter de la marche à suivre à l'égard du commerce interlope. Une fois venu dans les Petites Antilles, sa campagne doit se poursuivre à Saint-Domingue pour croiser en mer et appliquer les clauses de l'Exclusif⁶⁰.

3.2.2. 1783 et mise en œuvre des stations navales antillaises

Le 26 octobre 1783, le secrétaire d'État de la Marine décide le remplacement des bateaux du Domaine par ceux de la Marine royale. Les nouvelles instructions transmises par le maréchal de Castries portent le nombre de bâtiments pour les stations des îles du Vent à « un vaisseau, deux frégates et quatre corvettes⁶¹ », dont une frégate et deux corvettes détachées pour le service de la Guadeloupe, Marie-Galante et les Saintes. Les instructions de novembre 1783 confirment ces effectifs en ajoutant toutefois l'armement d'une corvette supplémentaire pour le service de Cayenne, rattachée à la station des îles du Vent⁶². Dans ces instructions, l'effectif de la station navale est composé de six bâtiments, à savoir un vaisseau, deux frégates et trois corvettes.

Après un ajustement au cours de l'année 1784, les stations navales trouvent leur rythme de croisière. Au lancement de la station, le nombre, ainsi que la nature des bâtiments sont encore approximatifs. La division de Kersaint essuie les plâtres du nouveau système de projection navale. Les petites corvettes employées pour les stations se révèlent impropres à toute mission, comme le signale le gouverneur de la Martinique : « ces trois corvettes de la dimension desquelles M. de Kersaint a dû vous rendre compte, ne peuvent être employées à aucun

⁵⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f°96, instructions du mois de décembre 1770, le secrétaire d'État de la Marine à Tronjoly.

⁶⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f°222, instructions du 19 septembre 1765, le secrétaire d'État de la Marine à de la Touche-Tréville, commandant le vaisseau le *Hardi*.

⁶¹ ANOM, Col., B 180 f°282, lettre du 26 octobre 1783, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas et à Petit de Viéville.

⁶² AN, Paris, Marine, B⁴ 288bis f°73, novembre 1783, n.s., projet d'armement pour l'année 1784.

transport de troupes, d'effets et de vivres.⁶³ » Le *Gerfaut*, le *Tiercelet* et le *Ballon* ne sont pas en réalité des corvettes, mais des lougres⁶⁴. La taille de ces bâtiments –67 pièces de long pour un creux de huit pieds –justifie de les disqualifier⁶⁵. À titre de comparaison, une corvette-type de vingt canons de six, telle que la *Fauvette*, dispose d'un creux de l'ordre de quatorze pieds⁶⁶. Par ailleurs, hormis la présence du *Réfléchi* et des deux frégates, la station est composée de la *Suzanne*, du *Chien de Chasse* et du *Tourtereau*, respectivement un brick de 16 canons de 4, un cotre de 18 canons de 6 et une corvette de 16 canons de 6. Ces bâtiments ne pouvant effectuer le service des colonies, il faut donc faire appel au commerce privé pour s'en charger. Cette charge grève le budget des colonies. À la toute fin de l'hiver, le maréchal de Castries accorde une augmentation des moyens pour la station des îles du Vent. C'est à Verdun de la Crenne et à ses successeurs de tester ce nouveau format. Les petites unités de types cotre, brick ou lougre sont petit à petit remplacées par des corvettes. En 1784, la composition de la station des Petites Antilles est de six unités légères pour une corvette. En 1787, nous dénombrons quatre corvettes pour un cotre.

Le maréchal de Castries refuse toutefois d'augmenter la station de Saint-Domingue. Tout juste autorise-t-il la réaffectation de la corvette de Cayenne pour la station des Îles sous le Vent. Les demandes formulées par le gouverneur Bellecombe ne lui semblent pas justifiées⁶⁷ et il balaye du revers de la main l'idée d'une station entre Saint-Domingue et La Havane à Cuba afin de lutter contre l'interlope à la source⁶⁸. Les seules stations doivent être à Saint-Domingue, selon le ministre, de sorte que le nombre de bâtiments de guerre suffit pour placer un bâtiment de guerre dans chaque port d'entrepôt et faire croiser le reste le long des côtes. Au reste, l'autorisation donnée d'acheter des goélettes américaines doit suffire, selon lui, à perfectionner le dispositif. L'adoucissement de l'Exclusif colonial change la donne.

3.3. Un dispositif similaire pour les deux stations navales

Comme l'enjeu est de montrer la composition des stations navales, nous y avons exclu certains armements conjoncturels. En 1784, l'importance du dispositif dans les Îles du Vent

⁶³ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o182, lettre du 15 juillet 1784, vicomte de Damas au maréchal de Castries.

⁶⁴ « Petit bâtiment de guerre mâté d'un grand mât, d'un de misaine et tapecul ; tous les trois inclinés sur l'arrière », Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 369.

⁶⁵ Jean Boudriot et Hubert Berti, *Lougre, Le Coureur*, 1776, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, p. 25. Ces trois bâtiments sont des lougres, lancés en 1782.

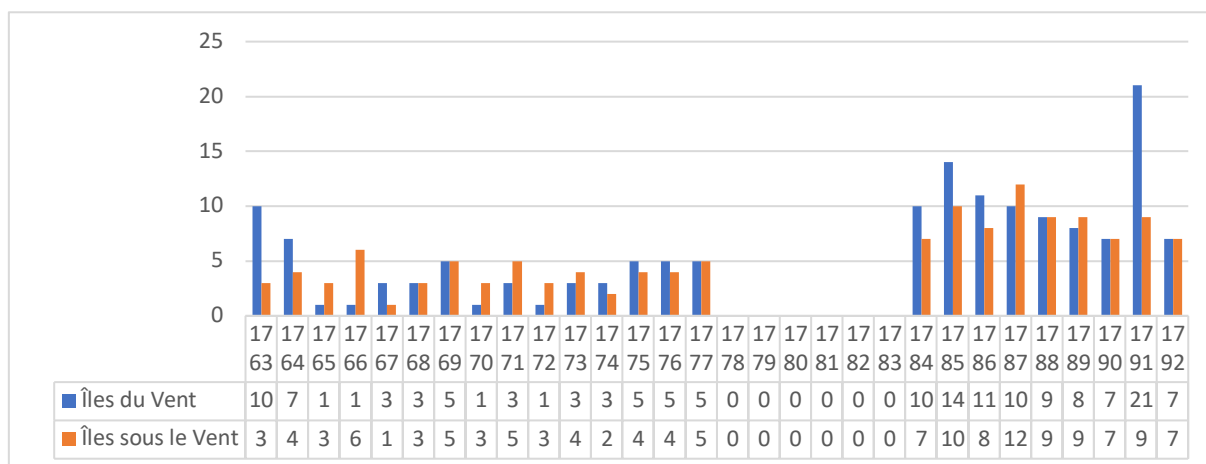
⁶⁶ Jean Boudriot, *La Créole, 1827*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E, Paris, 1990, p. 30.

⁶⁷ ANOM, Col., C^{9A} 155, lettre du 15 août 1784, Bellecombe au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁸ ANOM, Col., B 188 f^o134, lettre du 29 juillet 1785, le secrétaire d'État de la Marine à Bellecombe.

–une vingtaine de bâtiments –est justifiée par la restitution des îles conquises durant la guerre. Saint-Domingue en est épargnée. D’ailleurs, à l’exclusion des quatre frégates, trois corvettes et deux flûtes chargées de transporter les garnisons et les effets des colonies, le dispositif des deux stations est sensiblement le même.

Graphique 7. Comparaison des effectifs navals annuels aux Îles du Vent et sous le Vent (1763-1792)



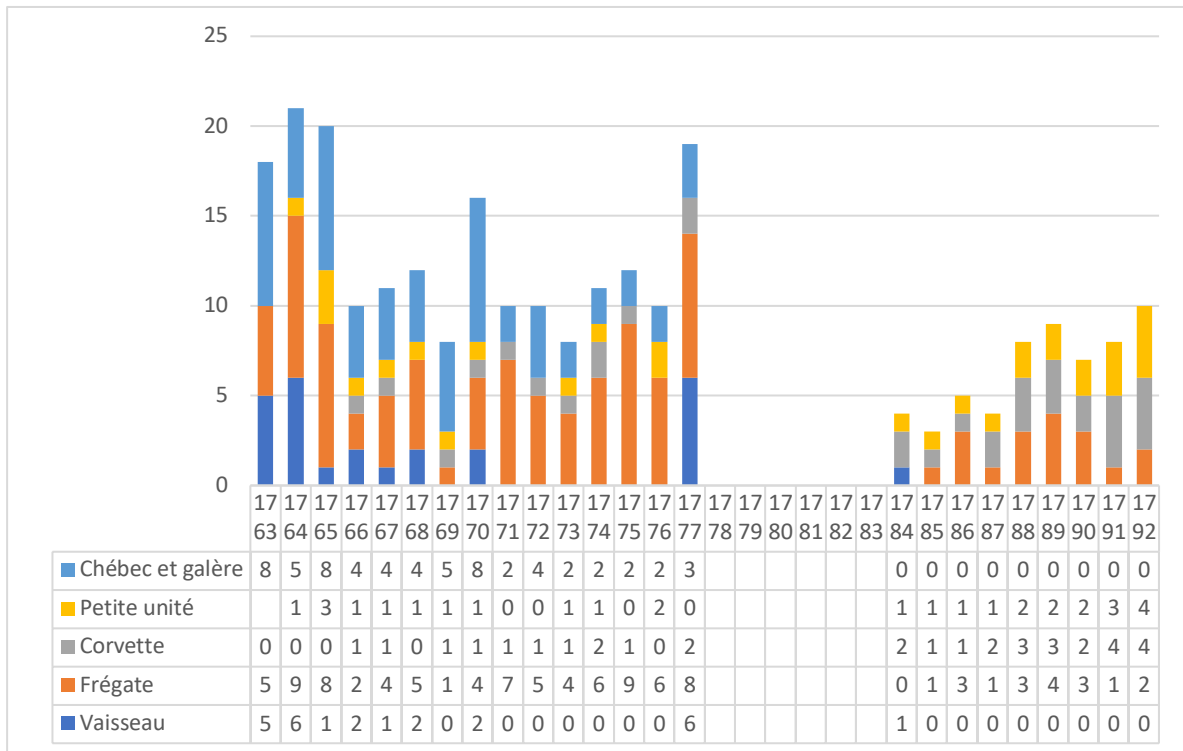
À compter de 1784, les effectifs varient peu puisque chaque station est théoriquement dotée d’un vaisseau de ligne, bâtiment amiral de la division et de deux à quatre frégates, composant la colonne vertébrale de la station navale. Gravitent autour de ces frégates, quatre à six corvettes suivant les années, avant d’être remplacées à partir de 1788 par des bâtiments de plus petite taille, au fur et à mesure de la montée en puissance des avisos dans la flotte de guerre française.

Le pic d’armement qui intervient en 1791 est à mettre au compte d’une expédition à la Martinique sous le commandement de Girardin lors des troubles révolutionnaires. Partie le 5 février de Brest, l’escadre composée de quatre vaisseaux de ligne, de neuf frégates et de cinq bâtiments de transport, mouille dans les Antilles le 12 mars 1791.

3.4. De la Méditerranée occidentale à la Méditerranée orientale

Avant d’entrer dans le détail, constatons la distinction très nette de deux séquences d’armements en Méditerranée rapportées par le graphique ci-dessous :

Graphique 8. Effectif naval annuel en Méditerranée (1763-1792)



Avant la guerre d'Indépendance américaine, l'activité navale en Méditerranée occidentale s'avère être particulièrement élevée. Outre l'emploi de plusieurs vaisseaux de ligne durant la première moitié de la décennie 1760, la Marine maintient l'emploi de plusieurs frégates. Cumulées aux frégates, ces unités lourdes forment la moitié des armements. Après la guerre d'Indépendance américaine, la disparition de grandes manœuvres sur les côtes du Maghreb limite l'activité navale française dans la région, sans pour autant l'éteindre. La chute des armements entre les deux périodes est toutefois notable.

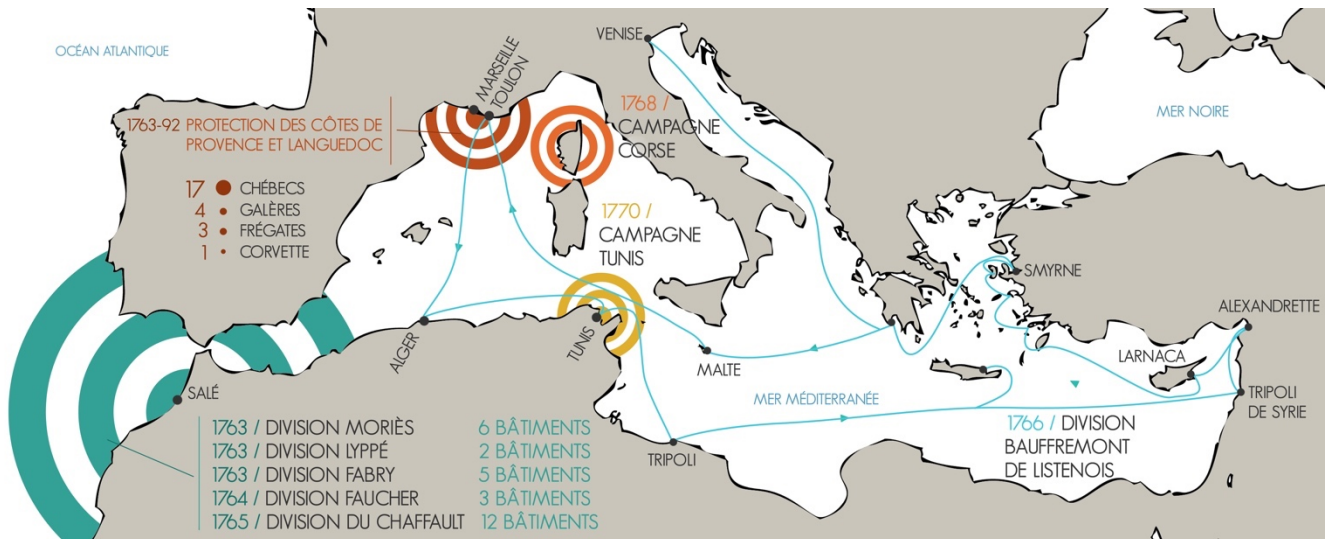
3.4.1. De 1763 à 1770, une projection en Méditerranée occidentale

Entre 1764 et 1770, la région est particulièrement sujette aux fluctuations et aux aléas de la politique internationale. Plusieurs conflits mineurs maintiennent des armements militaires en Méditerranée occidentale. La présence des forces navales est due pour majorité à des actions militaires s'inscrivant dans un contexte diplomatique tumultueux. La France s'engage dans quatre conflits consécutifs : au Maroc, contre la régence d'Alger, de celle de Tunis et lors de la campagne de la Corse. Au demeurant, l'intensité des combats reste relativement faible. Le bombardement de Larache est le point culminant de l'implication française des premières années d'après-guerre. Après cette défaite, les autorités maritimes ne descendent pas au-dessous d'un palier d'environ dix armements annuels jusqu'aux événements de l'Archipel à

partir des années 1770. Les divisions armées sont petites mais cumulées, elles forment un contingent non négligeable en période de paix.

À partir de 1763 et jusqu'en 1767, le foyer le plus actif est situé sur les côtes du Maghreb. Plusieurs divisions se relayent des deux côtés du détroit de Gibraltar⁶⁹.

Carte 3. Géographie des divisions navales armées entre 1763 et 1770



Sources : AN, Paris, Marine, B³, B⁴ et B⁵. Pour la campagne de Bauffremont, voir Marcelle Chirac, *Journal de campagne de l'Amiral de Bauffremont, prince de Listenois dans les pays barbaresques (1766)*, Éditions du CNRS, Paris, 1981, p. 23.

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, la destruction d'une galiote algérienne et le combat contre un chebec de la même nation détériorent et aggravent les relations entre les deux états. Dès le retour de la paix, les places négociantes alarment le secrétaire d'État de la Marine de l'insécurité des navigations, spécialement à proximité du détroit de Gibraltar. Face aux risques de captures et aux croisières des bâtiments barbaresques et saletins, le Duc de Choiseul ordonne l'armement de plusieurs divisions navales chargées de protéger les navires de commerce français. Au cours de ces quatre années, jusqu'à une dizaine de vaisseaux de ligne sont armés. L'intensité du conflit culmine durant l'année 1765. Une expédition militaire est alors montée sous la conduite de Du Chaffault pour bombarder les ports corsaires de Salé et Larache. L'expédition se solde par un des plus grands fiascos militaires français en période de paix. Le bilan fait état de près de 200 morts, dont près de 25 officiers⁷⁰, et plusieurs dizaines de prisonniers⁷¹. En 1767, la division du comte de Breugnon est chargée de clore le conflit et de signer le traité de paix entre le Maroc et la France. Après avoir appareillé de Brest le 7 avril

⁶⁹ La composition détaillée des divisions navales se trouve dans les annexes n°2 et n°3, p. 499-500.

⁷⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 109 f°176, lettre de Desroches à Clugny.

⁷¹ Bidé de Maurville, *Relation de l'affaire de Larache*, Amsterdam, 1775, p. 398.

1767, elle mouille à Cadix pour charger les fonds destinés au paiement des rançons des deux cents captifs français de la bataille de Larache⁷². Au total, le conflit entre la régence d'Alger et le Maroc aura mobilisé en quatre ans près de huit divisions.

Le conflit avec le Maroc à peine achevé, la France engage, à la demande de la République de Gênes, une expédition contre les Corses révoltés. Le commandement de l'escadre est donné à de Broves chargé d'effectuer le blocus naval de l'île. Ce capitaine de vaisseau dispose de deux vaisseaux, deux frégates, deux chebecs et deux felouques⁷³. La campagne est de courte durée. Dès l'automne de l'année 1768, les deux vaisseaux engagés rentrent à Toulon pour désarmer. L'année suivante, les moyens sont réduits à peu de chose, seuls une frégate l'*Atalante* conduite par de Broves, une corvette, trois chebecs et une barque maintiennent leurs croisières entre février et septembre⁷⁴.

La souveraineté nouvelle de la France sur la Corse modifie les relations diplomatiques d'un bord à l'autre de la Méditerranée. La capture de bâtiments marchands corses faite par des corsaires de Tunis est un motif de rupture. Pour la France, l'attaque d'un navire corse s'apparente à une agression du pavillon du roi. La Régence de Tunis, ne l'entend pas de la sorte et ne reconnaît pas la Corse comme nouvelle possession française⁷⁵. En 1770, la Marine engage contre Tunis une nouvelle division, commandée par de Broves. Composée de deux vaisseaux, deux frégates, deux chebecs, deux galiotes à bombes et d'une gabare, elle affiche un équipage complet de près de 2 000 hommes⁷⁶. Après la campagne de Larache, la France fait de nouveau usage des galiotes à bombes. Le manque de préparation en amont de la campagne et la difficulté pour la flotte d'approcher Tunis, protégée par une rade peu profonde, contraint le bon déroulement des bombardements. Elles ne sortiront d'ailleurs plus du port de Toulon durant l'Ancien Régime.

Enfin, les croisières des navires de guerre venant de Salé, d'Alger ou de Tunis ne sont pas uniquement pratiquées le long des côtes du Maghreb ou dans détroit de Gibraltar, mais également dans un large pourtour de la Méditerranée occidentale. Des chebecs algériens ou tunisiens n'hésitent pas à s'aventurer jusque dans les eaux européennes. La présence de ces

⁷² AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o157, lettre du 4 mai 1767, comte de Breugnon au secrétaire d'État de la Marine.

⁷³ AN, Paris, Marine, B⁴ 113 f^o4, lettre du 29 mai 1768. L'escadre est composée de la *Provence* commandée par de Broves, du *Sagitaire* par le chevalier de Fabry, l'*Engageante* montée par le chevalier de Modène, la *Mignone* par de Venel, le *Caméléon* par de la Croix de Gaujeac et du *Séduisant* commandé par d'Albert de Rions.

⁷⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 113 f^o255, 1769, Destination des bâtiments du roi sur l'île de Corse.

⁷⁵ Le rattachement complet de la Corse à la France ne sera effectif que sous Napoléon. Voir à ce sujet, Michel Vergé-Franceschi, « Pascal Paoli, un Corse des Lumières », *Cahiers de la Méditerranée*, 72, 2006, p. 97-112.

⁷⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o32, lettre du 6 juin 1770, le secrétaire d'État de la Marine pour le comte de Broves.

voiles barbaresques est confirmée à proximité des côtes espagnoles et françaises⁷⁷. Afin de rassurer les places négociantes, le secrétaire d'État de la Marine confirme l'organisation de croisières de protection annuelles à proximité du littoral français. Celles-ci sont composées d'un à deux bâtiments de guerre pour défendre les côtes de Provence et de Languedoc ainsi que les bâtiments de commerce venant faire affaire lors des foires de Beaucaire. Ces armements restent peu nombreux, de courte durée et estivaux. Les chébecs sont pleinement appréciés pour ces missions. Sur un recensement de vingt-quatre bâtiments armés pour cette mission, dix-sept sont des chebecs. La galère, appréciée un temps, est vite remplacée par les chebecs dont les qualités nautiques sont plébiscitées par les marins levantins⁷⁸. Au lendemain de la guerre d'Amérique, une dernière campagne a lieu en 1786 sous la conduite de la frégate la *Mignone*, commandée par Pierrevert. Plusieurs informations confirment alors la croisière d'une division de plusieurs bâtiments de guerre barbaresques, ces derniers ayant notamment obligé une frégate de Sardaigne à rentrer dans le port de Villefranche pour s'y protéger⁷⁹. La campagne de la *Mignone* ne permet pas de confirmer ces croisières. Les bâtiments ont, semble-t-il, déjà quitté les côtes européennes dès le mois de juin 1786. La politique de la peur et l'entretien de la pression continuent d'être une politique efficace pour les régences d'Alger et de Tunis. En 1790, la régence d'Alger n'arme plus que quatre bâtiments, alors que Tunis n'en a plus que neuf⁸⁰. Même si la course barbaresque n'est plus ce qu'elle était, l'inquiétude et la peur restent bien vivaces bien qu'elles ne soient plus vraiment corrélées à la réalité⁸¹. Mais tout l'enjeu des régences ottomanes est de la faire perdurer cette peur, véritable spéculation et rente financière bien réelle auprès des puissances européennes⁸². La fin des campagnes le long des côtes françaises de la Méditerranée sonne le glas des chebecs. Après la guerre d'Indépendance, La Marine abandonne totalement l'usage de ces bâtiments levantins et clôt l'expérience d'une spécificité régionale entamée quelques décennies plus tôt. Après la mise de côté des galères, les chebecs disparaissent de la flotte française.

⁷⁷ Philippe Rigaud, « E per que sias avisas... » Craintes et alarmes sur les côtes de Provence (XIV^e-XVIII^e siècles) », dans Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve Éditions, 2009, p. 77-91

⁷⁸ Hubert Poilroux-Deleuze, « La course en Méditerranée », dans Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Guerre et commerce en Méditerranée, IX^e-XX^e siècles*, Veyrier et Kronos, Paris, 1991, p. 174.

⁷⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o41, lettre du 11 septembre 1786, Pierrevert au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁰ Michel Fontenay, « La fin du Corso, « brigandage maritime sous couvert de religion », dans Gilbert Buti, Philippe Hrodej (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, 2016, p. 261.

⁸¹ G. Fisher, *Barbary Legend : War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Wesport, 1957, p. 349.

⁸² Daniel Panzac, « Une activité en trompe-l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n°47, 1988, Lunes industrielles. Les médias dans le monde arabe, p. 139.

3.4.2. 1770 et la bascule vers l'Est

La déclaration de guerre entre l'Empire ottoman et la Russie modifie le centre de gravité des armements français en Méditerranée. À partir de 1770, les divisions françaises délaissent la Méditerranée occidentale, à l'exception de Tunis, pour se concentrer au Levant, premièrement en Grèce, mais aussi en Syrie, en Palestine et en Égypte. Le Levant devient le cœur de la projection française en Méditerranée. Ce schéma ne se modifiera pas jusqu'à la fin de l'Ancien Régime sous l'effet de la guerre entre la Russie et l'Empire ottoman à partir de l'année 1787 et jusqu'en 1792. La France se voit dès lors contrainte de dépêcher annuellement plusieurs bâtiments de guerre pour sécuriser les navigations et soutenir son commerce dans cette partie du monde. L'essentiel des forces navales est basé en Mer Égée. Dès le mois de juillet 1770, le nombre d'unités monte à quatre. Après un pic en 1772 où jusqu'à six bâtiments croisent dans l'archipel grec, la station décroît durant l'année 1773. En 1774, Sartine fraîchement nommé au secrétariat d'État de la Marine décide d'augmenter de deux le nombre de frégates affectées à la Grèce, afin d'avoir toujours en station dans le Levant « au moins 5 bâtiments auxquels on pourra de plus en été en joindre quelques chébecs si on le juge nécessaire⁸³ ». Cet effectif est maintenu jusqu'en 1776.

Après la guerre d'Indépendance américaine, la station navale est réduite à peu. Le calme et la tranquillité en Mer Égée entraînent la baisse des armements. La permanence navale acquise avec difficulté durant l'entre-deux-guerres est tout juste maintenue. Ainsi, en 1784, trois navires sont affectés au Levant dont un vaisseau de ligne. Ses motivations sont toutefois diplomatiques, le *Séduisant* ayant pour objet de déposer le nouvel ambassadeur Choiseul-Gouffier et ramener Saint-Priest en France ; à noter l'arrivée en Mer Égée de Truget, futur ministre de la Marine entre 1795 et 1797. Il commande le brick le *Tarleton*, chargé durant quatre ans de croiser, de cartographier les Dardanelles, la mer de Marmara les bouches du Nil et de traiter des affaires commerciales pour le compte de la France⁸⁴. Il est rejoint au cours de l'année 1785 par les brefs passages de deux autres bâtiments. Il faut attendre 1786 et surtout 1787 lors du retour de la guerre entre les deux empires russes et ottomans pour constater le réarmement d'une division navale en Méditerranée orientale. Au mois d'octobre 1787, la division navale quittant Toulon et sous les ordres du marquis de Saint-Félix est composée de six bâtiments dont trois frégates. Seul l'abandon des chebecs, au lendemain de la guerre d'Indépendance, au profit des corvettes ou des bricks distingue la nature des deux divisions. En 1788, la présence navale française en

⁸³ AN, Paris, Marine, B² 405 f^o172, lettre du 11 novembre 1774, Sartine au comte de Vergennes.

⁸⁴ Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, p. 515.

indiquant aux armateurs le retour de la liberté de la pêche et de la sécurité des campagnes s'accompagne d'un flot d'incidents et de vexations⁸⁶. Du côté anglais, il est estimé « qu'en accordant aux pêcheurs français le droit de pêcher et de sécher l'été [ils n'avaient] pas renoncé à la faculté d'exercer concurremment la même pêche⁸⁷ ». Cette position anglaise ne pouvait que soulever l'indignation des armateurs français lorsqu'ils touchent les côtes de Terre-Neuve.

Compte tenu de la situation à Terre-Neuve et des interpellations croissantes des armateurs français, Choiseul consent en 1763 à dépêcher sur zone des bâtiments de guerre. C'est d'ailleurs à cette date que Robert de Loture fait démarrer la station navale de Terre-Neuve⁸⁸. Dès le mois de mai, la frégate la *Licorne*, commandée par Tronjoly quitte le port de Brest pour rallier Saint-Pierre-et-Miquelon dans l'intention de soutenir les pêcheurs français. Sa campagne se déroule calmement. Aucun trouble n'est constaté entre les Français et les Anglais dans les différentes croisières qu'il entreprend à la station du Petit Nord, de l'île de Groix jusqu'à la baie aux Lièvres. Mais ce calme apparent n'est que temporaire selon Tronjoly qui anticipe « au printemps prochain beaucoup de tracasseries si les Anglais continuent de pêcher à cette côte, car ils sont décidés à y laisser du monde l'hiver afin qu'au printemps ils puissent avoir les meilleures places⁸⁹ ». L'année qui suit, le roi accorde de nouveau sa confiance à Tronjoly. Après avoir fait la demande d'une unité plus imposante « pour en imposer davantage aux Anglais qui vont à la pêche en concurrence avec la nôtre⁹⁰ », Choiseul l'autorise à prendre le commandement du vaisseau l'*Amphion*. Malgré les visites des bâtiments de guerre anglais à bord des bâtiments de pêche français rapportées par Tronjoly, sa campagne se déroule de nouveau calmement⁹¹.

Ce n'est en réalité qu'en 1765 que le climat se dégrade compte tenu de l'intransigeance du gouverneur anglais Palisser. La moindre croisière française le long des côtes de Terre-Neuve, fait alors l'objet de revendication anglaise. Toutes les occasions sont bonnes pour appeler les Français à la stricte application du traité de 1763 dont l'article VI interdit d'établir des bâtiments de guerre ainsi que toute force supérieure à 50 hommes sur l'île de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour la France, la marge de manœuvre est délicate. Comme le traité stipule qu'il

⁸⁶ Robert de Loture, *Histoire de la Grande Pêche de Terre-Neuve*, l'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1994, p. 63.

⁸⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o181, instructions du secrétaire d'État à la Marine au comte de Médine, commandant la frégate la *Didon* et la station navale de Terre-Neuve.

⁸⁸ Robert de Loture, *Histoire de la Grande Pêche de Terre-Neuve*, *op. cit.*, p. 64.

⁸⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 106 f^o138, lettre du 5 octobre 1763, Tronjoly au duc de Choiseul.

⁹⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 106 f^o133, 29 novembre 1763, compte rendu de la lettre de Tronjoly pour le duc de Choiseul.

⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o105, lettre du 12 octobre 1764, Tronjoly au duc de Choiseul.

n'est possible de n'y établir que des bâtiments civils, les réponses françaises aux injonctions anglaises se bornent à préciser le caractère temporaire de la présence navale militaire française. L'intransigeance anglaise va plus loin. Fort d'une station navale puissante, composée de huit vaisseaux de ligne, Palisser se sent en position de force pour imposer ses volontés aux Français⁹². En juin 1765, il écrit au chevalier d'Herly, conduisant la *Thétis*, pour le sommer de quitter la station sous sept jours afin de respecter les engagements français, ce à quoi ce dernier répond qu'il ne reçoit d'ordre que de sa propre tutelle. En réalité, la France n'est pas en mesure de rivaliser avec l'Angleterre. La présence de deux frégates françaises n'est pas de nature à pouvoir rééquilibrer le rapport de force. Les croisières anglaises au large des côtes sont continuelles et toute rencontre avec des bâtiments français est une occasion pour les Anglais de « s'informer avec empressement s'il n'y a pas de vaisseaux de guerre français mouillés dans la rade de Saint-Pierre⁹³ ». Ces derniers n'hésitent nullement à rentrer à Saint-Pierre pour y vérifier l'absence de fortifications où garantir l'absence de bâtiments de guerre⁹⁴. L'absence de bâtiments de guerre durant l'année 1766 laisse le gouverneur d'Angeac impuissant face aux initiatives anglaises. Il ne peut que constater, informer et s'en référer au gouvernement français pour faire évoluer la situation.

Le retour de Tronjoly à bord de la frégate *l'Inconstante* le 15 juin 1767 ne fait que confirmer et rendre visible l'impuissance française. Les documents préparatoires pour rédiger l'instruction de Tronjoly reprennent celle donnée quelques années auparavant lorsqu'il commandait *l'Amphion*, à l'exception près que la mention d'étendre sa croisière depuis le cap Bonnevista jusqu'au Cap appelé la pointe Riche est purement et simplement rayé. En lieu et place du verbe étendre, le ministre y substitue celui de s'abstenir. La restriction des croisières françaises aux seules zones du Grand Banc et du Banc à Vers démontre l'assujettissement de la France aux prétentions anglaises. Alors qu'il est d'usage de montrer le pavillon blanc à la côte du Petit Nord pour soutenir les pêcheurs français, cette croisière est supprimée pour des raisons évidentes. La présence de bâtiments de guerre à Saint-Pierre-et-Miquelon, bien que contraire au traité peut être tolérée. Il n'en est pas de même des croisières françaises au Petit Nord de l'île de Terre-Neuve, qui constitueraient une provocation évidente, bien que la France ait droit d'y pêcher. La position française est de limiter au maximum les sources de tension

⁹² Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française dans l'Amérique Septentrionale*, Maisonneuve & Larose, 1962, p. 757.

⁹³ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o215, lettre de juin 1767, d'Angeac, gouverneur de Saint-Pierre-et-Miquelon au duc de Choiseul.

⁹⁴ ANOM, Col., C¹² 2 f^o15, 6 décembre 1766, compte rendu des lettres de d'Angeac au duc de Choiseul.

avec l'Angleterre. Le pays n'est évidemment pas prêt à prendre sa revanche, dès lors tout l'amène à faire le dos rond et le gouverneur François Gabriel d'Angeac ne peut que constater impuissant cet état de fait : « il me serait très fâcheux, Monseigneur, de voir par aucune fausse conduite le feu de la guerre se rallumer et que ce triste rocher, confié à mes soins, en fut la première cause⁹⁵ ». Tout est fait pour limiter les frictions avec les Anglais et le très virulent Palisser. La prudence est de mise et la position du gouverneur assurément inconfortable. La limitation des frictions passe par la limitation des contacts. Les croisières de Tronjoly sur le Grand Banc et le Banc à Vers sont alors l'occasion d'interpeller les pêcheurs et de leur enjoindre de ne pas sortir des limites des bancs. De même, Tronjoly est invité à éviter toute discussion et rencontre avec les vaisseaux anglais⁹⁶. La campagne de 1768 s'inscrit dans la même dynamique. Une fois de plus, Tronjoly reçoit la confiance du secrétaire d'État de la Marine et quitte Brest au mois de juin 1768 à bord de la frégate l'*Enjouée*.

Le climat ne s'apaise qu'avec le rappel de Pallisser, remplacé par Lord Byron durant l'année 1768. Malgré le départ de ce gouverneur « d'esprit assurément, mais très fougueux⁹⁷ » comme ne manque pas de le qualifier d'Angeac, la situation n'évolue guère. La pression exercée par l'Angleterre reste forte, cette dernière ne manquant jamais de vérifier la présence de forces militaires ou de fortifications en construction. Les croisières anglaises deviennent toutefois moins gênantes pour les pêcheurs français⁹⁸. Cela est heureux pour les Français puisque depuis le départ de Tronjoly, aucun bâtiment de guerre n'a mouillé à Saint-Pierre. Il faudra attendre le retour des conflits pour voir le pavillon du roi dans ces eaux.

Le désengagement de la France durant la première période est palpable et illustre la difficile mise en œuvre de la permanence à la mer. Après l'expédition de quelques bâtiments au sortir de la guerre, nous n'avons plus de trace du passage de bâtiments de guerre dans les eaux poissonneuses de l'archipel nord-américain. Nous ne pouvons toutefois certifier d'une absence navale totale. Ainsi quelques bâtiments de guerre ont pu arborer le pavillon de la France au détour d'une campagne dans les Antilles. Du reste, les quelques années de tension à l'issue du traité de paix laissent place à une relative tranquillité. Le départ de Pallisser pacifie les relations franco-anglaises, alors que dans le même temps, les événements naissants dans les

⁹⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o215, lettre de juin 1767, d'Angeac au duc de Choiseul.

⁹⁶ ANOM, Col. C¹² 2 f^o73, 1767, réflexion de Tronjoly sur la mission dont il est chargé à l'Amérique septentrionale.

⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o215, lettre de juin 1767, d'Angeac au duc de Choiseul.

⁹⁸ Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Maisonneuve & Larose, 1962, p. 767.

treize colonies américaines occupent de plus en plus l'attention des autorités britanniques de Terre-Neuve⁹⁹.

Au regard des effectifs envoyés durant ces quelques années, il est prématuré de placer l'année 1763 comme acte de naissance de la station navale de Terre-Neuve. L'affectation d'une division navale d'une année sur l'autre et sans discontinuité tend à privilégier la date de 1784. Les effectifs se stabilisent alors autour de trois unités, une frégate ou un vaisseau, une corvette et une unité légère, puis deux unités lourdes et une unité légère. La division ne reste toutefois que quelques mois à Saint-Pierre-et-Miquelon, de sorte que la permanence navale n'est que de façade.

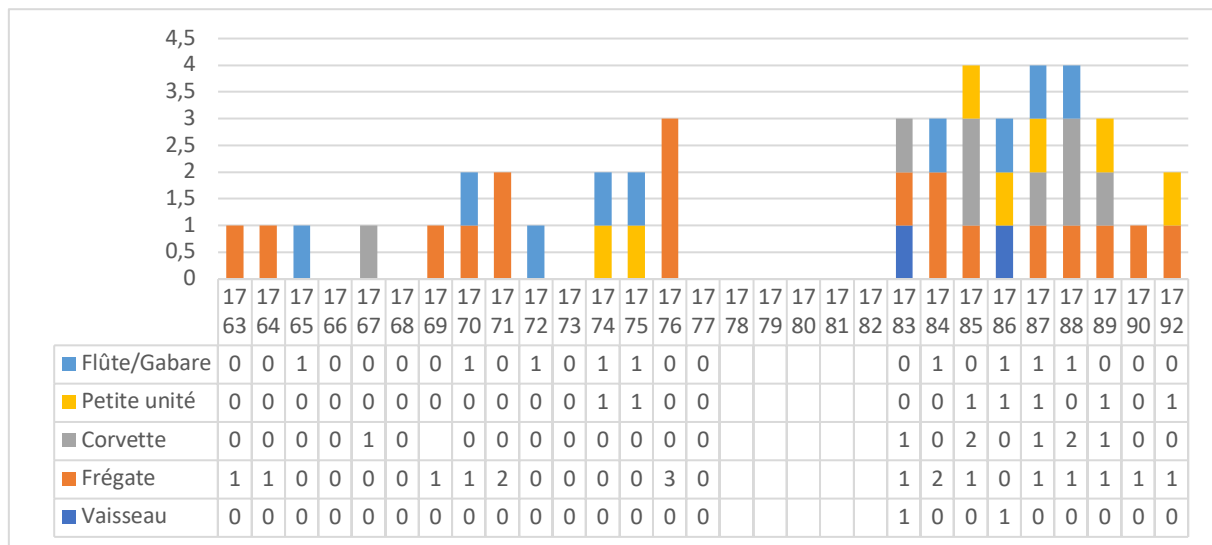
L'effectif peut sembler faible en comparaison des autres stations mais il faut garder à l'esprit qu'à la différence des Anglais qui occupent l'île de Terre-Neuve, les Français ne disposent que des îles de Saint-Pierre-et-Miquelon. Comme l'objet des campagnes navales à Terre-Neuve est de protéger les pêcheurs français, la France calque le nombre de bâtiments armés sur le nombre de croisières pratiquées le long des côtes de l'île de Terre-Neuve et de Saint-Pierre-et-Miquelon, afin de disposer d'un navire pour chacune des zones.

Dans l'ensemble, la priorité est donnée à l'expédition de frégates. Ces dernières forment ainsi près de la moitié des armements. Il est notable de constater la présence faible mais régulière (tous les trois ans) de vaisseaux de ligne, sans compter les brefs passages du *Téméraire* et du *Réfléchi* au cours du mois d'août 1785 et 1786. Compte tenu du faible temps passé dans ces eaux, il ne nous a pas semblé pertinent de le retenir dans l'effectif. La présence de deux frégates dispense au commandant de la station des Îles sous le Vent de rester davantage. En 1785 et 1788, les vaisseaux prennent ainsi le relais des frégates suivant une logique d'alternance tacite.

⁹⁹ Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Maisonneuve & Larose, 1962, p. 767-68.

3.6. La station navale des côtes occidentales d'Afrique

Graphique 10. Effectif naval annuel sur les côtes d'Afrique occidentale (1763-1792)



Le 10 février 1763, le roi d'Angleterre restitue aux Français l'île de Gorée, occupée par les troupes britanniques depuis la fin de l'année 1758¹⁰⁰. De leur côté, les Anglais récupèrent Saint-Louis et la rivière Gambie même si le commerce demeure libre. Le nouveau gouverneur de l'île, Poncet de la Rivière arrive en septembre 1763 mais ne reste que peu de temps en poste, accusé par les autorités de s'adonner à la traite des noirs. L'affaire est courante puisque son successeur, le gouverneur Esmenager, est rappelé en France pour les mêmes motifs, de même que Dumontet, remplacé par Repentigny au lendemain de la guerre d'Indépendance¹⁰¹. Avant de rentrer en France, Poncet de la Rivière reprend en juillet 1764 possession d'Albréda en Gambie, grâce au soutien de la frégate la *Diligente*.

Le retour des Français en Afrique occidentale reste modeste après la guerre de Sept Ans. La politique de comptoir réactivée à Albréda, Juda et Gorée s'effectue sans un soutien naval conséquent et dynamique. Si quelques frégates sont en campagne le long des côtes d'Afrique occidentales, le reste des bâtiments est de faible dimension. La campagne de la *Biche* en 1770, commandée par Destrais, accompagnée de la corvette l'*Éclair* laisse par ailleurs un bilan mitigé. Les tentatives d'ouverture d'un marché sur les côtes d'Angola se soldent par un échec, même s'il reconnaît que la campagne aura permis de réaliser une carte « de toute cette côte jusqu'au seizième degré.¹⁰² »

¹⁰⁰ Léonce Jore, *Les établissements français sur la côte occidentale d'Afrique, de 1758 à 1809*, Société française d'Histoire d'Outre-mer, Paris, 1965, p. 43.

¹⁰¹ De la Jaille, *Voyage au Sénégal pendant les années 1784 et 1785, contenant des recherches sur la géographie, la navigation et le commerce, depuis le Cap Blanc jusqu'à la rivière Serralione*, P. Labarthe, Paris, 1802, p. 25.

¹⁰² AN, Paris, Marine, B⁴ 115 F^o102, lettre du 15 mai 1770, Destrais, commandant la *Biche* à Mistral, commissaire ordonnateur du Havre.

Ce n'est que sous le ministère de Sartine qu'un frémissement émerge, bien vite mis entre parenthèses par le déclenchement du conflit américain. En 1776, l'armement d'une division de trois frégates, la *Tourterelle*, la *Licorne* et l'*Aigrette*, commandée par Beaussier de Chateaufort prépare le lancement l'année suivante de la Compagnie de Guyane qui reçoit le monopole du commerce du Cap-Vert à Casamance¹⁰³. Sartine explique à Beaussier de Chateaufort de visiter les îles de Jatte, de Bissao où il « fera connaître aux officiers portugais qui commandent dans ces différents endroits [...] que la France ayant des droits incontestables pour commercer librement dans cette partie de la côte, Sa Majesté ne souffrira pas qu'on veuille priver ses sujets de l'exercice d'un droit dont ils ont joui depuis un temps immémorial.¹⁰⁴ » Les tensions avec les Portugais sont réelles et se solderont en juin 1784 par la destruction du fort portugais à Cabinde sous l'initiative du chevalier Bernard de Marigny, commandant de la frégate la *Vénus*¹⁰⁵.

L'impulsion engagée sous Sartine est poursuivie et étendue par de Castries dès la fin de la guerre. L'expédition secrète du *Sagittaire*, vaisseau de 64 canons commandé par Villeneuve-Cillart dans le courant de l'année 1783 donne un signal clair de la ligne directrice voulue et portée par le secrétaire d'État de la Marine¹⁰⁶. Avec un rythme de trois à quatre bâtiments expédiés annuellement, l'effet d'annonce de 1783 devient fondateur du lancement de la station navale d'Afrique occidentale. Sa consolidation à travers des expéditions consécutives lui confère une dimension nouvelle en même temps qu'elles lui donnent corps. Le renouvellement de la projection d'un vaisseau de ligne, l'*Experiment* de 50 canons, commandé par Girardin, vient confirmer la position française tout en développant l'implantation française en Guinée¹⁰⁷. Malgré l'envoi de deux vaisseaux de ligne à peu d'années d'écart, le dispositif reste centré avant tout sur l'utilisation des frégates, principalement de calibre douze, même s'il faut remarquer la présence de deux frégates de 18 : la *Vénus* en 1784 et la *Junon* au cours de l'année 1787. La systématisation de la projection d'une frégate est engagée avant même la fin de la guerre et se poursuit jusqu'à la veille des guerres révolutionnaires. Seule l'expédition d'une unité supérieure épargne à la Marine l'armement d'une frégate pour cette destination.

¹⁰³ Patrick Villiers, « Les établissements français et les débuts de la station navale française sur les côtes occidentales d'Afrique, de 1755 à 1792 », *Rochefort et la mer*, n°12, À la découverte de l'Afrique noire par les marins français (XV^e-XIX^e siècle), Université Francophone d'Été Saintonge-Québec, Jonzac, 1998, p. 51.

¹⁰⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 128 f°4, Instructions du 31 mai 1776 remises à Beaussier de Chateaufort.

¹⁰⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 267 f°290, 9 juillet 1784, chevalier Bernard de Marigny, extrait du journal de navigation de la frégate la *Vénus*.

¹⁰⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 267 f°219, Instructions du 27 janvier 1783, le maréchal de Castries au chevalier Villeneuve-Cillart.

¹⁰⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°165, Instructions du 5 juin 1786, chevalier de Girardin à Champigny, commandant la *Pandour*.

** * **

À partir de 1763, et renforcée au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, la projection navale française connaît un accroissement singulier. Jamais la France n'avait connu un tel engagement en paix, en effectif comme en puissance. Cette augmentation de moyens militaires touche l'ensemble des espaces maritimes et des stations navales. S'il convient de voir, durant les décennies 1760 et 1770, les prémices d'une permanence navale et des stations navales, il faut attendre la décennie 1780 pour que la France transforme véritablement l'essai. Malgré les discontinuités, la hausse s'avère en définitive globale et confirme la mise en œuvre d'un nouveau régime opérationnel. Si les armements conjoncturels perpétuent et maintiennent une fluctuation des effectifs, ces derniers s'opèrent dorénavant depuis un socle stable et minimal d'armements, de sorte que les pics d'armements de la décennie 1770 constituent durant les années 1780 l'assise moyenne de la projection navale.

« J'ai dit et je le répète qu'il n'y a point de Marine sans station, comme il n'y a point de colonie sans Marine. D'où il suit que les stations sont la défense naturelle des colonies¹ »

Le 26 octobre 1783, Louis XVI donne naissance aux stations navales permanentes dans les Antilles françaises. À peine vingt ans auparavant, la France subissait pourtant sa plus lourde défaite navale entraînant avec elle la perte de la majorité de sa flotte. En deux décennies donc, la France passe d'une marine de guerre réduite à peau de chagrin à l'application d'une des formes opérationnelles les plus modernes de l'activité navale. Comment expliquer un tel revirement ?

Un nouveau régime de service émerge à la suite de la guerre de Sept Ans et s'inscrit dans un long mouvement réflexif ancien, débuté, *a minima* dès la paix d'Utrecht, consécutive de la guerre de succession d'Espagne. L'effort mené par la monarchie française pour laver l'affront de la guerre de Sept Ans a été largement analysé par les historiens de la Marine, la victoire militaire de la guerre d'Indépendance américaine apparaissant comme le point d'orgue d'une reconquête, autant militaire que de l'outil naval, initiée par Choiseul. Celle-ci passe alors par la réforme de l'institution et la reconstruction quantitative tout autant que qualitative de la flotte. Pourtant, si une marine militaire est avant tout un outil de guerre sur mer il s'agira d'analyser comment la Marine s'attachera à refonder la doctrine de l'emploi de ses forces navales. Enfin, la permanence navale en paix est le fruit d'une lente gestation qu'il nous faut rapporter, afin d'en identifier les fondements et les acteurs.

1. Penser la Marine en paix, penser la station navale permanente

1.1. La Marine avant 1763

Quelques documents glanés dans la sous-série Marine B⁵, nous permettent de dresser un bref aperçu des armements après le conflit de la guerre de succession d'Espagne. À l'exception de l'année 1716, nous n'avons pas connaissance d'autres états exhaustifs de la flotte armée durant la période de paix allant de 1715 à 1740.

¹AN, Paris, Marine, G 131 f°1, Comte de Kersaint, 1775, Mémoire sur la Marine et l'armée navale appliquées à la défense des colonies. Ce syllogisme défendu par le comte de Kersaint est très populaire chez les officiers de Marine.

Tableau 2. État de la flotte française en mer en 1716

Destination	Vaisseau	Frégate	Flûte	Total
<i>Amérique méridionale</i>	1	1	0	2
<i>Amérique septentrionale</i>	2	0	1	3
<i>Louisiane</i>	1	1	0	2
<i>Ponant</i>	3	2	0	5
<i>Levant</i>	2	0	0	2
Armement général	9	4	1	14

Source : AN, Paris, Marine, B⁵ 3 f^o 5, état des vaisseaux et bâtiments armés en 1716.

Le bilan des armements pour l'année 1716 est maigre. Seulement deux bâtiments de guerre sont armés à destination du Levant. Même s'il manque la durée des campagnes pour mesurer pleinement le degré d'activité de la flotte française, la probabilité de courte campagne est privilégiée au regard des campagnes antillaises. Ainsi, les colonies américaines et antillaises composent la moitié des armements en période de paix. Cet état de la flotte est complété d'un état des officiers d'état-major embarqués à bord des bâtiments de guerre. Leur nombre est chiffré à près de 165 hommes dont seize capitaines de vaisseaux, trente lieutenants, cinquante-huit enseignes et quarante-quatre gardes de la Marine. Ce bilan est appelé à se réduire encore si l'on en juge la situation des îles antillaises.

À l'écart des bornes chronologiques de notre objet d'étude, il nous est apparu nécessaire, dans une approche de longue durée, d'effectuer un crochet chargé de curiosité vers la plus longue période de paix que connaisse le XVIII^e siècle, et mesurer pleinement le changement de la doctrine d'armement apparu durant les deux dernières décennies de l'Ancien Régime.

Tableau 3. Bâtiments de guerre armés pour la Martinique (1715-1740)

Nature des bâtiments armés	Nombre de bâtiments armés
<i>Vaisseau</i>	18
<i>Frégate</i>	13
<i>Corvette</i>	3
<i>Flûte</i>	39
Total	73

Source : Données extraites de la série C^{8A}, Archives nationales d'Outre-Mer (C^{8A} 20 à 52).

L'étude sortant de notre cadre chronologique, le référencement ne se veut pas exhaustif, puisque réalisé seulement à partir de la série C^{8A} des archives nationales d'outre-mer. Un aperçu des armements de bâtiments de guerre pour les Petites Antilles nous apparaissait pourtant judicieux pour imaginer, ne serait-ce que vaguement, la projection navale française. L'effort

naval est alors en grande partie à destination des Antilles². Sur l'ensemble de la période de paix allant de 1715 à 1740, le nombre de campagnes navales vers les Petites Antilles se chiffre à un peu plus de soixante-dix, dont plus de la moitié sont des bâtiments de charge. Rapportées au nombre d'années, les campagnes navales effectuées par des vaisseaux de guerre dans les Antilles sont bien réduites, à peine plus d'un bâtiment par an.

La guerre de succession d'Espagne laisse les Antilles françaises dans une situation préoccupante. La piraterie augmente au point de déstabiliser les colonies antillaises. À partir de 1715, les gouverneurs et les intendants démultiplient les sollicitations auprès du Conseil de marine afin de favoriser l'envoi d'un ou plusieurs bâtiments de guerre, signe de l'absence de la Marine royale depuis la fin de la guerre³. En effet, durant l'année 1716, aucun bâtiment de guerre français n'atterre à la Martinique ou la Guadeloupe. La dernière présence navale française remonte aux campagnes de 1715 des vaisseaux le *François*, le *Téméraire* et le *Milford*. Il faut attendre janvier 1717 pour qu'enfin, les frégates la *Valeur* et la *Mutine* viennent aux îles pour y déposer La Varenne, nouveau gouverneur de la Martinique⁴. Dans ses valises, il apporte quelques nouvelles optimistes quant à la défense des colonies et il détaille :

Le Conseil nous a fait l'honneur de nous dire qu'il aurait l'intention d'envoyer en ces îles tous les ans, deux vaisseaux, tant pour y porter les munitions et provisions nécessaires aux troupes du roi et à la colonie, que pour croiser contre les forbans, interlopes et les bâtiments qui viennent pour faire le commerce étranger⁵.

Bien que le terme de station navale ne soit pas utilisé, il est difficile de ne pas voir dans cette intention une ébauche de station navale permanente, puisqu'il s'agit bien de renouveler tous les ans la présence de bâtiments de guerre dans les Antilles. Si l'effectif naval est chiffré, aucune information n'est apportée sur les durées de campagne. La nature des bâtiments doit également être prise avec précaution. Les gouverneurs, intendants et commis mélangent

² Quelques campagnes ont également lieu en Méditerranée. En 1727, nous retrouvons une opération combinée des escadres du Levant et du Ponant contre Tunis sous la direction du marquis d'O. L'année suivante, Granpré commande une division composée de deux vaisseaux, quatre frégates, trois galiotes à bombes et deux galères. Voir Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Honoré Champion, Paris, 2^e édition, 1910, p. 114. Dugay-Trouin mène en 1731 une expédition punitive à l'égard des barbaresques et bombarde Tripoli à cette occasion. Voir Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la marine française, des origines à nos jours*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1994, p. 95.

³ James Pritchard, *In search of Empire : the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge & New York, Cambridge University Press, 2004, p. 410-417.

⁴ ANOM, Col., C^{8A} 22 f°16, lettre du 11 janvier 1717, La Varenne, gouverneur de la Martinique, au Conseil de Marine.

⁵ ANOM, Col., C^{8A} 22 f°78, lettre du 6 avril 1717, La Varenne au Conseil de Marine.

allègrement les termes en cette période de sorte qu'ils ne cessent d'appeler des vaisseaux du roi, des bâtiments qui ne sont autres que des frégates et parfois des flûtes.

Trois ans après cette annonce, les administrateurs continuent de demander l'envoi de bâtiments de guerre. Non pas que le roi n'a pas ordonné l'armement de bâtiments de guerre, seulement, ces bâtiments ne restent guère plus que quelques mois en station puis mettent les voiles pour la France, laissant les administrateurs de la Martinique sans moyens maritimes. De l'arrivée conjointe de quatre vaisseaux, l'*Hercule*, le *Mars*, la *Vénus*, le *Triton* et de la flûte l'*Éléphant* le 4 juin 1719, seul reste le *Triton*. Les autres bâtiments quittent la Martinique quelques jours après leur arrivée pour rejoindre Saint-Domingue puis revenir en France⁶. De même, la frégate l'*Atalante*, commandée par Caffaro ne reste que de juillet à novembre 1720 alors qu'il s'agit des mois d'hivernage, période durant laquelle les croisières sont dangereuses. La durée des campagnes est extrêmement faible. Les flûtes ne restent que le temps de décharger leurs marchandises, à peine sont-elles arrivées à destination que les préparatifs sont engagés pour le retour en France⁷. La permanence à la mer n'est pas assurée, tant est si bien que si permanence il y a, c'est plutôt du côté des forbans et des pirates qu'il faut regarder. Leurs croisières permanentes mettent la pression sur le commerce français et la crise politique du Gaoulé⁸ qui éclate au cours de l'année 1717 à la Martinique fragilise plus encore les moyens d'action des administrateurs qui, dans l'attente de l'arrivée d'une escadre, préfèrent face aux risques de sédition, maintenir la frégate dans la rade de Fort-Royal plutôt que de l'envoyer croiser contre les forbans⁹. Qui plus est, la frégate se trouve bien trop faible pour affronter les équipages des navires pirates¹⁰. Au début de l'année 1718, elle est accompagnée d'un bateau armé par le capitaine Butet afin de pouvoir visiter les plus petites anses. Elle reprend la mer pour une courte croisière puisque, vers juillet, elle est de nouveau immobilisée en raison du manque de vivres¹¹. Entre 1720 et 1721, la situation se détériore plus encore sous la pression de la piraterie¹². En effet, en février 1721, Feuquières et Bénard alertent alors le Conseil que de

⁶ ANOM, Col., C^{8A} 26 f^o66, lettre du 21 juin 1719, Feuquières, gouverneur de la Martinique au Conseil de Marine.

⁷ Michèle Battesti, « Les points d'appuis de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Lavauzelle/DGA, 2004, p. 16.

⁸ Jacques Petitjean Roget, *Le Gaoulé, la révolte de la Martinique en 1717*, Société d'Histoire de la Martinique, Fort de France, 1966.

⁹ ANOM, Col., C^{8A} 23 f^o15, lettre du 3 novembre 1717, Feuquières au Conseil de Marine

¹⁰ ANOM, Col., C^{8A} 23 f^o25, lettre du 21 décembre 1717, Feuquières au Conseil de Marine.

¹¹ ANOM, Col., C^{8A} 24 f^o189, lettre du 23 juillet 1718, Feuquières au Conseil de Marine.

¹² Philippe Hrodej, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », Michèle Battesti (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 347-361.

« grands désordres [sont] en progression car [les] forces [des forbans] augmentent tous les jours de manière qu[']ils ont actuellement une escadre¹³ ». La situation se tend au point que si la sécurité des marchands français n'est plus assurée, celle des flûtes du roi ne l'est guère plus, accroissant mécaniquement la tension sur l'approvisionnement des îles françaises. Au tout début de l'année, dans une lettre commune, Feuquières et Bénard implorent le ministre de faire ordonner l'armement de « deux ou trois frégates, bonnes voilières pour donner la chasse aux forbans, sans quoi [les pirates] détruiront absolument tout le commerce de France¹⁴ ». En effet, quatre bâtiments marchands viennent d'être capturés par un bateau forban, qui trois semaines auparavant avait déjà attaqué le bateau d'un marchand de Saint-Pierre. En juillet 1721, la frégate du roi l'*Atalante* fait son arrivée au Fort-Royal. Cette situation semble pousser l'administration de la Marine à envoyer des moyens de lutte. Au mois d'octobre, on observe la présence d'une frégate –commandée par Caffaro –en croisière dans les eaux de la Guadeloupe. Rien que pour l'année 1721, Feuquières et Bénard demandent à eux deux plus d'une demi-douzaine de fois, lors de leurs échanges avec le conseil de Marine, l'envoi d'une frégate garde-côtes pour lutter tout à la fois contre le commerce interlope et la piraterie¹⁵.

Le système de répression de la contrebande maritime comme de la piraterie se dévoilent d'emblée comme manquant de cohérence et de suivi dans la durée. À Paris, dans les bureaux des colonies, le manque de fonds limite toute politique ambitieuse. Dans ces conditions l'envoi au coup par coup d'un vaisseau ou d'une frégate, laisse les colonies sans surveillance la majeure partie de l'année. Ceux-ci ne restent dans les eaux chaudes des Antilles que quelques mois dans l'année alors que la lutte contre ce fléau endémique demande du temps et surtout une continuité.

1.2. La permanence navale

1.2.1. Les idées de Maurepas

Après la signature du traité d'Utrecht en 1715, la Marine française connaît une dégradation très rapide de l'état de sa flotte. En 1716, ne restaient dans les ports français que soixante-six unités de guerre alors qu'il y en avait plus du double en 1710¹⁶. Le dénuement est

¹³ ANOM, Col., C^{8A} 28 f^o15, lettre du 3 février 1721, Feuquières et Bénard, gouverneur et intendant de la Martinique au Conseil de Marine.

¹⁴ ANOM, Col., C^{8A} 27 f^o1, lettre du 1^{er} janvier 1720, Feuquières et Bénard au Conseil de Marine.

¹⁵ ANOM, Col., C^{8A} 28, lettres du 12 avril, 17 avril, 6 octobre, 20 octobre, 31 octobre et 2 novembre 1721, Feuquières et Bénard au Conseil de Marine.

¹⁶ Martine Acerra, André Zysberg (dir.), *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Sedes, 1999, Paris, p. 21.

tel qu'il pousse ses défenseurs à prendre la plume pour défendre l'accroissement de la flotte. Le Comte de Toulouse s'y attèle. En 1719, il obtient du Conseil de Régence, en qualité d'amiral de France et de président du conseil de la Marine, une augmentation de deux millions de livres pour le budget de la Marine¹⁷. Dans un mémoire rédigé le 20 novembre 1724, il plaide pour une augmentation des moyens, « étant certain qu'un royaume sans armées navales, ni possibilité d'en mettre une sur pied d'une année à l'autre, passera toujours pour être sans marine, et par conséquent sans pouvoir de s'opposer à ses ennemis dans la plus grande étendue de l'univers¹⁸ ». L'extrême faiblesse du budget de la Marine oblige les administrateurs à un choix binaire, entre garantir d'un côté l'existence d'une armée navale, composée d'au moins cinquante vaisseaux de 64 à 100 canons et de l'autre, destiner les fonds pour l'armement de bâtiments afin de soutenir les colonies contre le commerce étranger, les forbans, les vexations anglaises ou barbaresques. La Marine française en est réduite à ne plus pouvoir défendre son pavillon et ses côtes méditerranéennes des corsaires barbaresques¹⁹.

L'arrivée de Maurepas en 1723 aux affaires de la Marine réveille les esprits selon les propos rapportés par Vergé-Franceschi²⁰. L'atonie de la Marine depuis la fin de la guerre de succession d'Espagne et sa rapide décadence ne peuvent laisser indifférent le Comte de Maurepas. Comme l'observe Etienne Taillemite²¹, le secrétaire d'État de la Marine, pointe –dans un mémoire rédigé en 1730 et intitulé *Situation du commerce extérieur du royaume*²² –la nécessité d'armer quelques bâtiments en période de paix pour garantir les intérêts français et la liberté des mers à travers le globe. Les stations navales ne sont nullement mentionnées mais sont posés les jalons d'une doctrine de la permanence à la mer. Il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce précieux document, ainsi que sur un deuxième mémoire –tout aussi fondamental –daté de 1745. Quinze ans après la fin de la guerre, Maurepas propose l'armement pour une durée de quatre à cinq mois, de deux frégates pour les Îles du Vent. Les Îles sous le Vent ne sont pas comprises dans le système, si bien que la présence de frégates ne doit se faire sentir qu'à la fin des croisières à la Martinique et à la Guadeloupe. Du côté de Terre-Neuve, Maurepas

¹⁷ Jacques Bernot, *Le comte de Toulouse (1678-1737), Amiral de France, gouverneur de Bretagne*, Éditions Lanore, Paris, 2012, p. 166.

¹⁸ Mémoire au roi sur la Marine de France par le comte de Toulouse, du 20 novembre 1724, p. LXVI.

¹⁹ Jacques Bernot, *Le comte de Toulouse (1678-1737), Amiral de France, gouverneur de Bretagne*, Éditions Lanore, Paris, 2012, p. 144.

²⁰ Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Sedes, Paris, 1996, p. 84.

²¹ Etienne Taillemite, « Marins et armateurs : la guerre des communications dans l'Atlantique au XVIII^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n°9, Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle, Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1994, p. 21.

²² Mémoire et considérations générales sur le commerce de France, présentés à Sa Majesté par M. le comte de Maurepas dans *Mémoires du comte de Maurepas, ministre de la Marine*, tome 3, Buisson, 1792, p. 93-125.

opte pour un système bisannuel, avec l'armement de deux vaisseaux tous les deux ans pour protéger à la fois le grand-banc de Terre-Neuve, mais également les côtes de l'île, de celle de l'île Royale, et le golfe du Saint-Laurent. De l'autre côté de l'océan Atlantique, sur les côtes africaines, il propose également d'armer deux vaisseaux tous les deux ans, afin de protéger le commerce de la Compagnie des Indes au Sénégal, et de garantir une présence navale le long des côtes africaines. Le dispositif est couplé avec le port de Cadix, où il est prévu que les bâtiments stationnent avant ou après leur station d'Afrique. Enfin, il propose de destiner six vaisseaux, tous les deux ans, pour empêcher les croisières des armements du Maghreb, et favoriser l'influence française dans le rapport de force avec la Porte dans les échelles du Levant.

Au regard des enjeux, la faiblesse des armements laisse songeur. L'augmentation demandée ne porte que sur l'armement de sept bâtiments si l'on rapporte sur une année (le mémoire fait état de l'armement de dix bâtiments tous les deux ans pour les stations de Terre-Neuve, d'Afrique et de Méditerranée). Rapporté à l'état et à la politique de la Marine en cette première moitié du XVIII^e siècle, le programme est de l'ordre de la gageure. Par ailleurs, la permanence en mer est très loin d'être acquise, les campagnes proposées ne devant durer que quelques mois.

Par ces armements, Maurepas vise l'augmentation du budget de la Marine, réduit à portion congrue en 1716 et bloqué à huit millions de livres par an²³, auquel il faut ajouter les fonds extraordinaires pour les armements. Ce budget n'augmentera que d'un petit million de livres jusqu'à la veille de la guerre de succession d'Autriche²⁴. Le détail des dépenses et des charges incompressibles auxquelles doit faire face la Marine vise à mettre en lumière l'impossibilité de mettre à la mer le moindre bâtiment puisqu'il ne « peut être rien destiné pour les armements.²⁵ » Maurepas pousse à abonder un fonds extraordinaire, sans toutefois en chiffrer précisément le coût, sachant très bien que toute demande d'augmentation nette du budget de la Marine lui sera refusée par le contrôleur des finances. En réalité, plane l'ombre du cardinal de Fleury²⁶ car le principal ministre de Louis XV veille à limiter l'activité la Marine afin de « maintenir l'harmonie²⁷ » avec l'Angleterre. Le roi ne donne aucune suite à ce mémoire

²³ Patrick Villiers, « Le Régent, la marine et les colonies, 1^{er} septembre 1715 - 2 décembre 1723 », *Revue du Nord*, 2015/4, n°412, p. 886.

²⁴ Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Honoré Champion, Paris, 2^e édition, 1910, p. 93.

²⁵ Mémoire et considérations générales sur le commerce de France, présentés à Sa Majesté par M. le comte de Maurepas, dans *Mémoires du comte de Maurepas, ministre de la Marine*, tome 3, Buisson, 1792, p. 122.

²⁶ Mémoire et considérations générales sur le commerce de France, *op. cit.*, p. 194.

²⁷ Mouffles d'Argenville, *Mémoires secrets pour servir l'histoire de la République des lettres en France*, p. 152-153.

jusqu'à la mort de Fleury en 1743. La disparition du cardinal offre une nouvelle fenêtre de tir au secrétaire d'État de la Marine. Après sa mort, peu de personnes à Versailles cherchent encore à ménager l'Angleterre comme sous le ministère du cardinal²⁸. Il faut attendre deux ans avant la rédaction par Maurepas d'un second mémoire. En 1745, en pleine guerre de succession d'Autriche, Maurepas y détaille un nouveau plan de reformation de la Marine²⁹. Alors qu'il s'épanche une fois encore –le titre du mémoire ne peut que le confirmer– sur l'indivisibilité de la marine de guerre et du commerce, il s'attarde longuement vers la fin du mémoire sur la nécessité des armements en temps de paix. Cette problématique qui avait déjà fait l'objet de réflexion lors du mémoire de 1730 reste toujours d'actualité même si l'on reconnaît un changement de méthode. Alors qu'il jetait les bases d'un système de station navale en 1730, l'objectif est modifié. Il ne s'agit plus tant de planifier et de chiffrer l'effectif d'armement de bâtiments pour des destinations précises mais d'acter la mise en œuvre d'un fonds d'armement intégré au budget de la Marine, fixe et non soumis à la validation délicate et quasi systématiquement rejetée du contrôleur des finances. Cette fois-ci, le financement est chiffré et se monte à quatre millions de livres annuels pour l'armement en période de paix. Depuis la guerre, les fonds dévolus à la Marine n'ont pas bougé. Seuls les fonds extraordinaires ont été abondés comme il est d'usage en période de guerre, suivant les dépenses occasionnées par l'armement de la flotte. Et c'est bien cette pratique à laquelle Maurepas compte mettre un terme. Il réfute fermement cet usage « que l'on doit regarder comme une des principales causes du dépérissement de la marine³⁰ » de même qu'il s'oppose absolument à l'idée « qu'il vaut mieux s'abstenir pendant un temps des dépenses qui ne seraient pas absolument nécessaires, pour pouvoir en faire de plus fortes et d'indispensables quand les circonstances le requerront³¹ ». Maurepas estime qu'une marine de guerre se construit au long cours selon une règle sûre. Il écrit : « les armements ne peuvent se faire d'un jour à l'autre, il faut prendre des mesures à l'avance³² ». La proposition d'armement en période de paix est bien plus ambitieuse qu'en 1730. Le projet de Maurepas est d'armer tous les ans quinze vaisseaux de différentes classes : quatre de 74 à 80 canons, huit de 60 à 64 canons, trois de 56 canons. À ces vaisseaux, il faut ajouter l'armement de quinze frégates, portant l'effectif à 30 bâtiments de guerre armés annuellement. Il estime ainsi, compte tenu du nombre de 62 vaisseaux de lignes qui compose la flotte

²⁸ André Picciola, *Le comte de Maurepas, Versailles, et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Perrin, Paris, 1999, p. 339.

²⁹ AN, Paris, Marine, G127, 1745, *Réflexions sur le commerce et sur la marine* par le comte de Maurepas.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

française³³ que la totalité de la flotte passera au minimum six mois à la mer tous les quatre ans. Jusqu'à sa disgrâce en 1749, Maurepas n'en démordra pas, continuant d'écrire des mémoires malgré l'absence de décision favorable reçue de la part de Louis XV³⁴.

Au-delà de ses insuccès, Maurepas s'est déjà projeté dans une pensée navale moderne où la guerre se construit dès la signature des traités de paix. En 1745, il ne consacre à la problématique des armements en temps de guerre que quatre pages alors que les armements en période de paix font l'objet d'un développement de vingt-deux pages. Les fondements d'une nouvelle doctrine de l'emploi des forces navales sont posés. Bien plus que quelques mémoires, dont l'Ancien Régime est friand, c'est un testament politique que lègue le comte de Maurepas dans lesquels il détaille une véritable politique de la mer inscrite au sein d'une politique générale de la France. Alors que la plus haute autorité de la Marine réfute la vision d'une marine uniquement assignée à la guerre, les blocages sont ailleurs. L'absence de station navale ou leur mise en œuvre tardive ne peut être attribuée à une méconnaissance de la part des autorités maritimes des dispositifs navals propres à la projection navale et à l'affirmation d'une puissance maritime française. Ce dont il a manqué, c'est d'une volonté politique qui n'était pas du ressort de Maurepas. La diplomatie pacifiste du cardinal de Fleury ne pouvait être qu'un frein à toutes aspirations de capacité de projection navale. Il faut le désastre de la guerre de Sept Ans pour réveiller les consciences.

1.2.2. La guerre de Sept Ans, coup de fouet en faveur de la permanence navale

La défaite de la guerre de Sept Ans relance les réflexions autour de l'emploi de la Marine en période de paix. En parallèle de l'examen du coût de construction de nouvelles unités, les autorités maritimes s'accordent sur la nécessité de faire naviguer quelques unités pour former les équipages. En 1764, un premier mémoire est particulièrement ambitieux et estime indispensable de « faire sortir tous les ans 20 vaisseaux dont 10 dans le printemps et 10 en automne avec les deux tiers tout au plus de leurs équipages pour former alternativement les cinquante vaisseaux qu'on aura dans les ports³⁵ ». L'auteur –inconnu –chiffre la dépense à environ 3,7 millions de livres pour 38 bâtiments armés. Une économie de 600 000 livres tournois est toutefois envisagée en diminuant la durée des campagnes à cinq mois pour les six

³³ Maurice Filion, « La crise de la Marine française, d'après le Mémoire de Maurepas de 1745 sur la Marine et le commerce », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 21(2), septembre 1967, p. 238.

³⁴ Entre 1747 et 1748, Maurepas rédige quatre mémoires en complément de celui de 1745, dans André Picciola, *Le comte de Maurepas, Versailles, et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Perrin, Paris, 1999, p. 349.

³⁵ AN, Paris, Marine, B⁵ 4, Mémoire sur les arrangements à prendre pour l'entretien de la Marine en temps de paix et la relever en temps de guerre, n.s., 1764.

vaisseaux à destination des colonies d'Amérique et à quatre mois pour les campagnes de Méditerranée.

En octobre 1774, dès son arrivée au secrétariat de la Marine, Sartine exige un état des lieux du département dont il a la charge. Après avoir décrété le retour aux ordonnances de 1765 afin de préparer et de se donner le temps de mettre en œuvre sa propre politique maritime³⁶, il prend connaissance du mauvais état de la flotte. Il lance alors de nouvelles constructions. Par ailleurs, l'ancien lieutenant général de police est favorable à faire manœuvrer la flotte et ses officiers. Dans un mémoire qu'il remet au roi, Sartine explique qu'il se « fait chaque année le plus d'armement que la situation des finances peut le permettre afin d'instruire les officiers et de former des équipages³⁷ ». En 1775, un rapport remis à Sartine propose d'aller plus et de faire naviguer un 10^e des vaisseaux et un quart des frégates, à savoir six vaisseaux et dix frégates, pour un montant de près de quatre millions de livres. L'objectif défendu par l'auteur reprend pour l'essentiel les arguments des stations navales : « Deux autres objets essentiels qui demandent de multiplier les armements, sont la garde et l'approvisionnement de nos colonies, et la protection du commerce et de plus, la nécessité de faire paraître de temps à autre le pavillon du roi chez les étrangers où il ne peut être qu'avantageux de faire connaître le soin que l'on prend en France pour l'entretien d'une marine³⁸ ». L'auteur réfute la limitation des armements aux seules côtes françaises et aux escadres d'évolution remises au goût du jour sous le ministère de Bourgeois de Boynes. La réponse de Sartine nous est inconnue mais le mémoire qu'il rédige au roi vers 1776 va dans ce sens. D'ailleurs, dès 1775, les armements ont déjà augmenté d'une dizaine d'unités en une seule année et progressent de nouveau sans discontinuité jusqu'au déclenchement de la guerre d'Indépendance américaine. Dans le même temps, l'ancien lieutenant général de police, entend vouloir réduire le nombre d'officiers du Grand corps pour le dimensionner à l'état des armements « qui se font chaque année : on peut les évaluer à 50 par an³⁹ ». La ventilation des armements n'est pas précisée mais comprend certainement les bâtiments de charge. Lorsque Sartine rédige ces lignes, l'effectif est en effet d'une quarantaine d'unités en ne comprenant que les vaisseaux, frégates, corvettes, chébecs et autres. La mise en œuvre de la permanence navale est en marche.

C'est à de Castries toutefois que l'on doit la mise en place d'une réelle permanence navale en paix. Largement favorable à l'emploi des forces navales en dehors du cadre exclusif

³⁶ Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, tome II, La reconquête de la liberté des mers, Les éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 29.

³⁷ AN, Paris, Marine G 127 f°212, n.d., Mémoire de Sartine à Louis XVI.

³⁸ AN, Paris, Marine, B⁵ 9, n.s. document remis à Sartine le 26 mars 1775.

³⁹ AN, Paris, Marine G 127 f°212, n.d., Mémoire de Sartine à Louis XVI,

de la guerre, le maréchal institutionnalise les stations navales antillaises un mois seulement après la signature du traité de paix de Versailles. Son héritage est maintenu après son départ. La Luzerne s'inscrit dans la stricte continuité du maréchal de Castries. D'ailleurs les deux hommes s'apprécient, le maréchal allant jusqu'à proposer le gouverneur de Saint-Domingue pour prendre sa suite. Le mémoire qu'il écrit personnellement La Luzerne à Louis XVI juste après son départ du département de la Marine donne une juste appréciation de sa pensée. S'il concerne pour l'essentiel la gestion des affaires coloniales et le recrutement de la marine française, quelques pages font mention des stations navales et des escadres d'évolution. Le secrétaire d'État s'épanche plus longuement sur les escadres d'évolution, mesurant tout l'intérêt d'un régime qu'il fut obligé d'ajourner en 1789 après la diminution de 4,5 millions de livres du budget de son ministère. Il en vante les mérites au roi, y voyant « la véritable et peut-être la seule manière de donner en grand, soit aux officiers, soit aux élèves des idées justes et des leçons utiles du métier qu'ils doivent faire est d'employer pendant la paix des escadres entières à des évolutions. » Il poursuit :

Ce que j'expose ici à Votre Majesté me paraît de la plus haute importance. L'art du guerrier est ce qu'il faut s'efforcer sans cesse de faire acquérir aux officiers et élèves, car avec les connaissances préliminaires qu'on a exigé d'eux, pourvu qu'ils aillent en mer, il se formeront sans qu'on s'en occupe et même involontairement dans l'art d'un navigateur. Or l'art du guerrier maritime comme tous les autres, n'exige pas seulement de la théorie, on ne peut bien exécuter sans pratique, et sans avoir été exercé au moins par des simulacres à ce qu'on doit faire⁴⁰.

Quant aux stations navales, le secrétaire d'État est lucide : « Ces stations forment surtout les jeunes officiers et les élèves. Le bâtiment où ils ont été embarqués navigue peu, mais on les détache sur des goélettes et sur d'autres petits navires qui croisent sans cesse pour s'opposer aux desseins des fraudeurs, on leur en donne même le commandement. » Ancien gouverneur de Saint-Domingue, La Luzerne maîtrise particulièrement le sujet, ayant lui-même été un des rouages de la station navale.

1.3. Les écrits des marins sur la Marine en paix

Ces réflexions autour de la permanence navale et des stations navales sont largement investies par les marins eux-mêmes, faisant parvenir au ministre leurs réflexions, leurs

⁴⁰ ANOM, Col., F³ 158, f^o406, Mémoire de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé, adressé à Louis XVI, 1790. Jean Meyer a eu longuement l'occasion de développer ce mémoire dans l'article « Les problèmes de personnel de la marine de guerre française au XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Les hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, juin 1984, *Revue du Nord*, n^o1, hors-série, 1986, p. 107-123.

propositions, et invitant au plus haut sommet de l'État à changer l'emploi des forces navales. Sans être exhaustif, nous observons les cas de plusieurs officiers de la Marine qui s'emploient alors à en faire l'éloge et à en proposer les contours.

1.3.1. D'Estaing (1764)

À peine arrivé à Saint-Domingue en qualité de gouverneur, le comte d'Estaing s'attèle en 1764 aux réformes militaires voulues par le duc de Choiseul. Outre les régiments coloniaux, la Marine s'invite assez naturellement dans les réflexions du gouverneur. Le mémoire du comte n'a pas été conservé dans la sous-série B⁴, seule la réponse du duc de Choiseul et la contre-réponse de d'Estaing nous sont parvenues⁴¹. Il propose d'armer pour les îles du Vent une division composée d'un vaisseau de 64 canons montés, d'une frégate de 26 à 30 canons montés, un autre vaisseau de 64 canons mais armé en flûte, de trois brigantins de 14 à 18 canons, de quatre bateaux et de trois chaloupes. Les Îles sous le Vent ne sont pas exclues puisqu'il propose l'armement de trois vaisseaux de 74 canons –dont trente-six montés –avec leurs équipages au complet. La division doit également être composée d'une frégate de 30 canons montés, de quatre brigantins et de trente bateaux pour transporter les troupes et servir de garde-côtes. La durée de station des vaisseaux de ligne est programmée à un an. Sans doute en va-t-il pareillement des frégates même si le secrétaire d'État n'en souffle mot. D'Estaing prône ainsi une permanence navale dans les Antilles. Le projet du gouverneur est ambitieux compte tenu de la situation de la France quelques mois après la fin des hostilités de la guerre de Sept Ans. Le choix de favoriser l'armement de vaisseaux de ligne au détriment des frégates est étonnant mais semble renvoyer à la priorité donnée par le gouverneur au rapport de force avec l'Angleterre plutôt qu'à la lutte contre la contrebande. Le choix d'un équipage complet démontre la prise en considération des problèmes sanitaires et de la nécessité de disposer d'un groupe stationnaire pour armer les unités légères spéculées dans le mémoire.

Choiseul s'oppose sans fard à l'armement de plusieurs vaisseaux de ligne dans les colonies. Outre les problèmes de financement qu'il juge par ailleurs mal estimés par le gouverneur –d'Estaing le reconnaîtra dans sa réponse –il pointe les risques matériels excessifs pour les vaisseaux engagés dans les colonies. Il écrit : « on exposerait ces vaisseaux à un dépérissement qui les rendrait bientôt hors de service sans en rendre aucun à la colonie », tout en doutant de l'effet diplomatique à escompter : « les Anglais, informés de ceux que nous y aurions ne manqueraient pas d'y envoyer un plus grand nombre. » Du mémoire, seul reste

⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o213, Lettre du 28 janvier 1765, duc de Choiseul au comte d'Estaing ; f^o216, réponse du mois de juillet 1765, le comte d'Estaing au duc de Choiseul.

l'armement d'un vaisseau de ligne, le *Hardi* pour les deux colonies, accompagné de trois frégates. Sans en faire mention, Choiseul évite certainement la position trop martiale d'une station navale de cinq vaisseaux de ligne dans les Antilles alors que la guerre vient à peine de prendre fin. Des petites unités que propose le comte d'Estaing, le duc de Choiseul ne retient que l'idée d'armer plusieurs avisos ayant pour double vocation d'estafette entre les colonies et la France et la formation des jeunes officiers de la Marine. Ce faisant, le duc de Choiseul démontre qu'il prend en compte l'impératif de l'apprentissage de la science navale.

1.3.2. Kersaint (1775)

Au moment où le comte d'Estaing faisait état de ses propositions au duc de Choiseul, le comte de Kersaint lui aussi plaçait les stations navales au centre de ses réflexions. Ce dernier s'est particulièrement attaché à défendre ce régime. Elles ont été pour lui une importante source de réflexions transmises par la correspondance et les mémoires rédigés sous sa plume. Bien que la date de rédaction ne soit pas connue, il évoque sans doute, tout juste après la guerre de Sept Ans, la nécessité d'une permanence navale pour les Îles du Vent. Il rédige pour se faire un projet « pour établir deux frégates garde-côtes aux Îles du Vent lesquelles auront dans leur dépendance les bateaux du domaine mais sous une forme beaucoup plus économique.⁴² » Le transfert de la lutte maritime du domaine vers la Marine y est ainsi déjà ébauché. La proposition en elle-même d'armer deux frégates pour les îles de la Martinique et de la Guadeloupe n'est pas nouvelle. Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'observer, ce chiffre est déjà évoqué dès 1730 par Maurepas⁴³. De plus, nous retrouvons à maintes reprises et depuis le début du siècle cette demande dans la correspondance des gouverneurs et intendants successifs. Le nombre de deux frégates semble faire l'unanimité dans la défense des colonies. L'originalité repose sur le mode de financement de ces deux frégates. Conscient certainement que la ligne rouge potentielle de Versailles réside dans le coût d'une campagne, il propose de faire supporter les dépenses non pas uniquement sur les fonds de la Marine, mais également sur la caisse de la colonie. L'armement des équipages se fera ainsi, selon Kersaint, entre la Marine et les colonies, à raison de 200 matelots armés par la Marine et 150 par les colonies. En 1775, le comte de Kersaint exprime de nouveau ses réflexions dans un mémoire titré « Sur la Marine et l'armée

⁴² ANOM, Col., F^{2C} 7, n.d., mémoire du comte de Kersaint.

⁴³ Mémoire et considérations générales sur le commerce de France, présentés à Sa Majesté par M. le comte de Maurepas, dans *Mémoires du comte de Maurepas, ministre de la Marine*, tome 3, Buisson, 1792, p. 116.

navale appliquées à la défense des colonies⁴⁴ ». Il y explique l'importance d'une station navale pour protéger les colonies. Les stations navales y sont évoquées d'une manière on ne peut plus claire : « j'ai dit et que je le répète qu'il n'y a point de marine sans station, comme il n'y a point de colonie sans marine. D'où il suit que les stations sont la défense naturelle des colonies⁴⁵ ». Son argumentation s'organise suivant deux parties. La première est consacrée à l'effectif et au chiffrage financier des stations navales, alors que la seconde partie est plus générale et traite de la constitution militaire de la Marine. La position de Kersaint en 1775 est nettement plus ambitieuse et globale que la précédente. Il ne s'agit plus seulement des Antilles mais de l'ensemble des stations navales françaises. Il estime ainsi nécessaire l'armement de 55 bâtiments et en détaille la répartition. Il propose d'affecter un nombre égal de bâtiments pour les Îles du Vent et de sous le Vent, à savoir : deux vaisseaux, quatre frégates, cinq corvettes et deux gabares. Pour la station de l'Inde, il prévoit l'armement de trois vaisseaux, trois frégates, six corvettes et trois flûtes. Les échelles du Levant doivent être dotées d'un vaisseau, de deux frégates et trois corvettes alors que les stations d'Afrique, de Terre-Neuve, et d'Islande, d'un ensemble de quatre frégates et d'un nombre similaire de corvettes. Ainsi, l'ensemble de ces armements doit, dans l'esprit de Kersaint, permettre l'emploi de quatre chefs d'escadre, de 270 officiers majors, 136 gardes de la marine et de 10 290 matelots, pour un total de 2 542 pièces de canons. La station navale étant selon lui la défense naturelle des colonies, elle doit être au centre de la stratégie défensive des colonies. Dans ces conditions, il propose de remplacer les garnisons par une partie des équipages des bâtiments de la station. L'économie d'un bord doit permettre de financer en partie le déploiement des stations. Cette conception de la défense coloniale est ainsi fidèle aux vues du marin permettant dans le même temps d'extraire une partie de l'effort militaire du giron de l'armée de terre, qui, depuis la guerre de Sept Ans et sous l'impulsion du duc de Choiseul, met en œuvre des troupes issues de ses rangs au sein des garnisons coloniales⁴⁶. Dans la seconde partie du mémoire, Kersaint se livre à un exercice de synthèse où la station navale est le socle autour duquel la Marine doit graviter. Il estime que toute nouvelle constitution de la marine royale française, doit considérer « les stations [comme] la donnée d'après laquelle on doit partir⁴⁷ ».

⁴⁴ AN, Paris, Marine, G 127 f°43, mémoire sur la *Marine et l'armée navale appliquées à la défense des colonies*, du comte de Kersaint, 1775.

⁴⁵ AN, Paris, Marine, G 131, f°1, mémoire du comte de Kersaint, rédigé en 1775 avec des annotations datées de l'année 1789.

⁴⁶ Boris Lesueur, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime, Fidelitate per Mare et Terras*, Éditions S.P.M., Paris, 2014, p. 67.

⁴⁷ AN, Paris, Marine, G 131, f°1, mémoire du comte de Kersaint, rédigé en 1775 avec des annotations datées de l'année 1789.

À l'égard de la gouvernance militaire des îles, une fois encore sa position est claire : mettre fin à la subordination de la Marine au gouverneur et en filigrane à celle de l'armée de terre. S'agit-il d'une prise de position corporatiste ou seulement du point de vue d'un marin ? Certainement un peu des deux. Toujours est-il qu'il ne manque pas d'énergie pour chercher à convaincre le maréchal de Castries des avantages du système qu'il promeut. En charge de la station navale des Îles du Vent en 1784, il rédige un mémoire à son égard. La charge violente qu'il mène contre le vicomte de Damas, gouverneur de la Martinique, laisse peu de doute sur les rapports qu'entretiennent les deux hommes. Son exaspération est palpable :

Vous ne pouvez vous faire une idée de la passion avec laquelle le gouvernement de ces colonies regarde la Marine, elle y est étouffée de tous les côtés. Cette partie si essentielle de l'état militaire des îles y est considérée comme inutile. On me l'a dit à moi-même. La Marine inutile dans les colonies...⁴⁸

Comme la majorité du document concerne l'état du port de Fort-Royal, le mémoire est transmis à Fleurieu⁴⁹, en qualité de directeur des ports et des arsenaux de la Marine depuis 1776. Ce dernier ne relève, ni ne donne son avis sur cette question. De retour de quatre ans de campagne aux Antilles, il récidive mais cette fois-ci, le mémoire est co-rédigé avec le chevalier d'Entrecasteaux dans lequel ils donnent leur point de vue sur l'organisation des stations navales. Ils insistent sur la remise en cause de la gouvernance militaire des colonies : « nous croyons de notre devoir de déclarer encore une fois, que les forces navales ne seront utiles dans les colonies qu'à proportion que leur chef sera plus indépendant de ceux qui les gouvernent⁵⁰ ». La réponse du ministre ne se fait pas attendre. Le maréchal de Castries refuse catégoriquement et ajoute :

Nous ferons ici cette simple remarque, lorsque les colonies étaient gouvernées par des officiers généraux de la marine, les instructions des commandants des vaisseaux et d'escadre ne leur prescrivaient que de se concerter, aujourd'hui qu'elles sont par des maréchaux de camps, ces mêmes instructions les envoient à leurs ordres⁵¹.

Ni le maréchal de Castries, ni La Luzerne ne lui donneront pleinement raison, ce qui n'empêchera pas le marin de continuer inlassablement ses travaux, même après la fin de

⁴⁸ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o274, mémoire du 27 janvier 1784 rédigé par le comte de Kersaint.

⁴⁹ Charles-Pierre Claret, comte de Fleurieu, né à Lyon le 2 juillet 1738 et mort à Paris le 18 août 1810. Voir Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, p. 185.

⁵⁰ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o265, mémoire du 20 janvier 1785, signé du comte de Kersaint et du chevalier d'Entrecasteaux.

⁵¹ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o265, mémoire du 20 janvier 1785, réponse du maréchal de Castries en marge du mémoire signé du comte de Kersaint et du chevalier d'Entrecasteaux.

l'Ancien Régime. Les propositions qu'il développe entre 1790 et 1793 étaient déjà pour partie couchées sur le papier au tout début du règne de Louis XVI. Convaincu par la modernité des propositions qu'il invoque, le marin démontre l'approche globale qu'il développe autour du concept de permanence navale. Ses réflexions autour d'un système de bâtiments de garde⁵² dans les ports français illustrent ses vues, tout en mettant en évidence la nécessité de penser la projection navale permanente au lointain et à proximité. Son ambition est alors de constituer une escadre de garde complète, en complément de l'escadre d'évolution, prête à faire voile à chaque instant et composée de 27 bâtiments de guerre répartis dans les cinq ports de guerre métropolitains. Le comte de Kersaint fait le constat qu'après la mise en défense des colonies par l'établissement des stations navales, les côtes métropolitaines restent exclues de défenses navales, précisant :

Aujourd'hui, pendant les 4/5 de l'année, nos côtes, sont découvertes, le roi n'a pas un bâtiment armé pour les défendre et les inspecter, le plus considérable de ses arsenaux n'a même pas une chaloupe de guerre armée et en état de prendre la mer et dont le commandant puisse disposer [...] enfin si quelque circonstance nécessite une expédition pressée, des ordres du roi, en Asie, en Afrique, ou en Amérique, il faut que ses ordres attendent que le bâtiment soit prêt et quelque prompt que soit cette opération, elle peut faire perdre un temps précieux⁵³.

Après la mise en œuvre d'une force navale permanente sous Louis XIV⁵⁴, et la permanence navale active sous le ministère du maréchal de Castries, le marin cherche à compléter plus encore la constitution de la marine, expliquant : « ce que nous proposons, n'est autre que l'emploi de la marine active lorsqu'elle est à terre » afin que l'escadre de garde prépare des hommes « disciplinés, des bas officiers instruits, des canonnières marins exercés » pour les escadres d'évolution et les stations navales. D'après le projet, près de 4 600 hommes sont appelés au service à terre, ne limitant plus la volonté de professionnalisation de la Marine aux seuls officiers⁵⁵ mais à l'ensemble du personnel navigant, gens de mer compris. Il ne faut pas occulter l'influence qu'exerce la Royal Navy sur l'officier breton. À l'image des constructeurs et ingénieurs français soucieux de traverser la Manche et voir ce qui se passe chez le voisin anglais, les marins eux aussi sont curieux et intéressés par les innovations techniques

⁵² AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 24, f°1, *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*, comte de Kersaint, 10 octobre 1786.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Daniel Dessert, *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, Paris, 1996, p. 278.

⁵⁵ Martine Acerra et Jean Meyer, *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1994, p. 70.

ou administratives développées par les Anglais⁵⁶. Nous retrouvons chez le comte de Kersaint cette influence anglaise, auquel son voyage en Angleterre et dans les arsenaux de la Tamise en 1785 n'est pas étranger. Le système de bâtiments de garde dans les ports français ne ressemble-t-il pas aux nombreux « guard ships » dans les ports militaires anglais ?

1.3.3. Verdun de la Crenne (1778)

Sur les stations navales, nous retrouvons chez Jean-René-Antoine, marquis de Verdun de la Crenne une continuité de pensée avec le comte de Kersaint. D'un an son cadet, il partage avec ce dernier un excellent sens marin doublé d'une fine expertise scientifique qui lui valut le commandement en 1771 de la *Flore* lors de la campagne pour tester les nouvelles horloges marines avec Borda et Pingré⁵⁷, et de participer à une campagne scientifique en Baltique. Il profite d'ailleurs d'être à bord de la *Flore*, pour expérimenter une série de mesures à bord de la frégate, remettant d'ailleurs en question certaines théories du mathématicien Bouguer⁵⁸. En 1776, son élection comme membre de l'Académie de marine consacre son parcours scientifique⁵⁹. L'intérêt qu'il porte à l'amélioration technique de la navigation l'amène alors à élargir sa réflexion à d'autres domaines. Il signe en 1778 un « mémoire concernant la défense des colonies françaises de l'Amérique et des moyens pour maintenir une marine militaire en activité en temps de paix⁶⁰ ». Il y détaille avec précision les modalités d'une présence navale ultramarine en temps de paix, sans toutefois utiliser le terme de station navale. Pour autant, son mémoire rappelle le fonctionnement ainsi que l'organisation des stations à partir de 1783. À la différence de Kersaint, il n'exige pas de changement dans la gouvernance des colonies, seulement de disposer aux îles d'un « officier, soit chef d'escadre ou capitaine de vaisseau commandant la marine et tout ce qui serait relatif⁶¹ » et qu'il soit subordonné au gouverneur général de la colonie. Il rejoint cependant Kersaint lorsqu'il évoque la diminution des régiments coloniaux pour les remplacer par une garnison maritime composée de canonnières embarquées sur les bâtiments stationnaires. S'agissant de l'effectif naval de la station, sa proposition est supérieure mais dans l'ensemble assez conforme à celle que nous retrouvons dès 1783 lors de

⁵⁶ Sylviane Llinares. « Les mémoires et les correspondances des marins voyageurs en Angleterre (1764-1785) », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2^e semestre 2010, p. 177-185.

⁵⁷ La campagne a fait l'objet d'une publication : *Voyage fait par ordre du roi en 1771 et 1772, en diverses parties de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique, pour vérifier l'utilité de plusieurs méthodes et instruments servant à déterminer la latitude et la longitude tant du vaisseau que des côtes, isles et écueils qu'on reconnoît, suivi de recherches pour rectifier les cartes hydrographiques par MM. de Verdun de la Crenne, le chevalier de Borda et Pingré*, Paris, Imprimerie royale, 1778.

⁵⁸ Patrice Decencière, « Performance des navires au temps de la marine à voiles », *Neptunia*, n°291, 2018, p. 44.

⁵⁹ Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, p. 525.

⁶⁰ ANOM, Col., F²C 8, 1^{er} juin 1778, mémoire de Verdun de la Crenne au secrétaire d'État de la Marine.

⁶¹ *Ibid.*

la mise en œuvre des stations navales. Il suggère ainsi d'armer pour les colonies de l'Amérique : un vaisseau, trois ou quatre frégates ainsi qu'un nombre égal de corvettes. Il propose et détaille enfin l'utilisation de goélettes et de bateaux attachés aux bâtiments stationnaires et armés par ces derniers.

D'après les sources dépouillées, le nombre de mémoires consacrés aux stations navales ou à l'élaboration d'une doctrine de la Marine en temps de paix, reste faible. Les deux hommes ne doivent certainement pas être les seuls marins à avoir pensé ou couché sur le papier leurs réflexions relatives à l'activité nécessaire en période de paix, ou à propos des stations navales permanentes. Soit peu de traces nous sont parvenues, soit certains mémoires ont été dispersés ici et là dans les centres d'archives dans l'attente d'être relus, les documents laissés par ces deux marins sont riches d'enseignements : doctrine de la Marine active en temps de paix d'un côté, réflexions sur l'importance des stations navales et des « forces navales permanentes⁶² » de l'autre, il n'est guère étonnant de voir ces deux hommes diriger les deux premières stations navales des Petites Antilles après la guerre d'Indépendance américaine.

2. Les dépenses d'une Marine en paix

Outre l'acte politique que constitue l'instauration des stations navales, la traduction budgétaire doit être prise en compte afin de mettre en contexte les prises de décisions successives. D'emblée, cette problématique s'avère ardue tant la comptabilité de l'Ancien régime est labyrinthique et hasardeuse. Les variations et les différences d'estimation du budget de la Marine proposées par les historiens de la Marine en sont un témoignage. L'absence de série statistique est également un frein à une connaissance exacte des dépenses engagées. L'effort financier mené dans l'armement de la flotte n'a pas été équitablement mis en exergue malgré l'importance des sommes investies après la guerre d'Indépendance américaine et dans une plus faible mesure après celle de Sept Ans. Nombreux sont les observateurs à avoir analysé l'effort naval français à l'aune du renforcement de la flotte française, sans mesurer pleinement l'attention portée pour la projection navale durant les années de paix⁶³. Les dépenses lors de la guerre d'Indépendance ont complètement occulté celles enregistrées jusqu'à la veille de la

⁶² AN, Paris, Marine, G 131, f°1, mémoire du comte de Kersaint, rédigé en 1775 avec des annotations datées de l'année 1789.

⁶³ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin Book, London, 2004, p. 361.

Révolution française⁶⁴. En effet, l'armement d'un navire ne laisse que peu de traces. Le faible nombre d'états d'armements, incomplets et très souvent à l'état de documents de travail, s'oppose aux états de flotte dorés et illustrés⁶⁵. Si la construction et l'entretien de la flotte forment une dépense importante, on ne doit pas sous-estimer l'ampleur du coût d'armement. Ainsi, l'armement d'un vaisseau de ligne, pour quelques mois de navigation, se chiffre en dizaine de milliers de livres. Dès lors, la moindre escadre armée représente une dépense de plusieurs millions de livres tournois. À titre d'exemple, en 1790, l'armement sur le pied de paix d'un vaisseau de 74 canons pour un an représente un coût de 445 000 livres⁶⁶ alors qu'une frégate de dix-huit forme une dépense de 230 000 livres. En clair, la campagne d'une frégate dix-huit dans l'océan indien, pour une durée de trois ans, équivaut peu ou prou à la construction d'un vaisseau de 74 canons. Par ailleurs, en 1782, l'expédition de Guichen en 1782 représente à elle seule, une charge de plus de 6,5 millions de livres⁶⁷, soit à peu près le prix de construction nue de huit vaisseaux de 74 canons. L'effort significatif mené par la France et démontré par l'étude de la projection navale se traduit ainsi par l'inflation des dépenses navales, aussi devons-nous essayer de chiffrer et de mesurer l'impact qu'il a eu sur les finances publiques. Que représentent les armements ordonnés en paix sur le budget de la Marine ? Si la permanence navale est le fruit d'une refonte doctrinale, son application passe aussi des arbitrages budgétaires favorables à la Marine.

2.1. Le budget de la Marine et les dépenses d'armement

Alors que de 1750 à 1770, les sources de première main tendent avec plus ou moins d'exactitude à coïncider entre elles, après 1778, les variations sensibles entre les estimations

⁶⁴ Robert D. Harris, « French Finances and the American War, 1777-1783 », *The Journal of Modern History*, Vol. 48, n°2 (jun., 1976), p. 233-258.

⁶⁵ Archives départementales des Yvelines, A 1558, 1^{er} juin 1782, Marine royale de France comparée à celle d'Angleterre et A 1159, 1785, État de la Marine royale de France.

⁶⁶ L'armement pour une durée d'un mois d'un vaisseau de 74 canons est estimé à 37 042 l.t. en paix et à près de 40 000 l.t. en guerre. Dans le même temps, il faut dépenser 16 230 l.t. par mois en paix et 20 125 l.t. en guerre pour armer une frégate de 12. Ces estimations de dépenses s'appuient sur un large périmètre de prise en compte des coûts. Sont comptabilisées de manière précise les dépenses : du déperissement de la mâture, agrès, voiles, poulies et futailles, du déperissement du doublage en cuivre, estimé au 2/3 de sa valeur pour un an, aux journées d'hôpitaux et autres dépenses imprévues, à la consommation journalière de diverses munitions et marchandises, de la table des capitaines, de la subsistance des élèves et volontaires, de l'appointement de aumôniers et instruments de chirurgiens, enfin, des soldes et subsistances des équipages. SHD, Vincennes, Marine, BB⁴ 1^{er}13, *Tableau des diverses natures de dépenses à faire pour l'armement en paix et en guerre pendant un mois des vaisseaux et autres bâtiments du roi*, auteur inconnu, 1790.

⁶⁷ Martine Acerra, André Zysberg (dir.), *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Sedes, Paris 1999, p. 88.

des uns et des autres rendent très difficile, sinon impossible d'apprécier fidèlement les budgets de la Marine⁶⁸.

Le retour de la paix s'accompagne du désarmement massif des escadres engagées durant le conflit. La mise au repos des unités de guerre, accompagnée de la démobilisation des équipages, allège en partie les dépenses qui incombent à la Marine. Entre 1783 et 1787, le budget de la Marine est divisé par trois passant selon certaines estimations de près de 143 à 45 millions de livres tournois⁶⁹. En 1789, l'enveloppe attribuée à la Marine est en légère baisse comme le déplore La Luzerne et subit une diminution de 4,5 millions de livres⁷⁰. Necker confirme de son côté les chiffres évoqués par le secrétaire d'État de la Marine⁷¹, démontrant que l'investissement dans la Marine n'a que peu diminué à la suite du départ de Ségur et du maréchal de Castries au cours de l'été 1787⁷². Jusqu'en 1791, le budget semble se maintenir puisque les estimations formulées par Montesquiou ou Lebrun⁷³, au nom du comité des finances, varient respectivement entre 40,5 et 50 millions⁷⁴. Malgré la variation des estimations, le budget de la Marine après la guerre d'Indépendance américaine s'établit dans une fourchette de 40 à 45 millions de livres tournois par an. Il ne revient ni à son niveau d'avant la guerre de Sept Ans, ni à celui qu'il avait durant la décennie 1770⁷⁵.

⁶⁸ Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Éditions Cujas, Paris, 1965, p. 179.

⁶⁹ L'évaluation du budget de la Marine pour l'année 1783 vient de Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerre – Administration – Exploration*, Sedes, Paris, 1996, p. 115. S'agissant du budget de 1787, il faut consulter les archives privées du maréchal de Castries, conservées aux Archives Nationales : AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 23 f°39, *Aperçu des dépenses de la Marine et des colonies pendant l'année 1787*, non signé.

⁷⁰ ANOM, Col., F³ 158, f°406, Mémoire de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé, adressé à Louis XVI, 1790.

⁷¹ État général des revenus et dépenses fixes, présenté par Necker aux États généraux le 5 mai 1789, dans *Œuvres complètes de M. Necker publiées par M. le baron de Staël, son petit-fils*, Librairies Treuttel et Würtz, 1821, tome VI, p. 517 et 617.

⁷² John Francis Bosher, *French Finances, 1770-1795, From Business to Bureaucracy*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, p. 39.

⁷³ Montesquiou et Lebrun sont tous les deux rapporteurs du Comité des finances à l'Assemblée constituante.

⁷⁴ Marcel Marion, *Histoire financière de la France depuis 1715*, Librairie Rousseau et C^{ie}, Paris, 1927, tome 2, 1789-1792, p. 259.

⁷⁵ Patrick Villiers chiffre le budget de la Marine (colonies non comprises) à 40 millions de livres en 1756. Celui-ci connaît un pic à 56,9 millions de livres en 1759 avant une baisse à 24,5 millions de livres en 1762. Voir Patrick Villiers, Jean-Pierre Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Hachette Livre, Paris, 1997, p. 91. Etienne Taillemite estime le budget de la Marine à 17,7 millions de livres tournois en 1774. Voir Etienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 3^e édition, 2010, p. 255. Michel Vergé-Franceschi chiffre quant à lui une dépense moyenne annuelle de près de 37 millions de livres tournois durant la période 1771-1777. Voir Michel Vergé-Franceschi, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerre – Administration – Exploration*, Sedes, Paris, 1996, p. 115. Georges Lacour-Gayet porte enfin à 27,5 millions la dépense pour la Marine durant l'année 1774. Voir Georges Lacour-Gayet, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Honoré Champion, Paris, 1905, p. 15.

Le maréchal de Castries, grâce au soutien de Louis XVI et de Marie-Antoinette dont il est proche⁷⁶, réussit le tour de force de maintenir à un niveau élevé le financement de la Marine, au grand dam du contrôleur général des finances Joly de Fleury expliquant quelques mois avant son départ à son homologue de la rue de la Surintendance : « L'augmentation de vos besoins depuis la paix, me tient dans un état d'incertitude que j'ai supporté pendant la guerre et que je ne puis supporter en temps de paix⁷⁷ ». Malgré le retour de la paix, le bras de fer continue entre les deux administrations. Avant son départ, Joly de Fleury eut le temps de constituer un conseil des finances où il siégeait avec Vergennes et Miromesnil, pour superviser les dépenses ; en ligne de mire, le contrôle des dépenses du secrétariat d'État de la guerre et de la Marine, avec naturellement comme cibles Ségur et de Castries⁷⁸. Après le passage éclair de d'Ormesson au ministère, Calonne, nouveau contrôleur des finances à partir de novembre 1783, va plus loin que ses prédécesseurs. Les relations entre Calonne et de Castries sont loin d'être chaleureuses, ce dernier n'ayant jamais caché revoir son proche Necker à ce poste. Les mesures d'économie prônées par Calonne ne sont pas du goût du maréchal. Le secrétaire d'État de la Marine prévient dès le mois de novembre son homologue qu'il ne tolérerait aucune réduction des dépenses de la Marine⁷⁹. Jusqu'en 1787, le maréchal de Castries peut compter sur le soutien de Vergennes, chef du conseil des finances pour maintenir à distance l'action de Calonne et les réductions qu'il propose, d'autant qu'à Versailles, tous mesurent et prévoient le retour prochain de la guerre contre l'Angleterre. L'année 1787 et les troubles qui se déroulent aux Provinces-Unies contribuent à maintenir la pression. La disparition de Vergennes le 14 février 1787, associée à la banqueroute le 2 février 1787 du trésorier de la Marine, Baudard de Saint-James⁸⁰, augmentent la tension tout en fragilisant de Castries. Il quitte son département le 1^{er} septembre 1787, un mois après le départ de son ami Ségur. Au même moment, l'assemblée des notables offre une tribune à Calonne pour exposer au roi la réalité des finances de l'État et régler ses comptes avec Necker. Il n'épargne ni le Génois ni le maréchal de Castries et critique ouvertement son prédécesseur qu'il accuse d'avoir sous-évalué volontairement les dépenses

⁷⁶ Duc de Castries, *Maréchal de Castries, serviteur de trois rois*, Éditions Albatros, Paris, 1979, p. 132.

⁷⁷ Alain Boulaire, *La Marine française, de la Royale de Richelieu aux missions d'aujourd'hui*, Éditions Palantines, 2011, p. 161. La citation provient du fonds Joly de Fleury 1442 P°53, 1783, conservé à la BnF, département des manuscrits.

⁷⁸ Marcel Marion, *Histoire financière de la France depuis 1715*, Librairie Rousseau et C^{ie}, Paris, 1927, tome 1 1715-1789, p. 345.

⁷⁹ Duc de Castries, *Maréchal de Castries, serviteur de trois rois*, Éditions Albatros, Paris, 1979, p. 135.

⁸⁰ Marie-Laure Legay, *Histoire de l'argent à l'époque moderne. De la Renaissance à la Révolution*, Armand Colin, Paris, 2014, p. 190.

engagées lorsqu'il était directeur général des finances⁸¹. La dépense ordinaire de 29 millions de livres pour la Marine pour l'année 1781 lui paraît d'autant plus erronée et improbable qu'il explique avoir bataillé pour fixer le budget ordinaire de la Marine à 34 millions en temps de paix. Plus intéressant, les critiques n'épargnent pas de Castries qu'il blâme d'avoir toujours « outrepassé » les financements reçus⁸². Dans la pratique, les ministres gèrent alors plus ou moins le propre budget⁸³. Calonne confirme, sans toutefois chiffrer, le sentiment d'une dépense annuelle réelle bien supérieure au budget alloué pour la Marine. Les chiffres rapportés par Malouët en 1791 donnent une idée –sans être avérée– des montants additionnels, bien que le député ne détaille pas les résultats qu'il évoque⁸⁴. Ces derniers se chiffrent à une moyenne de 63 millions de livres tournois entre les années 1784 et 1789, avec un pic en 1788 provenant du fonds extraordinaire de quatorze millions de livres à l'issue de la préparation de guerre de l'année passée. Pire, Malouët écarte paraît-t-il le remboursement de la dette dans le gonflement des dépenses de la Marine. L'énormité des sommes supplémentaires –près de 19 millions de livres en moyenne par an au-dessus des programmations militaires– doit être prise avec précaution et réduit l'historien aux spéculations. L'ancien inspecteur des finances, René Stourm élargit l'optique et évoque des largesses s'étendant à tous les départements, chiffrant à 224 millions l'augmentation totale des budgets entre 1781 et 1787⁸⁵. La ventilation des surcroûts de dépenses par année n'est pas connue mais confirme toutefois le flou comptable consécutif à la guerre. Elle impose de prendre en considération un engagement financier en faveur de la Marine plus conséquent qu'il n'y paraît et qui se maintient jusqu'à la Révolution alors que l'état des finances de la Marine est de plus en plus dramatique⁸⁶. La respiration budgétaire habituelle alternant avec une explosion des dépenses lors de la guerre, suivie d'une restriction drastique la paix revenue, se voit atténuée et plus nuancée qu'auparavant.

2.2. Un budget en paix renforcé pour faire naviguer la Marine

⁸¹ *Compte rendu au roi par M. Necker, directeur général des finances, au mois de janvier 1781*, Imprimerie royale.

⁸² Charles-Alexandre de Calonne, *Réponse de M. de Calonne à l'écrit de M. Necker, publié en avril 1785, contenant l'examen des comptes de la situation des finances rendus en 1774, 1776, 1781, 1783 et 1787*, Imprimerie T. Spilsbury, Londres, janvier 1788, p. 45.

⁸³ Marie-Laure Legay, Joël Félix et Eugene White, « Retour sur les origines financières de la Révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, 365, avril-juin 2009, p. 191.

⁸⁴ Malouët évoque une dépense annuelle de : 1784 : 63 724 996 livres // 1785 : 62 911 620 livres // 1786 : 52 726 829 livres // 1787 : 69 272 986 livres // 1788 : 82 525 475 livres // 1789 : 49 287 286 livres. Voir Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député à l'Assemblée nationale*, tome 1, 1791, p. 224.

⁸⁵ René Stourm, *Les finances de l'Ancien Régime et de la Révolution, origines du système financier actuel*, Guillaumin et Cie, Paris, 1888, tome 2, p. 234.

⁸⁶ Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Éditions Cujas, Paris, 1965, p. 368.

Émanant des fonds privés du maréchal de Castries, le document ci-dessous –dont l'auteur nous est inconnu –donne un aperçu précieux de la répartition des dépenses de la Marine durant l'année 1787. Ce budget prévisionnel porte sur la somme de 45 millions de livres tournois.

Tableau 4. Estimation du budget de la Marine pour l'année 1787

Ventilation des dépenses	Montant (livres tournois)
<i>Dépenses fixes</i>	13 400 000
<i>Dépenses variables, dont :</i>	18 600 000
<i>Armement de 60 bâtiments</i>	7 550 000
<i>Construction navale</i>	5 100 000
<i>Autres dépenses</i>	5 950 000
<i>Dépenses extraordinaires</i>	1 445 000
<i>Budget des colonies</i>	11 550 000
<i>Budget de la Marine</i>	45 000 000

Source : AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP306 23 f° 39, *Aperçu des dépenses de la marine et des colonies pendant l'année 1787, non signé.*

Hasard de calendrier, l'année 1787 constitue le pic des armements durant l'entre-deux-guerres et offre une vision bienvenue de la limite haute des dépenses d'armement en période de paix. Les dépenses fixes se chiffrent à près de 13,4 millions de livres tournois⁸⁷. Ainsi, la dépense représente légèrement moins de 30 % du budget global de la Marine et des colonies. Les dépenses variables forment quant à elles la somme de 18 600 000 livres tournois⁸⁸, soit 41 % du budget de la Marine. L'estimation d'armement porte sur soixante bâtiments pour les stations navales, ce qui est conforme aux résultats observés. Les dépenses liées aux colonies et rattachées au secrétariat de la Marine représentent 11 550 000 de livres tournois (25 %). Enfin, les dépenses extraordinaires closent cet aperçu avec une enveloppe –jugée trop faible par l'auteur –de près de 1 445 000 de livres (3,20 %).

Les dépenses variables constituent le cœur de notre réflexion. Cette ligne de crédit comprend plusieurs postes de dépenses, à savoir les fonds finançant la construction de nouvelles unités, l'entretien de la flotte et l'armement des bâtiments en période de paix. L'armement et la construction de nouvelles unités forment ensemble les deux postes de dépense les plus élevés,

⁸⁷ Dans les dépenses fixes, l'auteur additionne les dépenses d'appointements des officiers militaires et des soldats (5 830 000 l.t.), les appointements des officiers d'administration (1 603 000 l.t.) et les appointements des officiers, des chiourmes, malades, dépenses secrètes, frais de régie, etc... (5 967 000 l.t.).

⁸⁸ Dans les dépenses variables sont additionnées les radoubs (1 950 000 l.t.), l'entretien journalier des bâtiments désarmés dans les ports (1 100 000 l.t.), le dépérissement des effets de marine dans les ports (1 900 000 l.t.), la construction navale (5 100 000 l.t.), l'entretien, les réparations et le renouvellement des bâtiments pour le service intérieur des ports (1 000 000 l.t.) et l'armement de 60 bâtiments pour les stations, les évolutions navales et les transports (7 550 000 l.t.).

pour respectivement 7 550 000 l.t. et 5 100 000 l.t. Les stations navales, les évolutions et la logistique des arsenaux représentent cumulés, le plus grand poste de dépense de la Marine française et équivalent à près de 17 % du budget de la Marine et des colonies alors que l'effort de construction ne représente que 11 % ; pourcentage conforme aux conclusions émises par Jean Meyer et Martine Acerra sur le coût dérisoire de la construction navale rapportée à l'ensemble des dépenses annuelles de la Marine de guerre⁸⁹. Comparé au seul budget de la Marine –à l'exclusion donc des colonies –estimé à 32 millions de livres, l'armement en paix se rapproche des 25 %. Toute proportion gardée, ce budget d'armement représente donc à peu de chose près le budget total de la Marine en 1716⁹⁰.

L'année suivante, un projet de dépenses fait monter l'addition à plus de 9 millions de livres tournois⁹¹, tandis qu'en 1789, la baisse des dépenses d'armement commence à se faire sentir. La flotte armée est réduite, de sorte que l'estimation du conseil de la Marine en date du 6 novembre 1789 chiffre la dépense ordinaire à la somme exacte de 4 873 776 livres. À cette somme, il faut ajouter une estimation de 276 000 livres pour les frais de continuation de campagne des deux frégates en station de l'Inde et de 658 000 livres pour la station du Levant. La somme totale approuvée par le secrétaire d'État de la Marine est de 5 807 776 livres⁹², soit d'un million supérieure à celle proposée par le député Malouët⁹³.

Admettons une dotation d'armement moyenne estimée de sept millions de livres par an, l'enveloppe globale allouée pour la période 1784-1792 est sans équivalent en période de paix et atteint 63 millions de livres tournois, soit approximativement deux années du budget de la Marine, sans compter celui des colonies. Par ailleurs, l'effort croissant d'armement des unités de guerre n'empiétant ni sur l'entretien ni sur l'augmentation de la flotte. Effectivement, l'effort de construction dans les ports français entre 1783 et 1789 se chiffre à 28 vaisseaux de ligne et 23 frégates⁹⁴. À partir des chiffres proposés par Martine Acerra et Jean Meyer, l'investissement dans la construction navale s'élève donc à près de 45 millions de livres pour la période, soit

⁸⁹ Martine Acerra, André Zysberg (dir.), *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Sedes, Paris 1999, p. 88.

⁹⁰ Patrick Villiers, « Le Régent, la marine et les colonies, 1^{er} septembre 1715 - 2 décembre 1723 », *Revue du Nord*, 2015/4 (n°412), p. 886.

⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f°102, n.s., *Précis du projet des dépenses en tout genre pour l'activité des forces navales pendant l'année 1788*, Document intégré au dossier Marquis de Nieul, commandant l'escadre d'évolution de 1788.

⁹² AN, Paris, Marine, B⁵ 29, 13 décembre 1789, Conseil de la Marine, annoté sans doute par La Luzerne.

⁹³ Il arrondit à 4 800 000 livres. Voir Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député à l'Assemblée nationale*, tome 1, 1791, p. 223.

⁹⁴ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 56.

environ 6 400 000 livres par an⁹⁵. Le budget de construction et d'entretien s'inscrit alors dans une fourchette de 10 à 15 % du budget annuel de la Marine. Cet investissement est maintenu après la Révolution française et jusqu'aux guerres révolutionnaires de 1793 avec un rythme de croisière de cinq vaisseaux de ligne par an pour 4,5 frégates.

2.3. Comparer les stations

Les stations navales n'échappent pas au flou budgétaire, conforme en cela à la comptabilité de l'Ancien Régime. Les archives dépouillées n'ont permis de mettre la main que sur un seul document – un projet d'armement – établissant une comparaison budgétaire. Toutefois, les modalités de construction du tableau reporté ci-dessous, nous sont inconnues. Il est plausible de penser que l'auteur, dont le nom ne nous est pas parvenu, a calculé le coût de chaque station suivant les mêmes critères, rendant alors la comparaison envisageable.

Avec une quinzaine de bâtiments en Méditerranée et plus d'une trentaine dans les Antilles, l'effectif semble quelque peu gonflé par rapport à la réalité. Il faut plutôt compter une vingtaine pour les deux stations antillaises et sept à huit pour la Méditerranée. *A contrario*, l'estimation du nombre de flûtes ou de gabares mobilisées est bien en deçà des besoins de la Marine en 1788, que l'on peut estimer au double. Néanmoins, malgré ces variations, l'équilibre dans la répartition des forces navales demeure respecté et rend exploitable le document.

⁹⁵ À raison de 1 225 000 livres pour la construction d'un vaisseau de second rang et de 477 000 livres pour une frégate. Voir Martine Acerra, André Zysberg (dir.), *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, Sedes, Paris 1999, p. 80.

Tableau 5. Répartition géographique et coût des campagnes (1788)

Station navale	Vaisseau	Frégate	Corvette	Unité légère	Total de bâtiments	Dépense de la station (l.t.)
<i>Escadre d'évolution</i>	0	12	3	9	24	1 317 929
<i>Terre-Neuve</i>	1	0	1	1	3	395 109
<i>Côte d'Afrique</i>	0	2	1	1	4	304 715
<i>Méditerranée</i>	0	6	4	5	15	1 307 372
<i>Îles du Vent</i>	2	4	6	5	17	1 582 060
<i>Îles sous le Vent</i>	2	6	4	3	15	1 597 976
<i>Inde</i>	1	6	0	0	7	1 538 746
<i>Instruction des élèves</i>	0	0	3	0	3	107 280
<i>Transports</i>	--	--	--	--	18 flûtes ou gabares	877 347
Total	6	36	22	24	106	9 028 537

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o102, 1788, auteur inconnu, *Précis du projet des dépenses en tout genre pour l'activité des forces navales pendant l'année 1788. Document intégré au dossier Marquis de Nieuil, commandant l'escadre d'évolution de 1788.*

La comparaison telle qu'elle apparaît sur le projet de dépenses d'armement donne une idée appréciable de la ventilation des coûts. Ainsi, la dépense apparaît, en montant absolu, relativement semblable entre les stations navales. En effet, le coût unitaire des stations de la Méditerranée, des Antilles et de l'océan Indien est compris entre 1,3 et 1,5 million de livres. C'est également le montant estimé de l'escadre d'évolution, équivalente à une « septième » station navale française. Celle-ci est particulièrement bénéfique pour la formation des équipages et des états-majors. Toutefois, son coût élevé, supérieur à un million de livres pour quelques mois de navigation en faisait une cible toute désignée dans un contexte budgétaire contraint. Sa reconduction en 1789 devenait donc délicate.

Cependant, la différence des effectifs d'une station à une autre, nécessite également d'être prise en compte pour apprécier le ratio coûts/effectifs.

Tableau 6. Comparaison des coûts entre les stations navales

Station navale	Nombre de bâtiments	Coût de la station	Ratio coût/effectif
<i>Escadre d'évolution</i>	22 %	14,5 %	0,6
<i>Terre-Neuve</i>	2,8 %	4,3 %	1,5
<i>Côte d'Afrique</i>	3,7 %	3,3 %	0,8
<i>Méditerranée</i>	14,6 %	14,4 %	0,9
<i>Îles du Vent</i>	16 %	17,5 %	1,0
<i>Îles sous le Vent</i>	14 %	17,6 %	1,2
<i>Inde</i>	6,6 %	17 %	2,5
<i>Instruction des élèves</i>	2,8 %	1,1 %	0,4
<i>Transports</i>	16 %	9,7 %	0,6

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o 102, 1788 et auteur inconnu, *Précis du projet des dépenses en tout genre pour l'activité des forces navales pendant l'année 1788. Document intégré au dossier Marquis de Nieuil, commandant l'escadre d'évolution de 1788.*

Assez logiquement, les stations navales les plus lointaines sont aussi les plus coûteuses, comme l'expose le tableau ci-dessus. La palme revient à la station de l'océan Indien. Effectivement, avec seulement 6,6 % des armements annuels, mais près de 17 % du coût annuel d'armement, son ratio coût/effectif est de 2,5 et dépasse de loin les autres stations. Pour les stations navales de la Méditerranée et des Antilles, le ratio est faible. La station du Levant compte ainsi pour 14,6 % des armements et pour 14,4 % du coût, tandis que les stations des îles du Vent et sous le Vent forment respectivement 16 % et 14 % des armements pour 17,5 % et 17,6 % des coûts. La comparaison entre les stations navales des îles sous le Vent et de l'Inde permet de mesurer les variations d'armements entre les stations. Pour la première, la dépense par bâtiment est en moyenne de 106 000 l.t. alors qu'elle est de 219 000 l.t. pour les bâtiments de la station de l'Inde. Cette dernière coûte près du double de celle des îles sous le Vent alors qu'elle est deux fois moins dotée.

Le ratio permet de constater une dépense élevée pour la station de Terre-Neuve, la plaçant juste derrière celle de l'Inde. Les stations antillaises limitent les dépenses compte tenu certainement d'un effet d'échelle, les stations étant bien pourvues et à faible distance l'une de l'autre. Enfin, le ratio le moins élevé concerne, l'armement de trois bâtiments pour l'instruction des élèves, l'escadre d'évolution et le transport en cabotage des bâtiments de charge de la Marine. Évoluant le long des côtes métropolitaines, les campagnes sont de courte durée, ne nécessitant qu'un armement léger et surtout aucun coûteux ravitaillement en cours de campagne.

L'analyse comptable, au-delà du projet évoqué s'avère ardue en raison des sources consultées. Les chiffres sont parcellaires et il n'est pas possible d'en tirer une vision globale.

Toutefois, nous aurons l'occasion d'évoquer le détail de quelques dépenses « effectives » lors du chapitre final quand il s'agira d'évoquer la problématique des dépenses en situation réelle.

Enfin, la reconstruction théorique des coûts suivant l'effectif de notre corpus n'apparaît pas comme une piste sérieuse et s'apparente à un numéro d'équilibriste. En effet, si plusieurs documents à notre disposition chiffrent les dépenses d'armement par mois ou par an, ces derniers ne s'accordent pas entre eux. En 1770, un projet de dépenses d'une escadre permet d'extrapoler la dépense d'armement par mois d'une frégate de douze à la somme de 14 281 l.t.⁹⁶. En 1786, un tableau conservé dans la sous-série B⁵ détaille l'ensemble des dépenses mensuelles par type de bâtiments de guerre. Il indique une somme en paix de 8 223 l.t. pour une frégate de douze⁹⁷. Enfin, pour l'année 1790, d'autres tableaux d'apparence identique font état d'une dépense mensuelle de 16 230 l.t.⁹⁸. Dans ces conditions, il est difficile de tirer des conclusions de ces variations, d'autant qu'elles ne semblent pas être le fruit de l'inflation.

3. Composer les stations navales

3.1. Assumer la rivalité avec l'Angleterre

Prenons un instant la direction de Versailles. À deux pas du château, dans le flambant neuf ministère des Affaires étrangères et de la Marine, inauguré en 1762 par Choiseul, les commis s'affairent ici et là, lisent, rédigent, signent, transmettent et expédient lettres et instructions aux quatre coins du monde. C'est là aussi, dans ces bureaux feutrés, où de Castries siège trois fois par semaine à partir d'octobre 1780, que la politique navale de la France se construit, où l'expédition des bâtiments de guerre est pensée, où la France se projette dans le monde. Sous le ministère du Duc de Choiseul ou durant celui du maréchal de Castries la question ne s'apprécie pas de la même manière. Lorsque le maréchal de Castries met en œuvre les stations navales permanentes, il sort victorieux d'une guerre maritime et traite d'égal à égal la paix à venir. C'est tout l'inverse pour le duc de Choiseul. La France n'a que partiellement les mains libres pour décider de l'emploi de ses forces navales. Dans un premier temps, la politique est de faire profil bas. Le comte d'Estaing est contraint de revoir sa copie quant à l'emploi de

⁹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 115 f^o3, état de dépenses à faire pour l'armement pendant six mois d'une escadre, Brest, Rochefort, Toulon, n.s., 1770.

⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁵ 28, *Tableau qui fait connaître le nombre d'individus embarqués sur un bâtiment de chaque espèce, tant en guerre qu'en paix, ainsi que les dépenses que chaque bâtiment occasionne par mois, non compris le traitement des officiers généraux et des officiers commandant les bâtiments*, n.s., 1786.

⁹⁸ SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 1 f^o13, tableau des diverses natures de dépenses à faire pour l'armement en paix et en guerre, 1790.

vaisseaux de ligne aux Antilles. Il écrit : « j'ai proposé des armements trop dispendieux qui pourraient, malgré la précaution d'être marqués en flûte, inquiéter les Anglais⁹⁹ ». Certes, les finances, pas plus que l'état de la flotte, ne permettent pas de mettre en œuvre des stations navales, mais l'Angleterre veille au grain et surveille attentivement les mouvements de la France. Certains événements viennent le rappeler. La présence de l'*Amphion* commandé par Tronjoly en 1764, entraîne immédiatement un rappel à l'ordre de la part du gouverneur anglais Pallisser. Ce dernier exige le départ du vaisseau de ligne de cinquante canons, d'après l'article VI du traité de Paris de 1763, interdisant la présence d'une force militaire supérieure à cinquante hommes. L'opposition de Tronjoly n'est qu'une façade. Certes, l'article VI ne stipule pas explicitement l'interdiction de vaisseau de ligne mais que peut bien opposer Tronjoly aux Anglais alors même que ses instructions lui ordonnent d'éviter de faire des vagues¹⁰⁰ ? Ce dernier est obligé de battre en retraite. Sous couvert de favoriser l'entente entre les deux nations, il annule sa navigation jusqu'au nord de Terre-Neuve afin de ne pas contrarier davantage le gouverneur Pallisser¹⁰¹. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, les restrictions ne s'inscrivent plus dans un rapport de force au détriment de la France mais dans un jeu d'égal à égal entre les deux puissances maritimes. La défense d'armer des vaisseaux de ligne dans l'océan Indien s'impose aux deux nations. L'ambition de la France, à partir de 1783, n'est plus de pouvoir armer sans opposition anglaise quelques unités de guerre ici ou là, mais d'opposer aux Anglais une force égale à celle qu'ils projettent à travers le globe. L'ambition de rivaliser avec les Anglais est intacte entre 1763 et 1783¹⁰², seulement, durant les années 1760 et jusqu'au milieu des années 1770, la France n'est pas encore prête pour sa revanche.

Pour pouvoir apprécier correctement la projection des forces navales françaises et ses objectifs, il faut nous inscrire dans une logique de rapport de force. Au XVIII^e siècle, il se cristallise autour de la puissance maritime de l'Angleterre. La France, après la guerre de Sept Ans, ne conçoit le réarmement que dans l'optique d'une revanche. Il s'agit de laver l'affront fait au royaume¹⁰³ et, dans un héritage westphalien, de « contenir l'Angleterre dans des justes bornes¹⁰⁴ ». S'opère alors un changement dans la politique maritime française. Les Français

⁹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o216, lettre du mois de juillet 1765, comte d'Estaing au duc de Choiseul.

¹⁰⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o105, lettre du 12 octobre 1764, Tronjoly au secrétaire d'État de la Marine

¹⁰¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o110, lettre du 18 juillet 1764, Tronjoly à Pallisser, gouverneur anglais.

¹⁰² Alain Morgat, « La reconstruction de la marine royale après la guerre de Sept Ans. Le cas de Rochefort », dans Laurent Veyssièrre, Philippe Joutard et Didier Poton (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de paix 1763-1783*, PUR, Rennes, 2016, p. 150.

¹⁰³ Ernest Harnold Jenkins explique : « Il n'y a peut-être jamais eu de gouvernement européen, même en France après la guerre de 1870-1871, qui ait été autant mû par la passion exclusive d'une revanche que celui de Choiseul. », dans *Histoire de la Marine française*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 173.

¹⁰⁴ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21, f^o 16, mémoire sur la Marine, n.s., 1784.

s'appliquent à comprendre les raisons des échecs passés et à tirer les leçons d'une politique maritime que l'expérience et l'histoire ont montré défailante. Et c'est naturellement vers l'Angleterre que les regards se tournent. Les autorités mesurent que nulle puissance qui ne domine les mers ne peut maîtriser le continent. En cas de nouvelle guerre, la promptitude de l'armement de la flotte et la capacité de projection rapide de bâtiments vers les colonies sont les deux clés de la protection de ces dernières et de la mainmise sur les colonies étrangères. Il n'est plus concevable de revivre comme en 1755 la capture de la flotte et de ses six mille marins français de Terre-Neuve¹⁰⁵. Dès lors, maintenir une force navale permanente dans les espaces maritimes coloniaux devient une obligation stratégique. Avec lucidité, le maréchal de Castries, assume pleinement la rivalité avec l'Angleterre et expose une politique volontariste :

Si des stations, des croisières eussent été réparties sur le globe ainsi que les Anglais en ont dans toutes les parties du monde, et ainsi que votre Majesté a ordonné qu'il y en eût actuellement dans toutes celles où les Anglais en auront, le commerce eût été respecté, celui d'Angleterre eût été intercepté et eût rendu les armements de sa Majesté possibles à exécuter¹⁰⁶.

Le roi de France se doit donc d'opposer à l'Angleterre une puissance maritime équivalente là où celle-ci opère et l'on recommande aux gouverneurs de garder l'œil en permanence sur les îles anglaises afin d'en connaître les effectifs. Toutes les raisons sont alors bonnes pour envoyer des bâtiments du roi en visite à Antigua ou à la Jamaïque, qu'il s'agisse d'annoncer un changement de gouvernement ou d'une prétendue réparation à faire. L'objet est toujours de connaître l'état de défense des îles et l'effectif naval adverse présent en rade¹⁰⁷. Sur ce point, rien n'est spécifiquement français. La relâche d'une goélette anglaise à Fort-Royal, sous couvert d'une dépêche de l'amiral Hughes pour le vicomte de Damas laisse Verdun de la Crenne amusé : « je crois que le principal but de sa mission était de venir voir ce qui se passe à Fort-Royal et que le nombre de bâtiments arrivés depuis peu avait pu donner quelques inquiétudes aux Anglais¹⁰⁸ ». Les Anglais sont extrêmement bien renseignés sur les mouvements des bâtiments de guerre français. La correspondance des commandants de station anglais laisse voir une connaissance très précise des bâtiments français en station, ainsi que les déplacements et la nature exacte des armements. L'escale à Toulon en septembre 1784 du *Phacton*, permet à Colpoys, son commandant, de constater l'absence du vaisseau de ligne le

¹⁰⁵ Rémi Monaque, *Une histoire de la marine de guerre française*, Éditions Perrin, Paris, 2016, p. 138.

¹⁰⁶ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21, f° 16, mémoire sur la Marine, n.s., 1784.

¹⁰⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 279, f°104, lettre du 11 février 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁸ AN, Paris, Marine, 4JJ24 96, journal de navigation du *Réfléchi*, commandé par Verdun de la Crenne.

Séduisant en mission secrète auprès de la Porte. Si l'officier anglais ne connaît pas la destination du bâtiment, les huit mois de rations à bord du bâtiment lui sont connus ainsi que la présence d'un ambassadeur à son bord¹⁰⁹.

En 1785, la comparaison des forces navales françaises et anglaises dans les Petites Antilles donne l'avantage à l'Angleterre.

Tableau 7. Comparaison des divisions navales françaises et anglaises en station aux îles du Vent durant l'année 1785

Types de bâtiments stationnaires	Division navale française	Division navale anglaise ¹¹⁰
Vaisseau	1 (64 canons)	1 (50 canons)
Frégate	2	3
Corvette	6	2
Unités légères	3	8
Nombre de canons	224	306

Source : AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21, f°16/2, 1784, mémoire sur la Marine, n.s.

Cet avantage est relatif puisqu'il provient des huit sloops. Certes, les frégates anglaises sont plus puissamment armées que les françaises — il s'agit de frégates de 44 et 38 canons — mais le bâtiment amiral reste un vaisseau de 50 canons. Les bureaux de la Marine estiment l'écart de force à près de 72 canons soit un alignement de 306 canons côté anglais contre 224 canons pour la France. Mais cette comparaison est insuffisante et d'ailleurs le maréchal de Castries ne s'y trompe pas. Il prend la décision qu'au désarmement du *Réfléchi* il faudra armer des vaisseaux de 74 canons « parce que la guerre arrivant, la supériorité anglaise en petits bâtiments à quelque nombre qu'ils soient portés seront obligés de céder à la force d'un vaisseau de rang¹¹¹ ». L'équilibre des forces navales n'explique pas tout. Si l'Angleterre oppose 306 canons à la France pour la station des Îles du Vent, pourquoi ne pas armer en retour quatre vaisseaux de 74 canons et ainsi rééquilibrer la balance des forces ? Au rapport de force se greffent d'autres impératifs, parmi lesquels la lutte contre la contrebande tient bonne place. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans le quatrième chapitre.

¹⁰⁹ Public Record Office, London, ADM 1/388, lettre du 22 septembre 1784, Colpoys à l'Amirauté.

¹¹⁰ Public Record Office, London, ADM 8/61, Ships. La division navale anglaise commandée par R.Hughes est composée du vaisseau *Adamant*, des frégates *Mediator* (C. Collingwood) et *Latona* (C. Sandys), des corvettes *Boreal* (H. Nelson), *Unicorn* (C. Stirling), *Ariane* ; et des sloops *Rattler*, *Falcon*, *Falcorn*, *Annibal*, *Wimply*, *Ricoverly*, *Polican* et *Porten*.

¹¹¹ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21, f°16/2, 1784, mémoire sur la Marine, non signé. Le vaisseau de 64 canons le *Réfléchi* est alors le vaisseau amiral de la division aux Îles du Vent. Dès l'année 1786, il est remplacé par le *Patriote* portant 74 canons. Il en est de même pour la division des Îles sous le Vent. Après l'armement des vaisseaux de 50 canons le *Amphion*, la station navale accueille le *Téméraire* de 74 canons.

3.2. Renforcer les états-majors et les équipages en paix

Après réduction drastique du nombre d'officiers, Sartine fixe en 1777, le nombre du Grand Corps à 844 officiers¹¹². À la signature de la paix, l'augmentation des effectifs s'est déjà fait sentir et plusieurs promotions au cours de la guerre ont gonflé les rangs. Rien que durant celle du 9 mai 1781, 31 nouveaux capitaines de vaisseau sont promus, permettant de dénombrer au cours de l'année 1784, 1 150 officiers sous les drapeaux¹¹³. Sous le secrétariat de la Marine du maréchal de Castries, la distribution du corps est remaniée et étoffée, le nombre d'officiers par grade est nouvellement fixé comportant théoriquement 1 720 officiers par la création de chefs de divisions, de majors et de sous-lieutenants de vaisseau. L'effectif réel est amené à varier. En 1786, l'ordonnance prévoit 27 chefs de division parmi les 100 capitaines de vaisseau. En 1789, l'effectif se chiffre à 40. Dans le même temps le nombre de lieutenants de vaisseau s'élève à 578, soit un peu moins d'une centaine au-dessous de l'effectif théorique¹¹⁴. En tout, le corps est ainsi composé de 1 657 officiers, soit le double de ce qu'il était lors du ministère de Sartine. À mesure que s'accroît le corps des officiers, montent en pression les dispositifs de formation, nécessitant soit d'accroître le nombre d'officiers en activité et embarqués ou bien de missionner un plus grand nombre de bâtiments de guerre. De Castries opte manifestement pour les deux.

3.2.1. Faire naviguer les officiers

Si chaque officier aspire à commander un bâtiment, il passe l'essentiel de sa carrière militaire comme subordonné. Un bâtiment embarque entre cinq et dix officiers, suivant qu'il s'agisse d'une corvette ou d'un vaisseau de 74 canons et occasionnellement davantage, en conformité avec l'ordre de mission. Le renforcement des états-majors n'est pas une pratique nouvelle. En 1768, le comte de Roquefeuil, commandant de la Marine à Brest, expliquait déjà :

Il y a aussi plusieurs exemples qu'on a dévoyé à cette règle et d'ailleurs vous avez bien voulu consentir en général que dans les temps de paix où les armements ne sont pas aussi nombreux, les commandants puissent embarquer un tiers en sus du nombre des officiers prescrits par la règle

¹¹² Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, tome II, La reconquête de la liberté des mers, Les éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 81.

¹¹³ Le Grand Corps est composé de 3 vice-amiraux, 22 lieutenants-généraux, 19 chefs d'escadre, 229 capitaines de vaisseau, 350 lieutenants de vaisseau, 371 enseignes de vaisseau, 147 lieutenants de frégate et 10 capitaines de flûte. Voir AN, Paris, Marine, G 262, *État de la Marine 1784*, Imprimerie de d'Houry, Paris, 1784.

¹¹⁴ Michel Vergé-Franceschi estime l'effectif des officiers de vaisseau français pour l'année 1789 à 1 657 hommes, dans *La Marine française au XVIII^e siècle, Les espaces maritimes*, Sedes, Paris, 1996, p. 201.

ordinaire afin de donner à plus de sujets l'occasion d'acquérir de l'expérience et de se fortifier dans les connaissances du métier¹¹⁵.

En raison de la baisse des armements en période de paix –particulièrement sensible au milieu de la décennie –la tolérance est d'usage d'autant qu'elle permet de faire naviguer les officiers en manque d'armement. Lorsqu'il rédige ses nouvelles ordonnances, Sartine estime que deux années suffisent pour faire naviguer pratiquement l'ensemble des officiers de la flotte. Il détaille synthétiquement au roi :

[Les]armements qui se font chaque année : on peut les évaluer à 50 par an, lesquels à raison de 7 officiers par bâtiment, l'un portant l'autre exige 350 et comme l'intention de Votre Majesté est que, pendant la paix, ses officiers soient employés tous les deux ans à la mer, il suffira de doubler ce nombre pour le porter à 700 dont 100 capitaines, 300 lieutenants et 300 enseignes, lesquels suffiront au service de la mer et à celui des ports¹¹⁶.

Dès la fin de l'année 1783, comme lors des périodes de paix précédentes, l'augmentation des états-majors embarqués est à l'ordre du jour, seulement la mise en œuvre des stations navales institutionnalise et massifie l'usage. La Marine mesure avec clarté que l'émergence de la jeune nation américaine constitue un risque pour le commerce des colonies. Dès lors, l'envoi de forces navales supplémentaires est obligatoire pour limiter la contrebande. Loin d'y voir une contrainte, l'administration du maréchal de Castries y discerne une opportunité, celle de faire naviguer officiers et équipages en grand nombre. S'ensuit une série de mémoires, de calculs et de tableaux afin de trouver le juste équilibre et le bon rapport dans l'augmentation des états-majors ou des équipages sans grever les finances de la Marine. À l'intention du secrétaire d'État de la Marine, les commis y détaillent avec précision le nombre d'officiers, de gardes de marine, de matelots et de mousques que l'on pourra employer dans chaque station. En 1785, les bureaux de la Marine calculent, font des projections et soumettent le barème ci-dessous :

¹¹⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 112 f^o95, lettre du 12 septembre 1768, comte de Roquefeuil au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁶ AN, Paris, Marine, G 127 f^o212, Mémoire de Sartine à Louis XVI, n.d.

Tableau 8. Proposition d'états-majors et gardes de la Marine, embarqués sur les bâtiments de guerre en 1785

Destination	Nombre de bâtiments	Officiers	Gardes de la Marine	Total
<i>Escadre d'évolution</i>	12	134	122	256
<i>Méditerranée</i>	5	41	40	81
<i>Terre-Neuve</i>	2	21	20	41
<i>Iles du Vent</i>	9	69	65	134
<i>Cayenne</i>	1	7	5	12
<i>Iles sous le Vent</i>	6	49	49	98
<i>Côte d'Afrique</i>	3	21	19	40
<i>Inde</i>	4	31	31	62
<i>Transport</i>	33	200	160	360
TOTAL	76	573	511	1084
D'après le règlement	--	397	353	750
Différence	--	176	158	334

Source : AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 22 f° 17/1, 7 avril 1785, note sur les projets d'armement.

Afin de maximiser les effets des escadres d'évolutions, une note interne, accolée au tableau ci-dessus, rapporte la volonté du maréchal de Castries de doubler dès 1785, les effectifs théoriques d'officiers et de gardes de la Marine à bord des bâtiments en armement et de restreindre l'augmentation à un tiers pour les autres divisions¹¹⁷. Ces deux effets cumulés, la prévision d'armement pour l'année 1785 fait accroître le nombre d'officiers de près de 30 % par rapport au règlement de la Marine, proposant ainsi d'embarquer près de 573 officiers sur les différents armements programmés. Au lieu de 67 officiers embarqués pour l'escadre d'évolutions, l'effectif est porté à 134. Il en va de même pour les campagnes de transport, laissant percevoir un surcroît d'embarquement de 50 officiers. Ces chiffres sont tout à fait considérables comme en témoigne la comparaison avec l'effectif du Grand Corps. À la veille de la grande ordonnance du maréchal de Castries, les campagnes en paix prévues pour l'année 1785 permettent théoriquement de faire naviguer plus de 50 % des officiers de la flotte française. Dans le détail, les campagnes logistiques forment près du tiers des officiers embarqués au cours de l'année. À l'échelle du corps, un quart des officiers de la flotte navigue à bord d'une flûte ou d'une gabare, illustrant l'étendue stratégique de ces bâtiments dans l'instruction. Viennent ensuite l'escadre d'évolution avec 15 % des officiers, puis les stations antillaises avec 13 %.

Les rôles d'équipage des bâtiments de la station des Îles du Vent permettent d'observer cet accroissement des états-majors.

¹¹⁷ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 22 f° 17/1, note sur les projets d'armements, 7 avril 1785.

Tableau 9. Composition des états-majors d'une partie des bâtiments de la station des Îles du Vent (1785-1787)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Nature du bâtiment	Nombre de lieutenants suivant l'ordonnance ¹¹⁸ /sur le rôle	Nombres d'élèves ou volontaires suivant l'ordonnance/sur le rôle
Le <i>Réfléchi</i>	Verdun de la Crenne	Vaisseau de 64	9/12	7/14
La <i>Cléopâtre</i>	La Bouchetière	Frégate de 12	3/5	4/7
La <i>Railleuse</i>	Vicomte de Grasse	Frégate de 12	3/6	4/7
L' <i>Ariel</i>	Sercey	Frégate de 8	4/5	5/3

Source : Le tableau a été réalisé à partir des rôles d'équipage du *Réfléchi* (C⁶ 881), de la *Cléopâtre*, de la *Railleuse* (C⁶ 884) et de l'*Ariel* (C⁶ 886) conservés aux Archives nationales, Paris, Marine.

L'échantillon des états-majors de la division de Verdun de la Crenne confirme l'augmentation. Nous constatons une nette différence entre le nombre de lieutenants et d'élèves prescrits par les ordonnances de 1786 et le nombre effectif de lieutenants et d'élèves embarqués. En période de paix, ce sont quatre officiers et quatre élèves de la Marine qui doivent être à bord d'une frégate de 12. Au premier janvier 1787, le rôle de bord de la frégate la *Cléopâtre* mentionne cinq officiers et sept élèves de la Marine, soit presque le double. Sur l'ensemble de la campagne, ce sont exactement dix-huit lieutenants de vaisseau qui donnent des ordres sur la frégate¹¹⁹. Au-delà d'une décision politique, la réalité de la lutte contre la contrebande impose de disposer d'officiers en abondance. L'impératif opérationnel s'impose. L'armement de goélettes attachées au service de chaque vaisseau, frégates et corvettes consomme une partie de l'état-major de chaque unité. De la nécessité d'armer de multiples embarcations naît une opportunité bienvenue de faire naviguer les jeunes officiers.

3.2.1.1. Embarquer à bord des bâtiments en paix

En complément d'analyse, précisons qu'il ne saurait être question de multiplier les données évoquées précédemment au prorata du nombre d'années écoulées pour connaître l'effectif d'officiers à l'échelle de la période (1784-1792). La durée des campagnes variant d'une station à une autre et supérieure dans la majorité des cas à une année, oblige à laisser de côté les effectifs annuels et force à privilégier l'effectif global des campagnes pour les stations

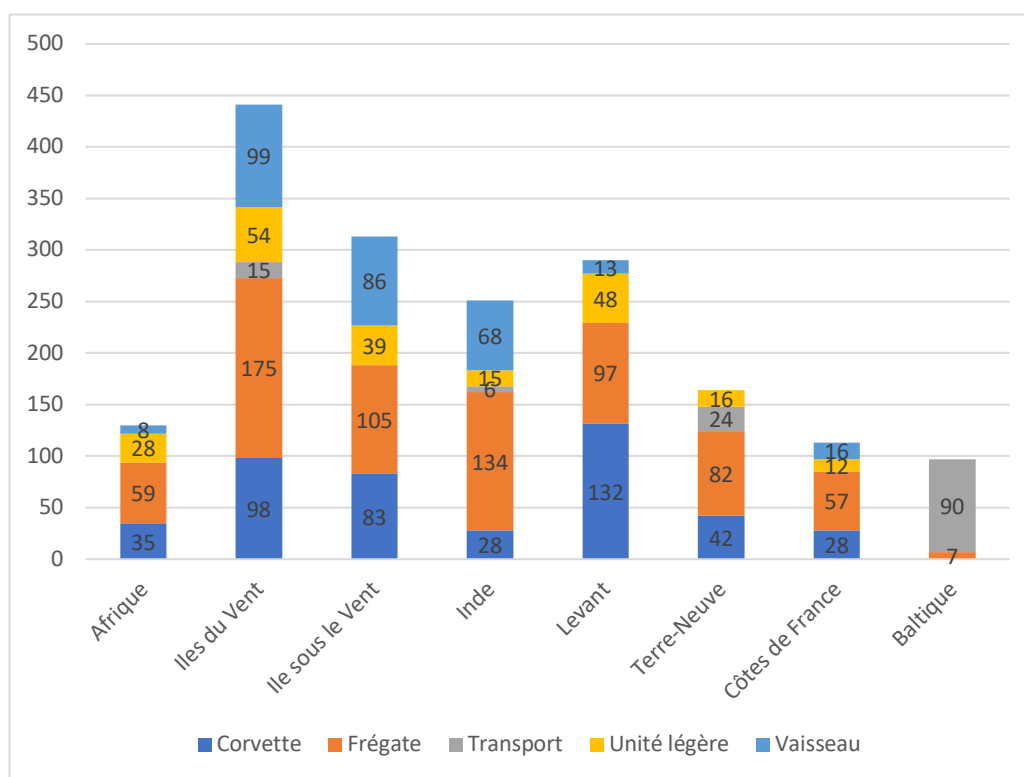
¹¹⁸ En la matière, les sources ne fixent pas avec clarté la répartition théorique des équipages sur le pied de guerre comme sur celui de paix. Ainsi, le titre VI de l'ordonnance du roi concernant les officiers de la Marine du premier janvier 1786 fixe à douze le nombre d'officiers en guerre sur un vaisseau de 74. L'Encyclopédie méthodique fixe quant à elle à 17 en guerre et à 15 en paix. Voir Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 1, p. 66. Enfin, un autre document évoque 15 officiers en guerre et 13 en paix. Voir AN, Paris, Marine, B⁵ 28, 1786-1787, *Tableau qui fait connaître le nombre d'individus embarqués sur un bâtiment de chaque espèce, tant en guerre qu'en paix*.

¹¹⁹ AN, Paris, Marine, C⁶ 884, rôle d'équipage de la frégate la *Cléopâtre*, commandée par La Bouchetière.

navales principales. Les campagnes logistiques et les escadres d'évolution font l'objet d'un développement distinct avant d'être réunies par la suite en guise de synthèse.

En donnant le coup d'envoi des stations navales permanentes, le maréchal de Castries offre en période de paix, de nouvelles opportunités d'embarquement pour tout le corps de la Marine, officiers comme membres d'équipage. Les chiffres proposés ci-dessous, concernent les stations navales ainsi que les campagnes en Baltique quelques armements bien spécifiques le long des côtes françaises¹²⁰.

Graphique 11. Estimation des états-majors embarqués pour les stations navales (1784-1792)



Comme nous avons eu l'occasion d'en faire mention, les stations navales se voient dotées et augmentées d'un tiers le nombre d'officiers et de gardes de la Marine.

En neuf ans, les différentes stations créent théoriquement plus de 1 800 postes d'officiers et 1100 places pour les élèves et volontaires¹²¹. Les officiers à la recherche d'un embarquement ont sans surprise plus d'une chance sur trois d'être expédiés dans les Antilles. Les rivages grecs et la poursuite d'embarcations pirates attendent pareillement un nombre

¹²⁰ Parmi ces campagnes, retenons l'armement des neuf frégates chargées de surveiller l'entrée de la Manche lors de la préparation de guerre à l'automne 1787. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 274, f^o62-78-107, instructions remises aux frégates la *Nymphe*, la *Fine* et la *Pénélope*.

¹²¹ Ces derniers n'apparaissent pas dans le graphique.

croissant de jeunes officiers. La station du Levant profite de campagnes plus courtes entraînant un renouvellement plus régulier des campagnes et donc des équipages.

Pour beaucoup de jeunes officiers, c'est à bord de frégates et de corvettes que s'effectue leur instruction, même si les vaisseaux de ligne, une fois n'est pas coutume, ne sont pas en reste. Dans le cas des Îles du Vent, l'effectif à bord d'un seul vaisseau de ligne est égal à celui embarqué sur les corvettes. Avec seize officiers embarqués sur le *Patriote* en 1787, l'état-major est presque le double de celui d'une corvette. Dans l'Inde, la persistance des vaisseaux de ligne de l'escadre de Peynier jusqu'en 1785 explique la quantité d'officiers présents à bord des deux ponts français.

Tableau 10. Estimation des embarquements à bord des bâtiments de charge de la Marine (1784-1792)

Stations	État-major	Élèves et volontaires	Officiers mariners	Matelots	Mousses	Total équipage
1 armement d'une flûte de 600 tonneaux ¹²²	6	4	13	28	12	63
30 bâtiments de transport (en 9 ans)	1 620	1 080	3 510	7 560	3 240	17 010

Les résultats proposés ci-dessus forment une estimation des embarquements supplémentaires issus de l'armement d'une trentaine de bâtiments de charge, par an pour le service des ports, des arsenaux et le ravitaillement des stations navales. Il ne concerne que la période allant de 1784 à 1792, soit neuf années complètes. Chaque année, 180 à 200 officiers embarquent à bord des flûtes ou des gabares soit plus de 1 600 embarquements supplémentaires pour les officiers. La comparaison avec les stations navales est parfaitement évocatrice. Les bâtiments de charge embarquent à eux seuls près des deux tiers du nombre des embarquements des stations navales. En clair, ces campagnes constituent une pépinière et le socle d'armement de la Marine royale, expliquant l'attachement du maréchal de Castries à cette flotte logistique. Il s'avère que seules les escadres d'évolution forment davantage de marins. En définitive, environ un tiers des officiers en activité, le sont à bord des flûtes et des gabares. Le maintien d'une activité de fret pour la Marine va donc bien au-delà de sa vocation logistique.

¹²² Au sujet du nombre d'hommes embarqués à bord d'une flûte de 600 tonneaux, consulter le document conservé aux Archives Nationales, Paris, Marine, B⁵ 28, *Tableau qui fait connaître le nombre d'individus embarqués sur un bâtiment de chaque espèce, tant en guerre qu'en paix ainsi que de la dépense que chaque bâtiment occasionne par mois, non compris les traitements des officiers généraux et des officiers commandant les bâtiments.*

3.2.1.2. Campagnes d'évolution navale

Tableau 11. Estimation du nombre d'embarquements pour les escadres d'évolutions (1784-1792)

Années	État-major	Élèves	Officiers mariniers/matelots/soldats	Mousses et surnuméraires	Total équipage
1785	140	122	1 300-1 500	362	1 900-2 100
1786	138	136	1 300-1 500	438	2 000-2 200
1787	144	124	1 500-1 600	410	2 170-2 370
1788	204	224	2 600-2 800	588	3 600-3 800

Enfin, poursuivons l'estimation des embarquements lors des évolutions navales. En doublant les états-majors de Castries réalise le souhait de Du Chaffault qui expliquait en 1777 : « Dans ce moment, il y en a deux sur chaque vaisseau où il en faudrait dix¹²³ ». De la sorte, faute de pouvoir armer des escadres complètes pour des raisons budgétaires, la Marine compense en augmentant le nombre d'embarquements d'officiers en période de paix. Conformément à l'augmentation du format des escadres d'évolution durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, leur impact est de plus en plus significatif. Jusqu'en 1788, le nombre de places est en constante augmentation, passant en trois ans d'environ 2 000 à une fourchette allant de 3 600 à 3 800, soit tout autant que les stations navales les plus imposantes. Ensemble, les escadres d'évolution postérieures à la guerre d'Indépendance américaine offrent plus de 600 embarquements pour les officiers.

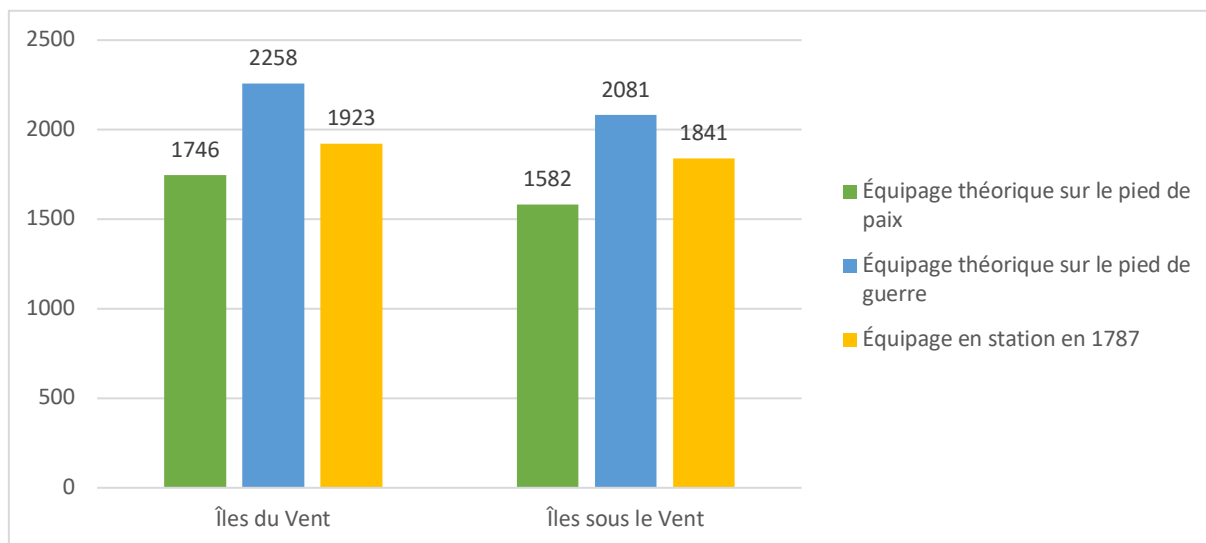
En additionnant les stations navales, les embarquements à bord des bâtiments de charge et les escadres d'évolutions, la Marine permet d'embarquer une quantité d'officier inégalée en période de paix. À Brest, à Toulon, à Rochefort ou ailleurs, les officiers peuvent embarquer pour de longues campagnes et même commander avec bien plus de facilité malgré la fin de la guerre. Cette période de paix précédant les guerres révolutionnaires permet d'offrir entre 55 et 60 000 embarquements, pour un nombre d'embarquements annuels oscillant autour de 6 300 à 6 500¹²⁴. Notre estimation se révèle ainsi supérieure à celle proposée par Jean Meyer et Martine Acerra, lesquels évaluaient alors la mobilisation d'environ 5 000 hommes¹²⁵ (non compris les officiers). Les stations navales, les transports de charge et les campagnes d'évolutions navales réussissent à faire naviguer la Marine française.

¹²³ AN, Paris, Marine, B⁴ 129, lettres du 6 et 15 octobre 1777, du Chaffault au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁴ Dans les bureaux de la Marine, l'estimation varie suivant les rapports entre 8 000 et 10 000 marins affectables aux stations navales. Voir AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 22.

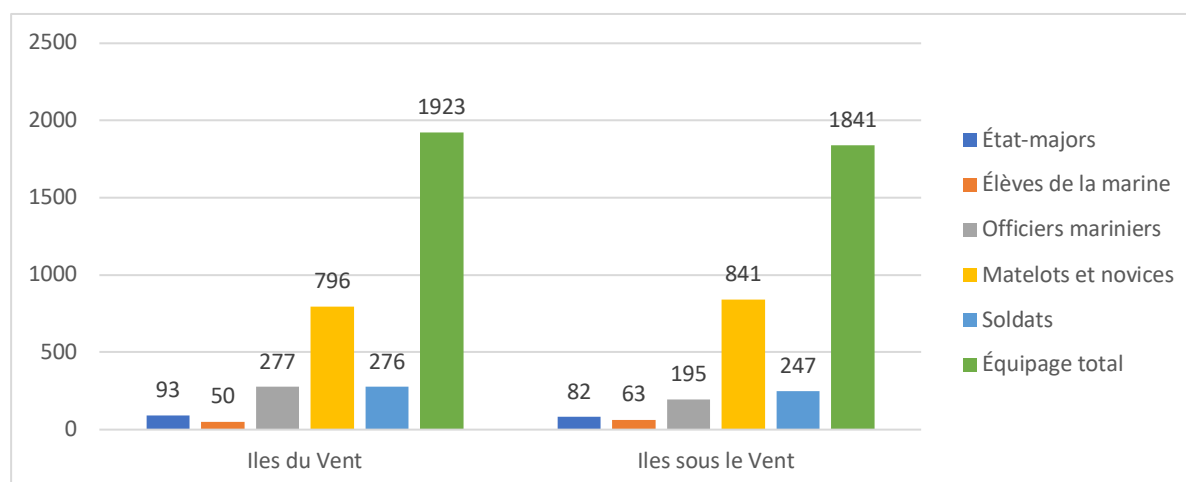
¹²⁵ Jean Meyer, et Martine Acerra, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1988, p. 25.

3.2.2. Un équipage médian, entre la paix et la guerre

Graphique 12. Un équipage médian, entre la paix et la guerre (janvier 1787)

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o 18 (Îles du Vent) et B⁴ 273 f^o 237 (Îles sous le Vent).

L'administration de la Marine distingue deux états d'armement lors de la préparation des navires de guerre : sur le pied de guerre ou de paix. Dans le premier, l'équipage est renforcé au maximum de sa capacité pour faire face aux combats et aux pertes humaines consécutives. À l'inverse, sur le pied de paix, l'équipage est réduit. L'équipage d'un vaisseau de 74 canons sera ainsi composé de 288 matelots en paix contre 404 en guerre, soit une réduction d'environ un tiers. Ces deux états forment un cadre théorique, de sorte que rien n'empêche les administrateurs d'armer un bâtiment sur le pied de guerre en période de paix si les besoins du service l'exigent. De la même manière, appliquée aux stations navales, les armements font preuve d'une composition singulière invitant à percevoir une composition d'équipage propre aux stations navales. Les valeurs proposées ci-dessus laissent percevoir l'existence d'un équipage médian, ni tout à fait sur le pied de guerre, ni tout à fait sur le pied de paix. Avec 177 hommes pour les Îles du vent et 259 hommes pour les Îles sous le Vent du pied de paix, le supplément d'hommes est visible. À l'échelle des deux divisions, il faut compter en moyenne une vingtaine d'hommes supplémentaires sur chaque rôle. Dans le détail, la hausse des équipages n'est pas homogène. Les vaisseaux de ligne disposent d'un supplément supérieur au reste des unités stationnaires. En effet, le *Réfléchi* et le *Patriote*, cumulent à eux deux 136 hommes, soit un tiers du nombre d'hommes en sus des armements théoriques.

Graphique 13. Répartition et effectifs des stations navales antillaises (janvier 1787)

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o 18 (Îles du Vent) et B⁴ 273 f^o 237 (Îles sous le Vent).

Avec près de 3 700 hommes à bord des vingt unités de guerre stationnées aux Îles du Vent et de sous le Vent, la présence humaine est loin d'être anecdotique. À l'exception des officiers, il n'est pas aisé d'estimer la répartition des hommes en supplément. Il semblerait que la hausse des effectifs touche l'ensemble des postes dont certains plus que d'autres. Les officiers marinières sont ainsi environ 33 en supplément pour les deux stations antillaises.

Le nombre d'officiers est particulièrement augmenté. Alors que selon le projet de 1785, les stations des Îles du Vent et de sous le Vent devraient être composées respectivement de 70 et 68 officiers (estimation comprenant déjà une augmentation d'un tiers au pied de paix), en 1787, elles disposent de 93 et 82 officiers. Le *Patriote*, vaisseau de 74, dispose à son bord d'un chef de division, d'un major de vaisseau, de huit lieutenants et de trois sous-lieutenants, sans compter deux chirurgiens et un commissaire aux revues, soit seize officiers majors alors que les dernières ordonnances précisent une composition sur le pied de paix de douze à quinze officiers. Plus intéressant, le vaisseau le *Réfléchi* est doté de 21 élèves et volontaires en lieu et place de sept.

4. La « poussière navale », une adaptation de circonstance

Pour ce régime naissant, le choix des unités s'avère évolutif. Ainsi, l'expérience des premières années amène plusieurs lots de modifications. À ce titre, l'utilisation des unités légères, voire très légères dans certains cas, essentiellement dans les Antilles et en Méditerranée doit être signalée puisque la Marine y développe une stratégie navale basée sur l'usage de petites unités mobiles, rapides et dont l'armement est facilité par des équipages réduits.

4.1. En Méditerranée, une expérience mitigée

4.1.1. Choisir une formule adaptée

La composition des divisions navales expédiées dans l'Archipel varie au cours du temps. Durant les premières années de la décennie 1760, la faveur est donnée à l'armement de chébecs pour croiser dans ces eaux à l'encontre des pirates albanais. Nous ne pouvons pas d'ailleurs durant ces années à proprement parler de division puisque l'effectif annuel ne dépasse guère deux unités. Les premières frégates ne font leurs apparitions qu'à partir du déclenchement du sixième conflit russo-turc. Compte tenu de l'arrivée d'une escadre russe, la France doit pouvoir opposer à la flotte de Catherine II une puissance de feu conséquente. L'arrivée de la flotte russe et l'armement des Grecs en course impose à la France une double logique de rapport de force, associant lutte symétrique et asymétrique. La possibilité de rivaliser avec les frégates russes ne doit pas empêcher de lutter également contre de plus petites unités rapides et mobiles.

Les premières années de station font rapidement remonter aux oreilles de la chambre de commerce de Marseille et du secrétaire d'État de la Marine la nécessité d'adapter le dispositif naval afin de pouvoir lutter sur les deux tableaux. Finalement, ce n'est pas tant la flotte russe qui impose d'adapter le dispositif que les nouvelles prises contre les navires marchands français et la difficulté de capturer les pirates grecs¹²⁶.

L'appel du pied des officiers de la Marine au secrétaire d'État, pour modifier la nature des bâtiments de guerre expédiés dans l'archipel grec est récurrent. En 1771, le consul Amoureux souhaite le remplacement des frégates par des chebecs durant la belle saison¹²⁷. En 1772, Mayragues, commandant la *Chimère* exprime son souhait d'ordonner « l'armement de deux brigantins qui ont la faculté de pouvoir les poursuivre dans les calanques où ils séjournent¹²⁸ ». L'année suivante, c'est au tour de Lyle Callian d'insister pareillement. Les brigantins demandés par Mayragues se transforment alors en « deux bonnes tartanes armées avec quatre canons de six, environ quatre-vingt-dix hommes d'équipage dont près de la moitié de soldats qui au lieu d'une chaloupe auraient une felouque à la remorque pour visiter les petites anses, je pense que ces bateaux [pirates] ne seraient plus armés¹²⁹ ». Qu'il s'agisse de tartanes, de brigantins ou de senaux, tous ces officiers demandent des petites unités pour s'adapter au trait de côtes découpées et aux anses masquées de la Méditerranée. D'autres propositions font preuve de plus

¹²⁶ ACCM, E42, lettre du 16 janvier 1775, Sartine aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹²⁷ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. III, f°55, lettre du 25 mars 1771, La Canée, Amoureux au chevalier des Pennes.

¹²⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f°78, lettre du 14 avril 1772, Maraigues au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f°50, lettre du 4 janvier 1774, Lyle Taulane au secrétaire d'État de la Marine.

d'imagination. Digne d'un scénario de roman d'aventure maritime, Chabert propose de duper les forbans en nolisant une pinque du commerce, « ce bâtiment qui par sa construction serait pris pour un marchand, en ayant attention de ne pas se faire connaître et de cacher l'équipage dans les occasions, attirerait sur lui l'ennemi qui, une fois engagé à la portée du pistolet, serait pris infailliblement les armes à la main.¹³⁰ » L'objectif immédiat de la prise est couplé à l'effet sur le long terme. Le déguisement des armements de guerre français doit sur le papier avoir un effet psychologique et « inspirer beaucoup de crainte [...] par la peur qu'ils [forbans] auraient de tomber en embuscade. » Ce que Chabert propose, le chevalier de Glandevès le met en pratique durant l'hiver 1775 à proximité de l'île de Cérigo. La réalité rattrape la fiction. Chargé d'escorter une tartane à Naples de Romanie, il entreprend à peu de détail près la proposition de Chabert. En voici un extrait :

Je fis passer de ma frégate sur la tartane un détachement de trente hommes commandés par M. de Broves, enseigne de vaisseau pour tâcher de prendre ce forban s'il venait l'attaquer ; je le prévins même que je ne naviguerai point avec lui pour ne pas détourner ce bandit par ma présence [...] et pour mieux le tromper encore, je dis à M. de Broves de faire cacher tout son monde et même de faire semblant de prendre la fuite jusqu'au moment où il serait abordé par le forban¹³¹.

Pour des raisons météorologiques, l'expérience est peu concluante. Le récit que nous fait Glandevès a tout du documentaire animalier : se côtoient et s'observent la proie et le prédateur, sans que l'on sache qui est la proie de l'autre. À peine l'expérience mise en œuvre, l'appât fait mouche ; une galiote sort de sa cachette près du cap Saint-Ange. Après s'être approchée « à deux portées de canon », mais constatant une mer trop formée pour aborder la tartane, elle abandonne et regagne sa cachette. La proie s'avère, heureusement pour elle trop compliquée pour être capturée. Les techniques de chasse d'une partie des forbans de l'archipel grec empruntent à la métaphore animalière. Dans le cas présent, le forban prend l'apparence d'une araignée, guettant au fond de son nid, à l'écoute des vibrations de la mer l'approche d'une proie et lorsque celle-ci apparaît à l'horizon, fond sur elle, avirons sortis et la ramène après combat dans le nid à l'abri des regards. En janvier 1775, Castellane Majastre engage de nouveau la discussion au sujet des armements à ordonner pour la chasse aux forbans. Lui réfute l'idée émise par les capitaines marseillais d'armer des pinques, trop faibles et trop lentes selon lui pour en imposer face à certains navires forbans. Il penche plutôt pour les chebecs, couplés d'une

¹³⁰ AN, Paris, Marine B⁴ 119 f^o235, lettre de 1773, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

¹³¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o55, lettre du 15 avril 1775, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

galiote¹³². Bompar laisse observer de son côté aux députés de la chambre de commerce, la faiblesse des chébecs qu'ils demandent¹³³. Les députés, tout comme les consuls, ne jurent alors que par les chébecs, qu'ils estiment être seuls capables de poursuivre et de chasser les navires pirates. Leurs considérations ne manquent pas de bon sens mais la présence de frégates russes ne semble pas être alors prise en compte alors qu'elle n'autorise précisément pas à la France d'opposer, du moins que partiellement, des bâtiments de guerre de classes inférieures.

4.1.2. Une expérience peu concluante

Sartine mandate plusieurs organismes à l'hiver 1775, dont la chambre de commerce de Marseille, afin de réfléchir et de proposer différentes formes d'armement de navires adaptés à la lutte asymétrique telle qu'elle a lieu dans l'archipel grec. Le secrétaire d'État de la Marine reconnaît l'absence de navires de guerre dans le port de Toulon pour répondre à cette problématique. Il explique aux députés :

Vous savez que Sa Majesté n'entretient au port de Toulon que des vaisseaux, des frégates, des barques et des chebecs : ceux-ci sont trop forts pour les destiner au service qui paraît le plus instant dans ce moment [...] cette considération nous oblige nécessairement à avoir recours à des bâtiments plus petits et plus propres par leur légèreté et la nature de leur construction à poursuivre les forbans dans les anes où ils se retirent¹³⁴.

Sartine n'écarte pas l'idée de s'en procurer ailleurs qu'à Toulon. Malte apparaît alors comme une place de choix. La réponse des députés de la chambre de commerce de Marseille ne se fait pas attendre. Après s'être informée auprès des capitaines marchands de Marseille, la chambre de commerce se félicite de la démarche et propose d'armer des bâtiments d'environ 120 tonneaux, à savoir, soit des barques, des senaux ou des brigantins. Elle penche en faveur de bâtiments français, moins chers selon elle qu'à Malte. Le projet remis à Sartine est complet et fait état de l'achat de six bâtiments, trois pour l'Archipel et la Morée, et les trois autres pour les côtes syrienne et égyptienne. Le budget global pour une campagne de six mois, investissement (72 000 l.t.), salaires (72 000 l.t.), nourriture (54 000 l.t.) et réparations (12 000 l.t.) est estimé à 210 000 livres tournois¹³⁵. À titre de comparaison, l'armement de six frégates pour une même durée dépasse les 300 000 livres tournois. C'est pourquoi, du côté de Marseille, la proposition est de remplacer –sans doute pour mieux la faire passer auprès de Sartine –les

¹³² AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f°24, lettre du 30 janvier 1775, Castellane Majastre au secrétaire d'État de la Marine.

¹³³ ACCM, E 42, lettre du 4 août 1772, Bompar aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹³⁴ ACCM, E 42, lettre du 16 janvier 1775, Sartine aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹³⁵ ACCM, E 42, lettre du 25 janvier 1775, députés de la chambre de commerce de Marseille à Sartine.

frégates par de plus petites unités commandées non pas par des officiers de Marine mais par des commandants marchands, connaissant, selon eux, mieux les eaux de l'Archipel et de la Morée. Sartine ne l'entend pas de cette oreille et écarte l'idée de supprimer l'armement des frégates qui permettra selon lui de « prévenir les inconvénients qui pourraient résulter de quelques armements particuliers séparés des frégates¹³⁶ ». À l'image des autres stations l'une des nombreuses motivations des armements en temps de paix est de proposer des campagnes aux officiers de Marine et non de répondre uniquement à un objectif économique et de politique étrangère. La place de Marseille ne peut que se réjouir de la décision du secrétaire d'État de la Marine, puisqu'elle double le nombre de bâtiments chargés de la lutte contre la piraterie.

Au cours du printemps 1775, les deux premiers bâtiments sélectionnés – l'*Aigle* et le *Tiercelet* – arrivent dans l'archipel grec, venant de Malte¹³⁷. La nature réelle de ces bâtiments varie entre galiote¹³⁸ ou felouque¹³⁹ selon les officiers de Marine. Leur équipage est particulièrement léger et composé de douze Maltais pour la première et de huit pour la seconde. Dès le départ, la mise en œuvre et la navigation de conserve entre les frégates et les galiotes s'avèrent bien plus complexes que prévues. Les mauvaises qualités nautiques de ces bâtiments et leurs mauvaises tenues lors de mauvais temps obligent les frégates à les maintenir à la remorque, faisant dire à Bompar qu'il « n'est pas possible de faire naviguer les petits bâtiments avec des frégates lorsqu'elles ont un long trajet à faire. » Après avoir envoyée la galiote croiser près de Samos, Bompar apprend par Coriolis qu'un « capitaine marchand l'avait assuré avoir vu ma galiote à Samos et parlé aux équipages qui avaient assuré le capitaine qu'ils préféreraient être mis aux fers pour ne pas servir sur la galiote quoique j'ai attention d'en changer l'équipage tous les quinze jours¹⁴⁰ ». Après le départ des Maltais, Bompar se retrouve dans l'obligation de laisser la galiote au vice-consul de Rhodes faute de pouvoir la manœuvrer, son équipage « n'étant point en état de mener des latins¹⁴¹ ». Il est surprenant que l'équipage d'une frégate en Méditerranée ne soit pas capable de naviguer sous grément latin. En effet, ce grément est principalement d'usage sur les chebecs de la flotte française, même s'il arrive que certains soient grées carrés. Toutefois constatons que l'*Aurore*, sur laquelle navigue Bompar est armée

¹³⁶ ACCM, E 42, lettre du 6 mars 1775, Sartine aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹³⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o36, lettre du 24 mai 1775, Coriolis au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁸ « Espèces de petite galère, plus fortes que les felouques », Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 304.

¹³⁹ « Bâtiment léger, long et étroit, plus généralement en usage dans la Méditerranée, va à la voile et à l'aviron, elle sert plus ordinairement à la navigation de côte à côte », Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 279.

¹⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o6, lettre du 5 juillet 1775, Bompar au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o8, lettre du 2 août 1775, Bompar au secrétaire d'État de la Marine.

à Rochefort. Spéculons qu'une frégate de Toulon n'aurait peut-être pas été dans cette situation. La présence de bâtiments ponantais est expliquée par le chevalier de Monteil. L'année précédente, le commandant de la frégate le *Zéphyr* armée à Brest mettait en exergue –en guise de remerciement à l'égard de sa nomination –l'avantage de « comprendre quelques frégates de Brest en ce service [croisière dans l'archipel grec], [qui]ne peut qu'être avantageux à l'instruction de tous les ports¹⁴² ». La volonté du secrétariat de la Marine de faire profiter les armements du Levant à toute la flotte, se heurte toutefois au manque de savoir-faire des marins ponantais. Ce faisant, cette situation illustre la nécessité de faire circuler les savoir-faire d'une façade maritime à une autre.

De plus, les marins émettent des réserves sur l'emploi des galiotes. Raymondis, commandant la frégate la *Gracieuse*, fulmine ; les qualités nautiques de ces bâtiments envoyés par le chevalier des Pennes ne sont pas jugées satisfaisantes. Il observe : « ce n'est pas la galiote qui est aux ordres de la frégate mais bien la frégate qui est aux siens puisqu'elle m'oblige à larguer la remorque au moindre vent ou mer qu'il y ait¹⁴³ ». Il demande au chargé d'affaires à Malte de lui fournir une galiote comme celle que le chevalier de Glandevès a sous ses ordres¹⁴⁴. Par ailleurs, ces navires ne sont pas taillés pour naviguer durant l'hiver. En 1772, Faudran de Taillade, commandant la frégate la *Topaze* capture après combat une galiote au niveau de l'île de Cérigue. Plutôt que de l'armer il préfère la brûler, en raison de la mauvaise expérience qu'il a eue au cours de laquelle il assure « avoir failli perdre par le dernier coup de vent douze hommes que j'avais mis dessus¹⁴⁵ ». Il refuse même de la remettre aux autorités turques « par la crainte qu'ils ne la cédassent à des Grecs ».

Pour la fin de l'Ancien Régime, nos connaissances sont limitées et nous empêchent de tirer des conclusions sur l'évolution du dispositif naval. Seules quelques bribes permettent d'observer ici et là la présence de petites unités. À titre d'exemple, au début de l'année 1790, la Marine réalise l'achat d'un bateau portant huit canons de 4 provenant de la frégate l'*Iphigénie* et le baptise au nom évocateur : le *Chasseur*. Malgré sa vocation affichée, la nature du bâtiment a de quoi surprendre, d'autant qu'on estime que l'armement de cette corvette sera « supérieur

¹⁴² AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o133, lettre du 22 avril 1774, chevalier de Monteil au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o81, lettre du 18 juin 1775, Raymondis au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁴ Le chevalier de Glandevès est satisfait de sa galiote, expliquant qu'elle « « navigue et soutient la mer aussi bien qu'on puisse l'espérer de cette espèce de bâtiment ». Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o59, lettre du 18 juin 1775, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o52, lettre du 5 janvier 1772, Faudran de Taillade au secrétaire d'État de la Marine.

aux forbans¹⁴⁶ ». En réalité cette corvette n'est autre qu'un kirlang-hisch¹⁴⁷, attaché à l'*Impérieuse*, navire amiral de la division du Levant¹⁴⁸. L'achat d'une si faible unité a de quoi surprendre alors que deux ans auparavant, l'officier La Bantinaye estimait déjà la *Sardine* –corvette de 14 canons –insuffisante face à des pirates montés de 22 à 24 canons¹⁴⁹. Dès le mois de juillet 1790, Amoureux, consul à Smyrne évoque la crainte qu'il a « que sa petitesse ne le compromette avec les armements turcs et algériens¹⁵⁰ ». L'assurance affichée par certains officiers doit être opposée à la réalité de la piraterie dans les eaux, car la fougue de certains forbans ne connaît visiblement pas de limite. En effet, dans la nuit du 25 février 1789, le vicomte de Sérán, commandant le brick l'*Impatient*, subit une tentative d'abordage qu'il repousse au bruit du canon¹⁵¹. Si les assaillants finissent enchaînés et envoyés à Corfou, l'affaire témoigne des risques qu'encourent les stationnaires à bord d'unités de guerre de petite dimension.

4.2. Aux Antilles, un dispositif complet

4.2.1. Les premières divisions inadaptées

Le paysage antillais diffère du portrait méditerranéen dressé à l'instant. Au Levant, la Marine doit s'accommoder d'un conflit insurrectionnel et extérieur contre l'autorité ottomane. Les formes de guérilla sont très présentes, alors que dans les Caraïbes, la violence est rare à la fin de l'Ancien Régime. Après la guerre de Sept Ans, la présence de la marine de guerre dans les Antilles réside principalement, dans la lutte contre l'interlope pratiqué selon des modalités extrêmement variées. L'adaptation de la Marine à ces pratiques illégales est progressive. L'utilisation par les contrebandiers de petites unités mobiles pousse l'administration coloniale et la Marine à mettre en œuvre par mimétisme des unités légères. En effet, la difficulté pour les grosses unités de poursuivre les contrebandiers est très bien analysée et comprise par les administrateurs. Chaque bâtiment se voit ainsi attaché une ou plusieurs unités afin de croiser le long des côtes. Les instructions du ministre ordonnent aux commandants des stations de se

¹⁴⁶ SHD Vincennes, BB⁴ 2 f^o5, lettre du mois d'avril 1790, n.s.

¹⁴⁷ « Nom que les Turcs donnent, dans une escadre et armée navale, à la corvette ou l'avisos qui est attaché à l'amiral » Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 350. Il s'agit en l'occurrence d'une embarcation pirate armée par des habitants de l'île de Sifnos.

¹⁴⁸ SHD Vincennes, BB⁴ 2 f^o11 verso, 6 mai 1790, instructions remises aux bâtiments stationnaires, comte de Thy.

¹⁴⁹ AN, Paris, Marine B⁴ 277 f^o146, lettre du 7 juin 1788, Bantinaye au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁰ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II, f^o285-286, lettre du 29 juillet 1790, Smyrne, Amoureux au chevalier de Seytres-Caumont.

¹⁵¹ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. VII, f^o178-179, lettre du 16 février 1789, Zante, Saint-Sauveur au chevalier de Seytres-Caumont.

procurer « des petits bâtiments pour en attacher trois à chaque vaisseau, deux à chaque frégate et un à chaque corvette en station » et ajoutent, que « ces petits bâtiments soient entièrement armés et équipés par les vaisseaux, frégates et corvettes auxquels ils seront attachés¹⁵² ».

Le comte de Kersaint est le premier, à la sortie du conflit, à se doter d'une unité légère pour effectuer les menues tâches qu'il ne peut pratiquer avec son vaisseau de ligne afin « d'étendre beaucoup en tout temps la sphère d'activité de mon vaisseau¹⁵³ ». Il jette son dévolu sur l'*Henri*, une goélette pilot-boat capturée durant la guerre. L'idée lui vient des Anglais dont il observe qu'ils ne « manquent jamais d'attacher de ces petits bâtiments à leur vaisseaux commandants, ce qui augmente leurs moyens de beaucoup¹⁵⁴ ». Il préconise d'ailleurs de généraliser cette expérience à l'ensemble des bâtiments de guerre : « Non seulement je demande ce bâtiment pour moi mais j'engage Monseigneur à en faire un établissement de pratique pour toutes les stations et j'ose lui répondre de son utilité, il passera au commandant de la station qui me relèvera aux mêmes ambitions¹⁵⁵ ». La station navale du comte de Kersaint –en tant que première du genre –fixe après la guerre un cadre normatif pour les suivantes. Toutefois, des évolutions apparaissent par la suite mais force est de constater l'influence et l'expertise de cet officier sur l'organisation des stations. Ces premières stations démontrent la mise en œuvre d'un processus de fabrication *in situ* d'un cadre opérationnel neuf au contact de la lutte contre la contrebande maritime¹⁵⁶. La volonté de Kersaint de disposer d'unités légères est renforcée par le peu de considération qu'il a des premières corvettes stationnaires. Il s'exprime longuement au secrétaire d'État à ce sujet :

Les bâtiments dernièrement arrivés sont [...]en croisière et il est essentiel qu'ils y restent toujours ce qui n'est cependant pas possible car outre que ce métier est très fatigant et qu'il faut quelques repos à ceux qui le font, les bâtiments ont aussi le besoin et ceux qu'on a envoyés ne sont pas faits pour tenir longtemps la mer, ils ont tous les défauts qu'on pourrait leur donner pour le métier qu'ils font, petits, lourds, sans logement ni commodités, marchant mal, mal grésés, [...]. Si du moins on avait laissé leurs voilures de lougre, ils auraient peut-être marché : mais je n'ai rien de plus mal grésé de ma vie. Si Monseigneur avait voulu me charger d'acheter 5 à 6 bricks ou goélettes américaines

¹⁵² AN, Paris, Marine, B⁴ 273, f^o143, décembre 1786, instructions du vicomte de Beaumont, commandant la station des Îles du Vent à de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

¹⁵³ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o104, lettre du mois de janvier 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ La formule « processus de fabrication « *in situ* » est reprise d'après l'article de Romain Grancher, « Gouverner les ressources de la mer. Une histoire environnementale de l'inspection des pêches françaises au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire*, volume 36, n^o1, automne 2018, p. 45-68.

et qu'il m'eût envoyé le cuivre ici pour les doubler, j'aurais procuré [...] des bâtiments dans ce genre qui touchent à la perfection et qui eussent servi de modèle [...]. Les bâtiments de 40 canons ne peuvent plus rien faire de bien, les officiers, les équipages avaient été bien logés et le service eût été parfaitement bien fait, car tout va mieux quand le bâtiment est bon, qu'il est commode, et qu'il marche bien. Je ne saurais m'empêcher de plaindre beaucoup d'anciens lieutenants obligés de tenir la mer seul et sans officier dans des machines aussi impropres de tout point au métier qu'ils sont obligés de faire¹⁵⁷.

Durant les premiers temps des stations navales permanentes, le choix de la Marine se porte sur les chaloupes biscayennes. Nous retrouvons l'usage de ce type d'unité chez les fermiers généraux en métropole¹⁵⁸. Leur taille varie se situe une chaloupe et un canot. Non pontées, les plus grandes peuvent disposer de deux mâts¹⁵⁹. Elles arrivent aux îles antillaises en pièces détachées et sont construites sur place. Leur construction s'avère dès le départ compliquée¹⁶⁰. Quelques adaptations sont réalisées pour le service par du Puget Bras, commandant la station des Îles sous le Vent. Il en donne le détail : « je leur ai fait un petit pont de l'arrière pour y mettre des vivres et quelques munitions de guerre. Un autre petit pont de l'avant pour y mettre à l'abri les hardes des équipages. Je les ai armées avec treize hommes, deux canons à queue d'une livre, six fusils et quatre haches.¹⁶¹ » Néanmoins, l'expérimentation est un échec. Malgré, le relèvement de leur vibord en 1786, les modifications ne règlent pas le problème. Leur petitesse et l'incommodité de la navigation expliquent qu'elles n'aient jamais eu la faveur des marins. Du Puget Bras n'est pas tendre :

Je dois vous dire la vérité toute nue (...) je suis très fâché que vous m'ayez envoyé de si petits navires, je ne les crois propres en rien, pas même à naviguer de jour. Ces chaloupes n'ont jamais été employées qu'à la pêche de la morue. Elles sont envoyées avec trois hommes et trois jours de vivres à peu de distance des ports où elles rentrent dans la journée, mais elles ne me permettent aucun avantage pour le service que nous faisons¹⁶².

¹⁵⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o170, lettre du 28 avril 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁸ AN, Paris, Fonds général, G¹ 72, État des garde-côtes, embarcations, côtes de Normandie, n.s., (seconde moitié du XVIII^e siècle).

¹⁵⁹ Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine* (1820-1831), Douarnenez, Le Chasse-marée/Ar Men, 1998, p. 79.

¹⁶⁰ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 29 octobre 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

¹⁶¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o320, lettre du 1^{er} septembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶² *Ibid.*

Il termine : « je ne doute pas que le soleil, le serein et la pluie n'en détruisent les équipages, mais dès que je m'en apercevrai, je cesserai de les employer¹⁶³ ». De Crès, futur ministre de la Marine porte un regard aussi éclairant que critique sur ces chaloupes :

J'observerai que du règne même de l'austère M. de Verdun, la prudence ne permit par un long usage des chaloupes biscayennes [...] les accidents malheureux qui arrivèrent, le naufrage d'une de ces chaloupes, la dureté de ce service qu'un climat toujours humide ou brûlant exposait à l'intempérie de l'air huit hommes pendant des journées entières, suffirent pour faire renoncer à cet établissement¹⁶⁴.

4.2.2. Les unités légères, une solution locale

L'utilisation de ces chaloupes ne dure qu'un temps. En juin 1787, face aux risques que prennent les hommes à bord de ces embarcations et renseigné par les officiers, le maréchal de Castries informe Barbazan de leur suppression progressive en interrompant leur entretien¹⁶⁵. À Saint-Domingue, les regards se portent pour les remplacer vers les goélettes américaines, construites en nombre dans la baie de Chesapeake et jusqu'à New York à partir des années 1750¹⁶⁶. Depuis la guerre d'Indépendance américaine, les Français ont eu l'occasion de mesurer avec beaucoup de curiosité les qualités supérieures de la construction navale américaine¹⁶⁷. Aussi, ne nous étonnons pas d'observer le gouverneur La Luzerne décider d'envoyer l'officier de marine Verne à Boston, assisté d'un charpentier pour se procurer des goélettes dites bermudiennes¹⁶⁸. Les consuls américains sont mis dans la boucle pour faciliter l'achat de ces bateaux. L'achat doit avoir lieu lors du passage de l'escadre d'évolution menée par le vicomte de Beaumont. Ce faisant, il embarque des hommes supplémentaires à bord des bâtiments de la division pour ramener dans les îles les bâtiments achetés.

L'achat de ces goélettes prend toutefois beaucoup de temps, laissant les officiers loin du compte formulé par leurs instructions puisqu'il faudrait alors armer 15 petits bâtiments pour que la station soit correctement pourvue. En 1785, on dénombre la présence de la *Légère*, la *Lise*, la *Louise*, l'*Utile*, la *Linotte*, et le *Surveillant*, soit seulement six goélettes, à savoir la

¹⁶³ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o320, lettre du 1^{er} septembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁴ SHD, Vincennes, SH 376 f^o11, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

¹⁶⁵ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 23 juin 1787, secrétaire d'État de la Marine à Barbazan.

¹⁶⁶ Etienne Taillemite, « Les grands voiliers », dans Joseph Jobé (dir), *Les grands voiliers*, Lausanne, Éditions Lausanne, 1967, p. 159.

¹⁶⁷ Voir Boudriot Jean et Berti Hubert, *Le Cerf, cotre, 1779-1780*, A.N.C.R.E, Paris, p. 16. « Ces bateaux ont généralement des fonds fins et ont beaucoup de tirant d'eau [...] « pincent » très bien le vent [...] virent de bord avec une grande facilité ».

¹⁶⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o300, lettre de juillet 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

moitié de ce que les instructions demandent. En 1788, la situation n'a que peu évolué, laissant pantois Macarty Mactaigne, commandant de la station :

Le nombre de ces bâtiments qui se consomment promptement dans ces climats sont réduits actuellement à cinq ; il est bien petit si on le compare à celui de treize qu'il faudrait pour compléter le nombre de ceux qu'il faut pour en donner à chaque vaisseau, frégate ou corvette en proportion de ce qui leur revient par le règlement que portent mes instructions [...], je me bornerai pour la surveillance à en acheter un ou deux pour que chaque bâtiment de la station en ait un¹⁶⁹.

Nous disposons pour l'année 1789 d'un état de la composition de cette flottille :

Tableau 12. Distribution et effectif des unités légères durant l'année 1789

Îles du Vent		Îles sous le Vent	
Localisation	Nom	Localisation	Nom
Fort-Royal	<i>Le Lutin</i>	--	<i>Le Pivert</i>
Fort-Royal	<i>La Laure</i>	--	<i>L'Antilope</i>
Fort-Royal	<i>La Pauline</i>	--	<i>La Phillipine</i>
Fort-Royal	<i>La Nympe</i>	--	<i>La Légère</i>
Fort-Royal	<i>La Bigote</i>	--	<i>L'Alexandrine</i>
Saint-Pierre	<i>Le Dauphin</i>		
Pointe-à-Pitre	<i>L'Épervier</i>		
Pointe-à-Pitre	<i>La Gentille</i>		
Sainte-Lucie	<i>L'Expédition</i>		
Sainte-Lucie	<i>La Légère</i>		
Tobago	<i>Le Coureur</i>		

Source : Tableau réalisé pour les Îles du Vent (AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 261, lettre du 16 juillet 1789) et pour les Îles sous le Vent (AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 106, lettre du 11 février 1789).

En 1789, la station des Îles du Vent se rapproche des quotas fixés par le secrétaire d'État de la Marine, leur nombre est alors de onze bâtiments légers. De son côté, la station des Îles sous le Vent n'en dispose toujours que de cinq. Ce faible nombre empêche de lutter efficacement contre la contrebande, comme le reconnaît La Luzerne. Il presse l'intendant Foullon d'Écotier à s'entendre avec le chevalier de Vintimille pour en faire l'achat¹⁷⁰. Les difficultés éprouvées par l'intendant et par le commandant de la Marine à constituer cette petite flotte s'expliquent la dépense qu'occasionne l'achat de ces bateaux. Le coût d'acquisition de ces unités légères peut être un frein, d'autant qu'il se révèle particulièrement fluctuant. En 1786, le vicomte de Beaumont procède à l'achat d'une goélette bermudienne au prix de 19 800 l.t¹⁷¹.

¹⁶⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278, f^o82, lettre du 3 avril 1788, Macarty Mactaigne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁰ ANOM, Col., B 198 f^o52, lettre du 11 septembre 1788, le secrétaire d'État de la Marine à M. Foullon.

¹⁷¹ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o205, lettre du 30 décembre 1786, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

L'année suivante, un nouvel achat est effectué pour la somme de 15 663 l.t.¹⁷². Un autre est acheté par l'intendant à Saint-Eustache, au prix de 20 000 francs, argent des colonies¹⁷³. Enfin en 1788, l'intendant ne débourse que 7 040 l.t. pour l'achat de la goélette la *Gentille*¹⁷⁴. La baisse progressive du coût d'achat doit être prise avec précaution. La faiblesse des renseignements sur la nature exacte de ces unités empêche toute comparaison. La constitution de la flotte demandée par le secrétaire d'État de la Marine n'en reste pas moins coûteuse. Le nombre de treize unités doit occasionner une dépense dans une fourchette basse de près de 91 000 l.t. La fourchette haute se chiffre quant à elle à plus de 257 000 l.t. Pour cette raison, l'achat de goélettes est échelonné sur plusieurs années. En 1785, Foulquier chiffre la dépense à 44 509 l.t., soit l'achat de trois et quatre navires¹⁷⁵.

Outre la dépense qu'elles occasionnent, la légèreté de ces petites embarcations est autant une force qu'une faiblesse. Si la plupart des réparations sont de courte durée et durent moins d'une semaine¹⁷⁶, le dépérissement et l'usure de ces goélettes est aussi rapide. Moins de deux ans après le rapport de La Luzerne, un nouvel état des forces montre une réduction de quatre unités. Il ne reste plus que sept goélettes dans les ports des Îles du Vent, dont deux hors d'usage et une désarmée¹⁷⁷. Sur les cinq petites unités présentes au Port-au-Prince¹⁷⁸, quatre sont dans l'incapacité de prendre la mer.

Enfin, l'origine de certaines goélettes ne plaide pas en leur faveur. Les goélettes proviennent soit des États-Unis, soit des colonies anglaises. L'Angleterre en fait alors usage elle-même dans la lutte contre la contrebande¹⁷⁹. La France ne dispose manifestement pas des compétences, ni même des matières premières pour construire à son compte ces types d'unités. En 1787, le chevalier de Bruyès se désole de la condamnation du cotre le *Chien de Chasse* dont il reconnaît les très bonnes qualités nautiques, « aussi parfaites et qui pouvait servir de modèle à ceux qu'on aurait pu construire sur le même gabarit.¹⁸⁰ » Ce cotre, d'environ 200 tonneaux est

¹⁷² ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o115, lettre du 15 mars 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷³ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o15, lettre du 18 janvier 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁴ ANOM, Col., C^{8A} 88 f^o147, lettre du 18 juillet 1788, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁵ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o90, lettre du 1^{er} janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁶ AN, Paris, Marine, B³ 782, lettre du 7 mars 1787, Hector, directeur du port et de l'arsenal de Brest à Fleurieu, directeur des arsenaux.

¹⁷⁷ SHD, Vincennes, Marine, BB⁴ 5 f^o72, 17 juin 1791, Rivière, liste des bateaux et goélettes affectés à la station des Îles du Vent.

¹⁷⁸ Il s'agit du *Pivert*, de l'*Antilope*, de la *Philippine*, de la *Légère* et de l'*Alexandrine*.

¹⁷⁹ Le médecin naturaliste Jean Baptiste Leblond fait mention, lors de ses pérégrinations dans les Antilles, d'un bateau bermudien garde-côte anglais à Grenade « fin voilier ». Voir Leblond Jean-Baptiste, *Voyage aux Antilles et à l'Amérique méridionale commencé en 1767 et fini en 1802*, Arthus-Bertrand, Paris, 1813, p. 287.

¹⁸⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o112, lettre du 7 juin 1787, chevalier de Bruyès au secrétaire d'État de la Marine.

de construction anglaise. Il ne passe sous pavillon français qu'en 1780, durant la guerre d'Indépendance américaine¹⁸¹. Sa condamnation est ordonnée pour des raisons budgétaires mais également en l'absence de savoir-faire. En effet, l'intendant ne peut pas garantir la présence d'ouvriers ayant les connaissances suffisantes et les compétences pour effectuer des réparations lourdes sur un cotre anglais¹⁸². Nous retrouvons ce cas de figure de l'autre côté de l'Atlantique. La série de lougres construite en France durant les années 1770 provient elle aussi des modèles anglais¹⁸³. Pour cette raison, ces bateaux anglais ou américains sont scrutés avec beaucoup d'intérêt. En 1784, le comte de Kersaint est autorisé à ramener la *Louise* en France pour servir de modèle pour d'autres constructions¹⁸⁴. Il s'agit d'un pilot-boat de Virginie, modèle sur lequel, le marin ne tarit pas d'éloge : « les corvettes arrivées dernièrement ici, qui ont cinquante hommes ne sauraient en rien se comparer à ce bâtiment¹⁸⁵ ». Au final plusieurs dizaines d'unités légères sont achetées dans la lutte contre la contrebande maritime démontrant à la fois la bonne connaissance des enjeux opérationnels et commerciaux des officiers de marine et les facultés d'adaptation rapide de l'administration autorisant en peu de temps l'achat de goélettes américaines ou anglaises.

4.3. L'apprentissage de la lutte asymétrique

Que révèlent ces deux exemples d'adaptation opérationnelle ? L'image des marines de l'époque moderne est essentiellement celle des conflits symétriques ou dissymétriques¹⁸⁶. La bataille navale opposant deux escadres –de force équilibrée ou non mais technologiquement similaires et normées –fut naturellement l'objet d'étude principal des historiens. Or, la bataille navale n'est pas l'unique représentation de la guerre navale mais elle a certainement eu tendance à masquer l'existence d'autres formes de conflits et de rapports de force. Cette forme de guerre est alors « l'affaire de professionnels qui appartiennent au même monde, parlent la même langue et obéissent aux mêmes codes sociaux.¹⁸⁷ » Face à ces conduites de la guerre régies par des règles communes et institutionnalisées existent d'autres affirmations de la violence. De

¹⁸¹ Alain Demerliac, *La Marine de Louis XVI, Nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Omega, Nice, 1996 p. 90.

¹⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o53, lettre du 30 mai 1787, d'Argoud au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸³ Jean Boudriot, Hubert Berti, *Le Coureur, lougre, 1776, du constructeur D. Denÿs*, A.N.C.R.E, Paris, 1985, p. 24.

¹⁸⁴ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o136, lettre du 7 novembre 1784, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o178, lettre du 12 juillet 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁶ Pouvant impliquer une différence de niveau mais pas des règles d'usage et des stratégies employées. Définition tirée de Nathalie Hoffman, « L'asymétrie en Asie du Sud-Est, un mode opératoire systématique », *Revue internationale et stratégique*, n^o51, 2003/3, p. 115.

¹⁸⁷ Élie Barnavi, *Dix thèses sur la guerre*, Champs, Flammarion, Paris, 2014, p. 28.

nouvelles études sur la piraterie ont eu le mérite d'en révéler les nouveaux visages. Les pratiques de rapines, de forbanneries et de guérilla sur mer offrent d'autres grilles de lecture. En mobilisant différemment les forces navales, la piraterie impose une permanence en mer alors que la guerre d'escadre exige une mobilisation intensive mais relativement réduite dans le temps. Elle met en exergue une nouvelle temporalité navale. La guerre d'escadre s'inscrit dans le temps court, alors que la piraterie est une lutte navale sur le temps long. Surtout, l'adversaire n'est plus un égal. Il ne pratique pas les mêmes règles et n'a pas les mêmes codes. Les pirates, ne pouvant s'opposer suivant les mêmes règles, au risque d'être annihilés, opèrent une différenciation des rapports de forces et des pratiques guerrières. Ce faisant, la piraterie s'inscrit pleinement au sein d'un concept d'asymétrie par le déséquilibre des normes qu'elle induit¹⁸⁸. La notion de l'asymétrie relève d'abord du domaine de la diplomatie et de la stratégie militaire. C'est un concept particulièrement prisé des stratégestes et des militaires dans l'étude de nouvelles formes de conflit héritées des années 1970 à la chute du bloc soviétique et de la montée en puissance de la menace terroriste depuis les années 2000. Sur le papier, la domination de la Marine royale saute aux yeux. Pourtant, la France a bien du mal au XVII^e siècle comme au début du XVIII^e siècle à s'y adapter et plus encore lorsque la piraterie est pratiquée dans les Antilles par des marins français, aguerris, amarinés, acclimatés et bien utiles à compter parmi ses rangs lorsqu'il s'agit de faire guerre¹⁸⁹. Ainsi durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, les menaces asymétriques ne sont pas inconnues, mais ont évolué. La piraterie antillaise n'est plus que l'ombre d'elle-même et le foyer le plus important est dorénavant en Méditerranée où s'agrègent des défis de nature composite : piraterie, présence navale hostile, désagrégation de l'autorité ottomane, défense d'intérêts économiques, etc.

Dans le même temps, l'entrée de la lutte contre l'interlope dans le giron de la Marine –jusque-là aux mains d'un personnel civil –demande de nouvelles adaptations doctrinales et opérationnelles. À l'inverse de la piraterie, la confrontation entre les contrebandiers et les marins ne s'inscrit pas dans une logique militaire mais au sein d'un rapport de contrôle et de répression en application de textes de loi qui n'a toutefois d'asymétrie que les moyens militaires mis en œuvre. La logique de contrebande a les moyens mais ne priorise pas la violence et le conflit comme mode d'action, ces derniers restant de dernier recours. Face à

¹⁸⁸ La notion de déséquilibre de normes est développée par Christian Bühlmann, dans « Le concept d'asymétrie : une plus-value pour comprendre les conflits modernes ? », Institut de Stratégie Comparée, *Stratégie*, 2012/2, n°100-101, p. 239.

¹⁸⁹ Philippe Hrodej, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », Michèle Battesti (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 347-361.

l'interlope, la supériorité manifeste de la marine de guerre française ne fonctionne plus comme critère déterminant vers la victoire mais devient au contraire une vulnérabilité par l'utilisation d'unités de guerre trop puissantes. La vente des bateaux du domaine et le remplacement de ces unités, dans un premier temps, par de petites corvettes, puis par des chaloupes biscayennes avant d'acheter enfin des goélettes, démontre certes l'inexpérience de la Marine en la matière mais également une adaptation et un abaissement *in fine* du tonnage des unités employées. Néanmoins, plutôt que d'améliorer ou d'amplifier les moyens de lutte existant et de capitaliser sur l'expérience du personnel colonial déjà en place, la Marine fait table rase, dans un mouvement de défiance envers l'ancien système. La logique comptable, visant à réduire les dépenses coloniales et à éviter les doublons l'emporte. La nécessité de disposer d'unités de fort tonnage pour l'évacuation des îles et pour opposer à l'Angleterre une force militaire égale fait quant à elle le reste.

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, ces deux manifestations forcent la Marine à s'adapter, à apprendre ou, s'agissant de la contrebande maritime, à inventer un nouveau registre opérationnel. Dans les deux cas, elle adopte un dispositif proche du mimétisme, copiant en partie l'emploi d'unités légères utilisées par les réseaux de contrebande. Ce mimétisme n'est toutefois pas total. La Marine veille à garder l'avantage militaire, or le déploiement des chaloupes biscayennes prive la Marine de captures sous la contrainte. Leur vulnérabilité face à des contrebandiers violents en fait des cibles faciles. Tout l'enjeu des premières années d'après-guerre est d'adapter les moyens à la menace. Le curseur évolue au fil du temps. Les premières unités sélectionnées se révèlent bien trop précaires. L'abaissement du tonnage a été poussé trop loin rendant impossible, dans certains cas, le contrôle et la visite des bâtiments. Enfin, les équipages des navires en contrebande sont très souvent plus nombreux que ceux des chaloupes.

Malgré la disparition de la piraterie dans les Antilles depuis le début du XVIII^e siècle, les oppositions violentes continuent de temps à autre de rappeler que le risque n'est pas nul, surtout à Saint-Domingue où l'opposition au pouvoir royal est bien plus forte. Le chevalier Robert de Saint-Vincent en fait la douloureuse expérience durant l'affaire de la *Chonchon*. La visite la goélette de la *Chonchon* commandée par M. Dessaux, tourne rapidement au piège dès lors que le patron du canot expédié depuis l'*Active* demande de mettre en travers et de visiter les cales du navire, comme l'exige le protocole. Les menaces fusent à l'égard des hommes de la frégate alors que dans le même temps le patron du canot se voit obligé, couteau sous la gorge,

de quitter le navire¹⁹⁰. À Saint-Domingue encore, une chaloupe du brick le *Téméraire* s'en sort par miracle après la révolte de l'équipage d'un navire pris en contrebande qui avait réussi à prendre le contrôle de l'unité légère¹⁹¹. La brutalité de l'attaque interpelle le commandant de la station qui prend derechef la décision de suspendre les croisières en chaloupe. Cette brutalité est dans l'immense majorité modérée. La violence de la contrebande reste le dernier recours des contrebandiers. C'est l'acte désespéré du voleur acculé. Les contrebandiers ne peuvent se satisfaire de la violence donnant de fait une existence à la fraude qui, de par sa nature, se doit d'être invisible. Ce qui fait dire à Alan L. Karras : « Smuggling is carried out clandestinely, always seeking to elude discovery¹⁹². » La discrétion est primordiale. C'est pourquoi le navire de contrebandier est rapide avant d'être armé.

L'adoption des goélettes est un compromis plus adapté. Leur armement, suffisamment important, leur permet d'être maître de l'espace maritime. Par ailleurs, la vitesse qu'elles confèrent permet à la Marine de pouvoir poursuivre et faire jeu égal avec les contrebandiers. Dès lors, le maintien de cette vitesse apparaît comme préalable à maintenir. Aussi voit-on le chevalier de Cotignon écrire : « je restais quelques jours dans ce port, et j'en profitais pour me donner une demi-bande dont je commençai d'avoir grand besoin, car il n'y avait pas un endroit de la flottaison, où il n'y eût vingt huitres au moins, ce qui m'empêchait de marcher [...] le 6 octobre, après avoir bien suiffé ma goélette, j'appareillais.¹⁹³ »

De plus, l'existence de plusieurs menaces de nature différente oblige la Marine à construire des dispositifs hybrides associant plusieurs degrés de moyens opérationnels. Ainsi, la présence de forbans grecs et de fré gates russes dans l'archipel grec nécessite la subsistance des fré gates françaises. La proposition de la chambre de commerce de Marseille de supprimer les fré gates pour ne mettre en œuvre que des unités légères fait l'impasse de considérations stratégiques et diplomatiques au profit d'une approche uniquement tactique et centrée sur la piraterie. La France ne peut faire l'impasse de ses fré gates, essentielles pour imposer le respect face aux prédatons russes et pallier le délitement de l'autorité de la Porte.

¹⁹⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o191, lettre du 28 décembre 1786, La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine. Voir aussi AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o193 et B⁴ 275 f^o144-146.

¹⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o320, lettre du 1^{er} septembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹² Alan L. Karras, *Smuggling, Contraband and Corruption in World History*, Rowman & Littlefield Publishers, Inc., Lanham, Maryland, 2010, p. 20.

¹⁹³ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 172. Il a véritablement commencé sa campagne le 12 août 1785. La demi-bande intervient environ tous les mois, démontrant la rapidité du délabrement des coques dans ces mers chaudes.

Ces phénomènes asymétriques consacrent la montée en puissance des unités légères, inférieure aux corvettes, au sein de la flotte française et débutée à partir des années 1770. À l'origine, l'adoption de bâtiments légers tels que le cotre, lougre ou brick dans la marine de guerre française vise à prendre exemple sur l'Angleterre qui emploie de nombreuses petites unités dans les escadres pour le transport de paquets, pour porter les ordres ou encore transmettre les signaux¹⁹⁴, et qui ont fait l'objet d'une attention singulière sous les pinceaux du mouvement romantique anglais incarné entre autres par William Turner et Thomas Girtin¹⁹⁵. Par ailleurs, elle témoigne au travers d'un exemple supplémentaire, s'il en est besoin, des transferts techniques transnationaux existant entre les deux pays. Plusieurs séries sont alors construites dans les ports français à Bordeaux, Lorient, Dunkerque ou Saint-Malo avant que la Marine finisse par porter sa préférence sur les bricks au cours de la décennie 1780¹⁹⁶. Si l'expérience des unités légères au sein des escadres d'évolution ne répond pas totalement aux attentes, comme nous aurons l'occasion de l'observer, les stations navales antillaises se révèlent être un cadre parfaitement adapté pour ces unités.

* * * * *

La Marine n'a pas été étrangère, ni même sourde aux évolutions. Chez les marins ou à Versailles dans les salons de velours, les nouvelles formes de régime de service sont analysées mais restent la plupart du temps dans les tiroirs. Ce n'est pas par ignorance semble-t-il mais par choix qu'une marine active en temps de paix est maintenue à l'état larvaire jusqu'à la guerre de Sept Ans. Le duc de Choiseul, puis tous ces successeurs, font alors de la projection navale un des axes structurants de leur politique. Le maintien dans le temps de cette politique navale, entraînant mécaniquement une augmentation des dépenses fait l'objet d'un bras de fer entre les ministères. Le visage que revêt cette projection évolue avec le temps grâce aux premiers retours d'expérience.

¹⁹⁴ Jean Boudriot, Hubert Berti, *Le Cerf, Cotre 1779-1780*, A.N.C.R.E., Paris, 1981, p. 71.

¹⁹⁵ Voir les peintures de William Turner (1775-1851) : Spithead : Two Captured Danish Ships Entering Portsmouth Harbour (1807-1809, Tate Britain), A First Rate Taking in Stores (1808, The Higgins, Bedford). Ou encore la série Dover Harbour (1795-1796), peinte par Thomas Girtin (1775-1802) et faisant la part belle à ces nombreuses unités légères utilisées par les Anglais.

¹⁹⁶ Jean Boudriot, Hubert Berti, *Le Coureur, Lougre, 1776, du constructeur D. Denÿs*, A.N.C.R.E, Paris, 1985, p. 24.

« *Au large. Partout alentour, le vide, l'infini cercle bleu de la mer¹* »

Composée de navires à voiles, la station navale est soumise en mer aux régimes des vents et aux aléas climatiques plus que tout autre moyen de transport. Dès lors, il est essentiel de replacer la géographie, les océans, les distances et le temps au cœur du sujet.

Pour mener à bien les missions de surveillance et de protection, les officiers de la Marine établissent une distribution des bâtiments de guerre au sein des stations navales. Cette répartition et ce quadrillage des mers doivent faire l'objet d'une approche spatiale et cartographique pour mieux comprendre les dispositifs adoptés par les marins français pour répondre aux instructions du secrétaire d'État de la Marine. De quelle manière les stations navales s'organisent-elles dans l'espace ? Cette répartition géographique, par ailleurs amenée à évoluer dans le temps, génère elle-même des déplacements à l'origine de flux stationnaires. Que révèlent ces flux ?

Enfin, la projection des bâtiments de guerre à travers le globe à des milliers de kilomètres des côtes métropolitaines invite à considérer et à placer le temps comme un critère mesurant l'efficacité opérationnelle d'une marine de guerre. Quelle est l'évolution du temps de campagne ? De quelle manière est-il l'un des témoins d'une nouvelle doctrine de l'emploi des forces navales ? L'instauration des stations navales invite à voir sous un nouveau jour cette problématique, nécessitant de quantifier la durée de ce régime de service naissant.

1. Des stations navales polymorphes

1.1. Des stations navales à géographies variables

La cartographie de la projection navale française laisse observer l'éloignement des théâtres d'opérations ultramarins de la métropole.

¹ Pierre Loti, *Matelot*, Folio Classique, Paris, 2004, p. 88.

Carte 4. Les stations navales françaises et la métropole



Cette observation est particulièrement sensible pour la station de Terre-Neuve, celles des Antilles et de l'Océan indien. Alors que la station de Saint-Pierre-et-Miquelon se trouve à plus de 3 800 kilomètres des côtes atlantiques françaises, la station des Îles du Vent est distante de plus de 6 300 kilomètres. C'est évidemment la station de l'océan Indien qui détient le record, l'archipel des Mascareignes se trouvant à 9 500 kilomètres à vol d'oiseau du château de Versailles. Cette immense distance pour rejoindre cet océan a une traduction concrète et immédiate puisqu'à l'échelle du temps de campagne, ces navigations transatlantiques forment environ 12 % du temps de campagne total. Seules les stations du Méditerranée et d'Afrique restent relativement proches de la France. Le Maghreb est voisin de la France alors que les échelles du Levant, les plus éloignées de Toulon, sont distantes d'environ 3 000 kilomètres.

En mer, plus que la distance, c'est le temps de navigation qui compte. Toute distance est relative pour un bâtiment à voile. Comme à la voile les routes ne peuvent être orthonormées, il vaut mieux prendre en considération les temps de navigation plutôt que les distances. Quiconque s'aventure en mer Égée connaît la rudesse des vents en été comme en hiver. Au large du Péloponnèse, le débouquement du cap Matapan nécessite parfois jusqu'à deux mois si les vents sont contraires alors que par beau temps, la traversée retour ne prend qu'entre deux à

trois semaines. Depuis Brest, les stations antillaises sont à environ quatre à cinq semaines de navigation alors que la traversée est réduite à trois à quatre semaines pour Terre-Neuve. Naturellement, la durée pour rejoindre l'océan Indien est la plus conséquente puisqu'il faut en général pour rejoindre l'île de France, compter entre quatorze et vingt semaines, puis environ vingt à trente jours pour rallier Pondichéry depuis les Mascareignes.

Une dimension géographique à l'échelle même de la station navale doit enrichir le rapport spatial station/métropole, au sein d'un rapport intrastationnaire. En effet, à l'éloignement de la métropole, il faut ajouter la nature géographique et physique des espaces où les stations navales se déroulent. L'observation de ces îles, comme cadre opérationnel de la projection navale, offre une lecture double entre ce que nous nommerons des stations en situation littorale et des stations en situation océanique. Ainsi, des cinq stations navales françaises, deux à trois se trouvent au sein d'un archipel. Les stations des îles du vent et de sous le vent s'intègrent dans l'archipel des Antilles composé d'un réseau dense et homogène d'une trentaine d'îles. Les îles du Vent comprennent un ensemble d'îles de petite superficie, composé de la Martinique et de la Guadeloupe, elles-mêmes entourées d'une série d'îles, formant ses dépendances administratives, Marie-Galante, la Désirade à l'ouest et les huit îlots des Saintes, au sud. Cette station regroupe par ailleurs, les îles de Sainte-Lucie et l'île de Tobago récupérées à la suite du traité de Versailles (1783). Les Îles sous le Vent comprennent la partie occidentale de l'île de Saint-Domingue, composant un tiers de la superficie totale de l'île.

Les îles sont proches les unes des autres, puisque ces dernières sont facilement identifiables de la côte par temps clair. Seulement 130 kilomètres séparent l'île de la Martinique et celle de la Guadeloupe. Le canal entre la Dominique et la Martinique n'est quant à lui que d'une quarantaine de kilomètres. Du côté des Îles sous le Vent, la partie française de Saint-Domingue est éloignée de celle des Îles du Vent d'environ 1 300 kilomètres mais très proche de Cuba, de la Jamaïque et des Îles Turques. Le Môle Saint-Nicolas est ainsi à une distance inférieure à 90 kilomètres de la pointe orientale de l'île de Cuba.

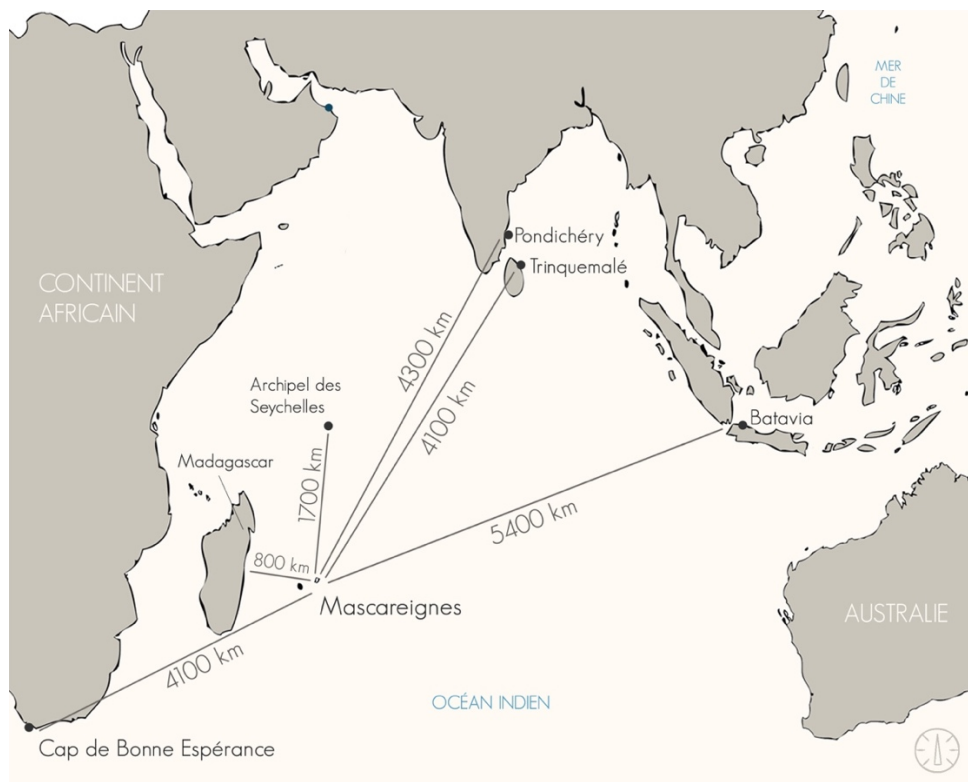
Dans l'extrême nord du continent américain, Saint-Pierre-et-Miquelon forme un archipel bien identifié dans le voisinage immédiat de l'île de Terre-Neuve et de ses bancs de morues. En liaison avec les stations antillaises, la distance qui les sépare est importante avec près de 4 000 kilomètres suivant une navigation longeant les côtes d'Amérique du Nord. La station de Terre-Neuve offre une lecture intéressante par son positionnement dual, à la fois en situation littorale à l'échelle locale et océanique dans son rapport systémique avec les stations antillaises. Les stationnaires terre-neuviens étant, comme nous aurons l'occasion de l'observer,

intégrés à travers l'organisation logistique de la station dans un système triangulaire entre la France, Terre-Neuve et les Antilles, disposent de deux centres de projections, soit depuis les Antilles, soit depuis la métropole.

En Méditerranée, les campagnes se déroulent le long des côtes de la Barbarie ou à la sortie du détroit de Gibraltar. Cependant, à l'entrée de la décennie 1770, une bascule géographique s'opère dans la projection navale méditerranéenne avec l'envoi annuel de divisions dans l'archipel grec et dans les échelles du Levant, de la Syrie à l'Égypte. Ainsi, l'essentiel des navigations sont effectuées au sein d'un archipel dont l'origine sémantique provient d'ailleurs du grec et fait référence à un toponyme, à savoir la mer Égée. C'est encore le terme couramment utilisé par les officiers de marine au XVIII^e siècle pour qualifier les eaux intérieures grecques.

Enfin, s'agissant de l'océan Indien, seules les Mascareignes, les Seychelles et les Maldives forment des archipels identifiés où les stationnaires naviguent avec fréquence.

Carte 5. Les Mascareignes dans l'océan Indien



L'archipel des Mascareignes qui nous intéresse plus particulièrement, s'articule autour de plusieurs îles : l'île Bourbon, l'île de France, Rodrigues et quelques petites îles. Environ 230 kilomètres séparent l'île de France et de Bourbon et jusqu'à 600 kilomètres entre l'île de

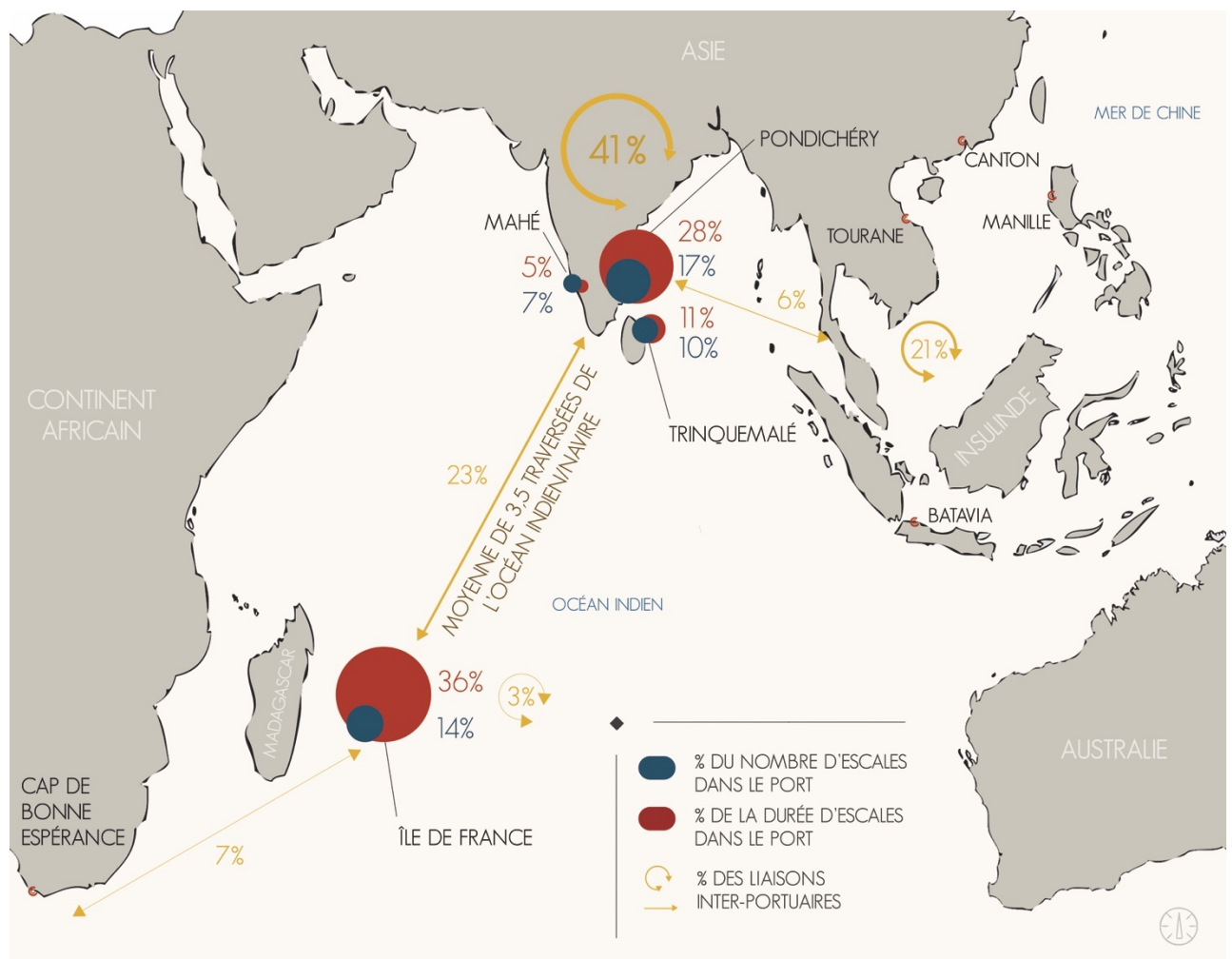
France et Rodrigues. La présence d'archipels dans l'océan Indien ne fait pas de la station de l'Inde une station navale en situation d'archipel. La station navale ne se résume pas géographiquement aux seules Mascareignes mais à l'ensemble des terres au-delà du Cap de Bonne Espérance. La distance qui sépare les deux îles françaises et le sous-continent indien et ses comptoirs, forme tout l'enjeu de la dimension océanique de la station navale. Les comptoirs indiens et en premier lieu Pondichéry sont à plus de 4 300 kilomètres et le Cap de Bonne Espérance à plus 4 000 kilomètres.

L'étude des mouvements stationnaires a été réalisée pour les trois stations navales principales que sont les stations antillaises, méditerranéennes et indiennes. Elle s'appuie sur deux critères : le nombre et la durée des escales au cours de la campagne. Les mouvements des bâtiments en station forment, une fois cumulés, des flux qu'il convient d'observer. L'affaire n'est pas aisée tant l'approche statistique peut être complexe en histoire. L'analyse des flux permet alors de mettre en valeur une géographie des stations mais reste circonscrite en raison du faible nombre des journaux de navigation conservés pour les bâtiments de guerre.

1.2. La polarisation de la station navale de l'océan Indien

Les dix navigations étudiées laissent percevoir la domination d'un nombre limité de ports : Port-Louis de l'Île de France, Pondichéry, Trinquemalé et Mahé. En nombre d'escales, ces quatre ports forment près de 50 % du nombre total de relâches. Convertis en durée, ils monopolisent 80 % du temps d'escale et si l'on rapporte à l'ensemble du temps de campagne, navigations comprises, le chiffre atteint dans certains cas plus de 60 % du temps de campagne. Les frégates la *Thétis* et la *Dryade* affichent ainsi une durée d'escale respective de 70 % et 68 %. Même la frégate la *Nymphe*, affectée pourtant principalement en Asie du Sud-est fait état d'un taux sans appel de 68 %.

Carte 6. Les escales et les flux dans l'océan Indien (1784-1792)



Sources : AN, Marine, Paris, C⁶ rôles d'équipage et 4JJ journaux de navigation.

1.2.1. Les navigations « indiennes » et leurs marges

Les navigations entre les ports et les comptoirs dans le sous-continent indien représentent la majorité des déplacements de la station navale, favorisées par le nombre important de places commerciales le long des côtes indiennes. Les places de Pondichéry et de Trinquemalé fonctionnent en binôme jusqu'à la fin de l'alliance défensive entre la France et la Hollande. D'un côté, Pondichéry est le siège politique de la colonie, de l'autre, la protection et le havre qu'offre le port de Trinquemalé donnent un cadre propice à l'émergence d'un binôme indien stratégique. Ce diptyque est confirmé par le nombre de déplacements directs entre les deux ports qui s'élève à plus de 18 % des déplacements de la station et jusqu'à plus de 40 % des déplacements intra-indiens. La frégate la *Précieuse* réalise ainsi au cours de sa campagne neuf trajets entre les deux places. La *Résolution* quant à elle connecte sept fois ces deux ports. Ces chiffres ne concernent évidemment pas tous les bâtiments, seulement ceux affectés à rester stationner dans l'Inde. Le port de Trinquemalé devient la véritable annexe portuaire de

Pondichéry. La faible distance de la capitale française de l'Inde favorise une liaison facile entre le commandant de la station et le gouverneur de l'Inde. Suivant la saison, le temps de navigation peut varier mais dans l'ensemble il faut entre deux à sept jours pour joindre un port à l'autre. L'observation des périodes d'escales ne permet pas d'observer Trinquemalé comme un palliatif à l'Île de France en période cyclonique. Sur vingt-et-une escales référencées, seules deux ont lieu entre les mois de septembre à décembre. Il s'agit de celle de la frégate la *Précieuse* et de celle de l'*Astrée*, pour une durée de 110 jours pour la première et de 112 jours pour la seconde.

Les cinq comptoirs dont dispose la France en Inde n'expliquent toutefois pas le nombre des mouvements intra-indiens dans la mesure où les comptoirs de Yanaon, de Chandernagor ou de Karikal ne sont que peu visités par les bâtiments de la station. Seule la *Vénus* passe à Chandernagor durant l'année 1786, alors que la *Calypso* et la *Résolution* mouillent à Karikal. Enfin, aucune escale n'est mentionnée à Yanaon même s'il n'est pas impossible que certains navires hors corpus ou bâtiments de charge français y aient fait escale. En définitive, les trois ports sri-lankais fréquentés par les Français (Trinquemalé, Colombo et Trinquebar) sont bien plus visités par les bâtiments français que les comptoirs français où seuls Pondichéry et Mahé constituent des étapes importantes.

Aux marges de l'océan Indien, c'est surtout du côté de l'Asie du Sud-Est que l'activité est la plus conséquente. Le commandant des forces navales, usuellement fixé en Inde plutôt qu'à l'Île de France pour coordonner la station navale, se déplace en Chine pour régler lui-même les différends commerciaux à Canton, donnant ainsi des gages de l'attention pour cette région. La présence de plusieurs frégates et corvettes pendant plusieurs années est révélatrice ; l'enchaînement des frégates françaises à Canton, Manille et Batavia est tout à fait inédit. La France compte ainsi durant quelques années, jusqu'à deux ou trois frégates croisant entre Malacca et Manille faisant de la région l'une des zones les plus actives de la station navale. Ces navigations au-delà du détroit de la Sonde et de Malacca sont soutenues et représentent environ un cinquième (même un quart si l'on compte les navigations entre l'Inde et l'Insulinde) du corpus mais il est malheureusement impossible d'extraire un volume du temps passé. Retenons toutefois que les campagnes y sont de longue durée. Alors que d'Entrecasteaux quitte Pondichéry six mois d'affilée, le chevalier de Kersaint, commandant de la frégate la *Dryade*, passe huit mois en mer de Chine, soit l'essentiel de son temps de présence au-delà du Cap de Bonne Espérance.

Enfin, si les campagnes en mer Rouge ou dans le golfe Persique sont intéressantes du point de vue hydrographique ou politique, elles restent peu significatives du point de vue des

flux. La région reste à l'écart des mouvements stationnaires. Seule Mascate tire son épingle du jeu, portée par les tractations commerciales et la réparation de la prise du *Salih* en 1782.

1.2.2. L'Île de France, cœur logistique de la station navale

Si l'Inde est le centre opérationnel de la station, l'Île de France est le cœur logistique de la station. Dans la plus grande majorité des cas, l'axe Mascareignes/Inde se résume à la liaison Pondichéry/Île de France et inversement. Cette liaison concentre 24 % des déplacements de la station pour un volume de 33 traversées de l'océan Indien. Signe du caractère structurel de la connexion entre les deux principales places françaises dans l'océan Indien, la liaison est effectuée par la totalité des bâtiments de guerre en station dans l'Inde. Si en termes de volume la liaison Mascareignes/Inde est dépassée par l'intra-indienne, le temps passé en escale aux Mascareignes est nettement plus conséquent que celui dans les comptoirs indiens. Avec une moyenne de 80 jours en escale à l'Île de France, le temps passé par les stationnaires aux Mascareignes est de taille et supérieur d'un tiers à celui passé à Pondichéry². Cette observation s'explique naturellement par les infrastructures portuaires qu'offre Port-Louis et qui permettent aux stationnaires d'effectuer les réparations nécessaires à la poursuite de la campagne. Une analyse plus détaillée de l'arsenal de l'Île de France fera l'objet de l'avant-dernier chapitre.

Le positionnement central de l'Île de France se traduit par ailleurs au travers des mouvements stationnaires au sein de l'océan Indien. Ces flux, représentés par le nombre de traversées de l'océan Indien effectuées par les navires de guerre au cours de leur campagne, confirment la centralité de l'Île de France dans le dispositif stationnaire. Plus qu'une escale de rafraîchissement sur la route des Indes, l'île constitue la plateforme opérationnelle et logistique de l'océan Indien. Au cours des campagnes, la moyenne du nombre de traversées de l'océan Indien par unité est de trois et jusqu'à six dans certains cas. L'évacuation de Pondichéry en 1789 et la nécessité de déplacer l'administration à l'Île de France participent également à l'accroissement des liaisons entre les deux colonies. En moins d'un an, la frégate la *Nymphe* effectue trois allers-retours entre Pondichéry et Port-Louis de l'Île de France passant ainsi près de 120 jours en mer en déplacement dans l'océan Indien, confirmant son affectation comme navette entre les deux colonies. Ces mouvements révèlent également la difficulté pour la France de maintenir en Inde les bâtiments affectés à cette station. Aucune des frégates du corpus ne fait l'économie d'un retour à l'Île de France durant le cours de la campagne.

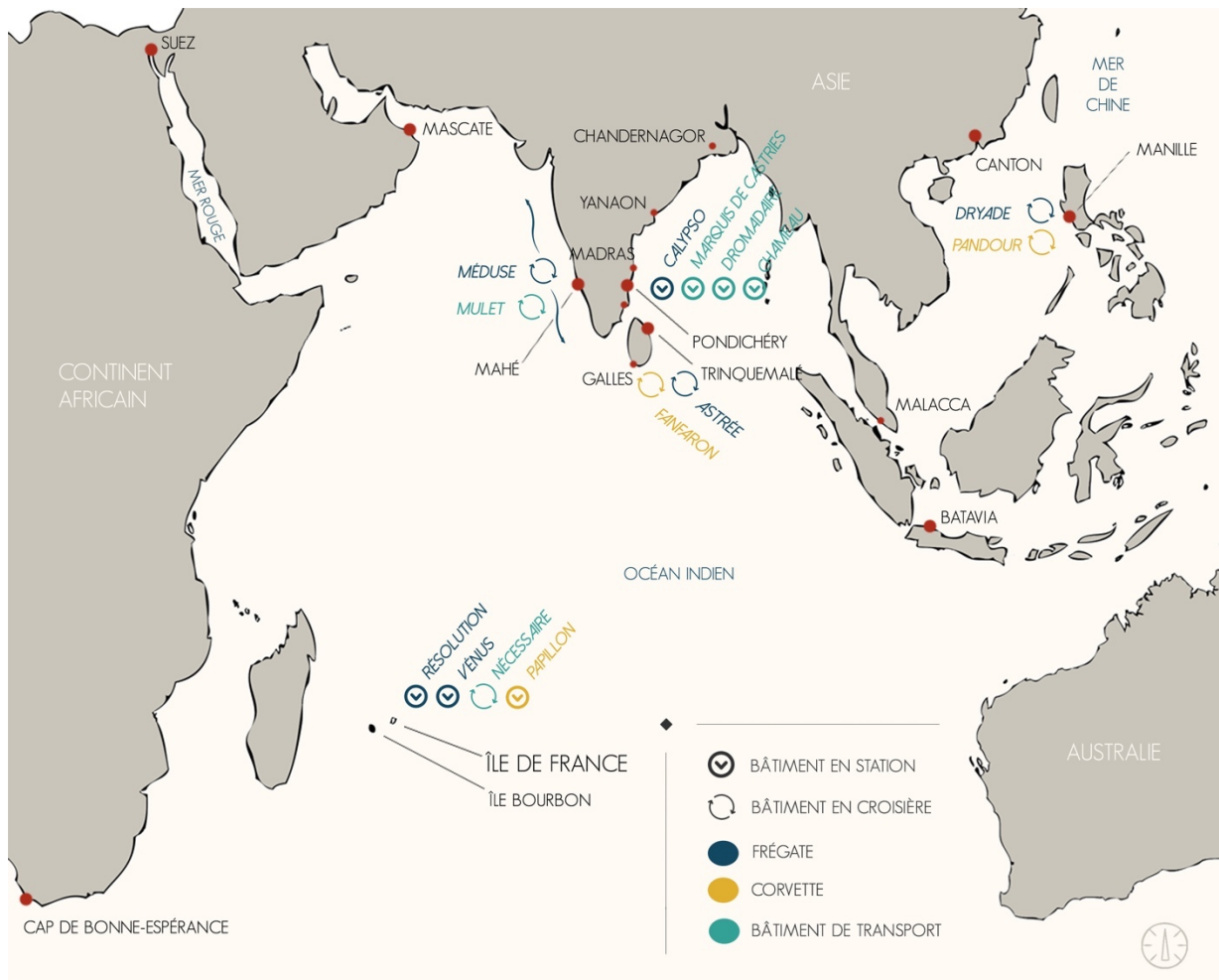
² La durée moyenne des escales à Pondichéry ou à Trinqueval est respectivement de 54 et 39 jours.

Outre que les bâtiments de la station relâchent dans un nombre restreint de ports, chaque arrêt est de longue durée. La durée moyenne d'escale au Port-Louis de l'Île de France est ainsi de quatre-vingts jours. Le port compte à lui seul pour plus du tiers du temps de relâche dans l'océan Indien, occultant totalement l'île Bourbon. Cette dernière ne compte que pour 3 % du nombre de relâches et pour seulement 1 % du temps de relâche. Très peu de bâtiments de guerre passent d'une île à l'autre. Au départ de l'Île de France, l'escale à Bourbon n'intervient dans la plupart du temps que par effet d'aubaine lorsqu'il s'agit de transporter du personnel administratif ou plus généralement, la correspondance d'une île à une autre.

1.2.3. Un saupoudrage naval dans l'océan Indien

Avant d'entamer la cartographie de la projection, observons que la localisation des stations des bâtiments du roi s'avère être complexe. Le mouvement permanent des navires brouille la lecture du dispositif naval. Aussi, figer le temps d'un instant les mouvements perpétuels des navires ne rend que partiellement compte de la richesse de l'information et de sa diversité. Cette cartographie demeure la photographie figée d'une réalité en perpétuel mouvement.

Carte 7. Répartition géographique des bâtiments en station dans l'Inde (1788)



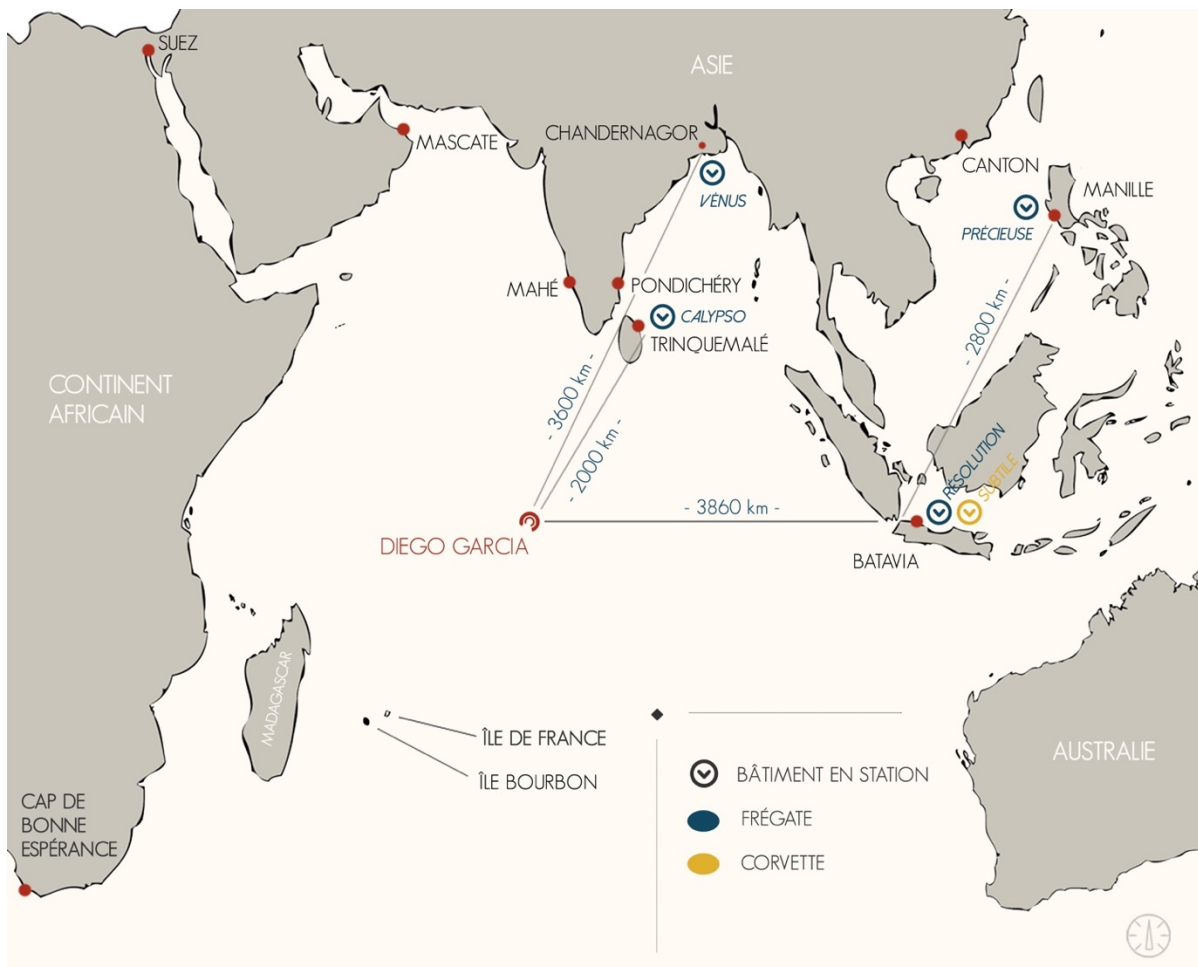
Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 256, lettre du 29 octobre 1788, Jean-François de Moracin (ordonnateur de Pondichéry) au secrétaire d'État de la Marine.

En raison de l'immensité géographique de la station navale, le commandant de la station est réduit à un véritable saupoudrage des forces navales. Qu'il s'agisse des Mascareignes, des Seychelles, des Comores, des côtes indiennes, de l'Insulinde et de l'actuel Vietnam et jusqu'à la mer Rouge, l'espace maritime à surveiller est considérable et sans commune mesure avec les autres théâtres d'opérations. Loin de se réduire au seul sous-continent indien, aucune autre station navale n'est aussi dispersée dans un espace si vaste et pluriel. Dès lors, le choix de modifier l'appellation d'usage pendant l'époque moderne nous est apparu nécessaire pour accoler au plus juste de la réalité opérationnelle, préférant plutôt « station navale de l'océan Indien » à la formulation « station de l'Inde ».

La gestion des affaires s'avère de fait complexe. L'élasticité des relations entre Versailles et les gouverneurs est aisément transposable à celle que connaît le commandant de la station avec ses officiers subalternes. Le conditionnel est d'usage, lorsqu'il s'agit de rapporter au secrétaire d'État de la Marine la localisation des stationnaires. Même le chef de la station est

difficilement capable de déterminer avec assurance la localisation des bâtiments de guerre sous son commandement. Cette situation rend complexe et laborieuse l'élaboration d'une répartition de la station. Le problème est encore plus entier s'agissant des approvisionnements à effectuer. En 1787, écrivant à Moracin, l'ordonnateur de Pondichéry, d'Entrecasteaux n'esquive pas le sujet : « s'il arrivait de nouveaux bâtiments, les besoins augmenteraient sans doute, mais c'est ce qu'il est impossible d'annoncer et de prévoir³ ». Les retards et la très grande incertitude qui pèse sur l'arrivée forcent les commandants de station à laisser beaucoup de latitude aux officiers de Marine. En cela, la situation n'est guère éloignée de la marge d'initiative dont bénéficient les administrateurs vis-à-vis de Versailles⁴. Dans cette partie du monde, la projection des forces navales est une science complexe, flottante et aléatoire. Certains événements diplomatiques lui donnent une résonance particulière. L'affaire de Diégo Garcia fait office de parfait révélateur :

Carte 8. Répartition géographique des bâtiments en station durant l'affaire de Diégo Garcia (1786)



³ ANOM, Col., C² 175 f°15, lettre du 8 juin 1787, d'Entrecasteaux à Moracin.

⁴ Marco Platania, « L'originalité de la politique française en Inde, 1750-1783. Grands établissements ou commerce ? », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 2011/2 (n°34), p. 92.

Source : ANOM, Col., C⁴ 73 f^o 440, lettre du 11 novembre 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

En 1786, l'Angleterre jette son dévolu sur l'île de Diégo Garcia dans l'archipel des Chagos pourtant revendiqué par la France depuis plusieurs décennies. L'évènement est une sérieuse affaire pour le gouverneur de Souillac qui ordonne le rappel de toutes les frégates de la division. Elle démontre aussi toute la difficulté et les inconvénients inhérents à une station navale aussi vaste. Les bâtiments de guerre sont dispersés un peu partout démontrant la réalité et les risques du saupoudrage naval⁵. La frégate la *Calypso* est à Trinquemalé, la *Vénus* est à Chandernagor, la *Précieuse* mouille à Manille, tandis que la *Résolution* et la *Subtile* sont à Batavia. Le gouverneur se retrouve dans un premier temps dans l'incapacité même de transmettre une lettre de réclamations au gouverneur de Bombay. C'est donc au marchand français Dayot, présent à l'Île de France, de faire passer les insistances françaises à d'Entrecasteaux, commandant de la station en Inde. L'ordre donné serait comique s'il n'était pas le révélateur des faiblesses françaises. Souillac autorise en effet, Antoine Dayot en cas d'absence de d'Entrecasteaux de se faire passer pour un officier français et de transmettre lui-même la lettre au gouverneur anglais...⁶ Quant à présenter aux Anglais une force navale, le ralliement des forces françaises n'est pas attendu avant avril 1787, soit onze mois après l'invasion britannique.

À la suite de la réduction du format de la station navale au cours de la Révolution, la distribution des frégates devient bien plus simplifiée et ordonnée. L'Île de France devenant le cœur stratégique la France dans l'océan Indien, l'île est également le point de rassemblement de la station navale. Les instructions remises à Saint-Félix au printemps de l'année 1791 lui indiquent de disposer « au commencement de la mousson du nord une frégate pour la côte Malabar et au commencement de la mousson du sud-ouest une autre pour la côte de Coromandel ». L'enjeu est de protéger le commerce que la France entretient dans ces deux régions. La troisième frégate doit, quant à elle, être un électron libre pouvant renforcer au besoin l'une des deux frégates croisant dans l'Inde ou continuer de prospecter du côté de Madagascar et en Asie du Sud-Est⁷.

⁵ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o440, lettre du 11 novembre 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

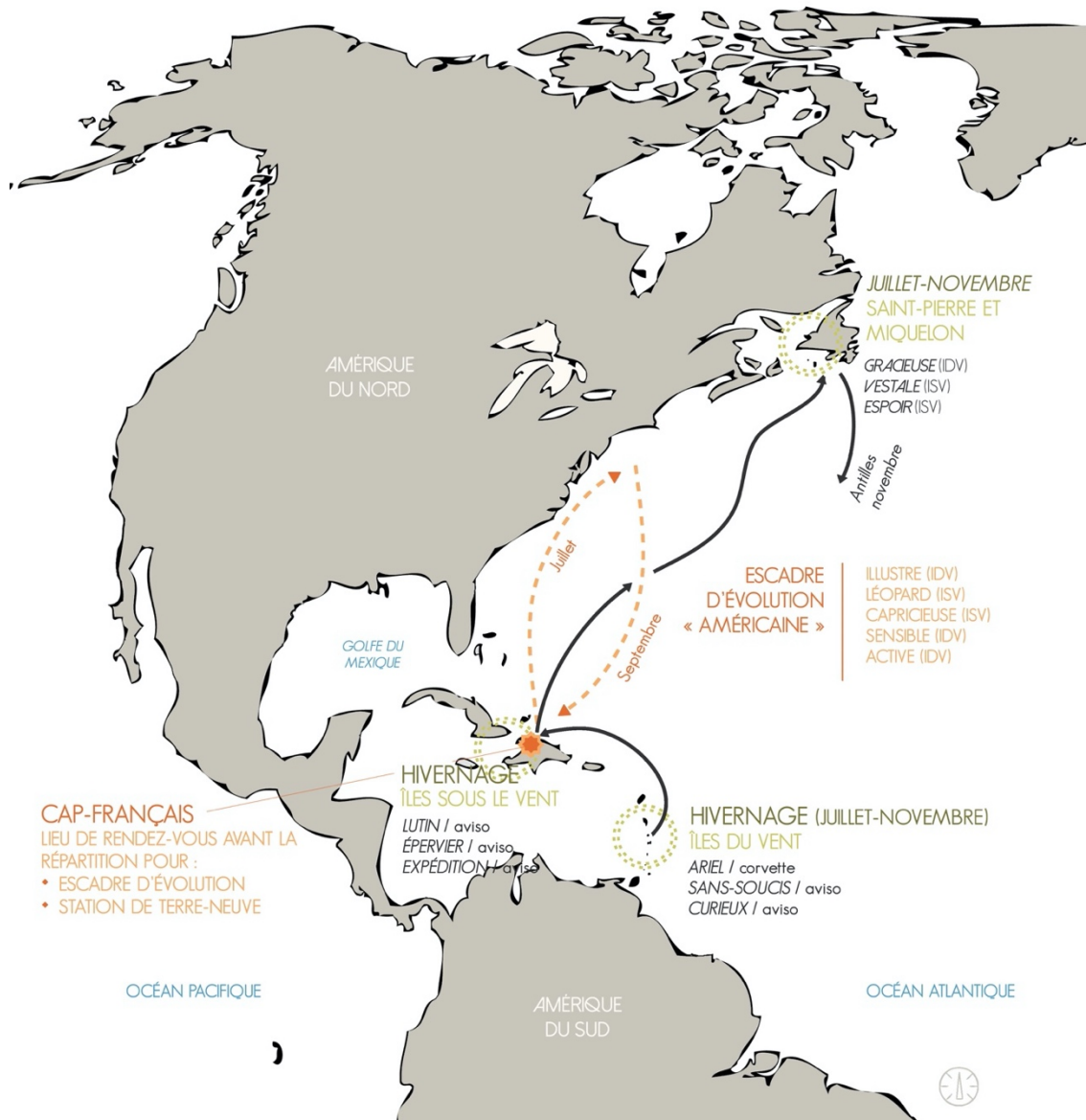
⁶ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o420, lettre du 31 octobre 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

⁷ SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 6 f^o82, 8 avril 1791, mémoire pour service d'instructions à de Saint-Félix.

1.3. Le système stationnaire de « l'Amérique »

1.3.1. Complémentarité méridionale et septentrionale

Carte 9. Système nord-américain lors de l'hivernage (1789)



Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 97, lettre du 11 octobre 1788, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

Le système stationnaire « américain » offre un éclairage sur la connexion entre les trois stations navales de l'Amérique. Motivés pour des raisons logistiques et climatiques, de nombreux échanges s'opèrent entre Terre-Neuve, les Antilles et la Guyane. Cette dernière station est toutefois supprimée au mois août 1786⁸. La corvette des Îles du Vent détachée pour

⁸ Le remplacement du bâtiment en station doit être effectué par deux navires à construire à Toulon et à Cayenne afin de d'effectuer une « épreuve utile sur l'emploi et la durée des bois du pays ». Voir AN, Paris, Marine, B¹ 100 f^o 182, lettre du 27 mai 1786.

la Guyane est remplacée par une goélette de 120 tonneaux, d'où l'absence de mention au sein de la carte ci-dessus.

La connexion entre les Antilles et Terre-Neuve est largement tributaire des raisons climatiques dues à la saison cyclonique dans les Caraïbes. Il faut dire que le calendrier climatique terre-neuvien et antillais coïncide parfaitement comme aux Îles du Vent « la station ne reste vacante que le temps de l'hivernage ou de la mauvaise saison⁹ », à savoir de juin à octobre. D'un bout à l'autre de l'arc atlantique américain, la vacance contrainte de la station antillaise complète idéalement l'augmentation nécessaire de la station de Terre-Neuve. Au mois de juillet ou août, l'essentiel des forces se donne rendez-vous au Cap-Français. Les deux divisions nouvellement créées forment alors un panaché des deux stations navales initiales dont la majorité est regroupée au sein d'une escadre d'évolution.

La provenance des bâtiments affectés à la station de Terre-Neuve évolue quant à elle régulièrement d'une année sur l'autre.

Tableau 13. Provenance et destination des bâtiments en station à Terre-Neuve (1784-1792)

Nombre d'arrivées depuis la métropole	12
Nombre d'arrivées depuis les stations antillaises	10
Nombre de départs pour la métropole	11
Nombre de départs pour les stations antillaises	10
Nombre total de bâtiments en station à Terre-Neuve	29
Nombre d'arrivées sans information	7
Nombre de départs sans information	8

Source : AN, Paris, Marine, série B⁴.

Deux schémas sont mis en œuvre selon les années, les besoins et les disponibilités du moment. Premièrement, les bâtiments de guerre antillais abordent à Terre-Neuve au cours de l'été après leur campagne aux Antilles, puis reprennent la mer pour rentrer en France. Dans ce cas précis, la station terre-neuvienne clôt une campagne d'un à deux ans. Dans certains cas, les bâtiments repartent néanmoins aux Antilles et poursuivent le cours de leur campagne aux Antilles. Deuxièmement, leur arrivée à Terre-Neuve entame une campagne américaine. Une fois l'été terminé, la campagne se poursuit dans une des deux stations antillaises.

⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 288bis f°581, 1784, n.s.

Le tableau ci-dessus vient illustrer la provenance géographique des stationnaires de Terre-Neuve et la spécificité de ce système. Signe de l'existence de passerelles entre les stations navales des Antilles et de celle de Terre-Neuve, le rythme des arrivées et des départs de Saint-Pierre-et-Miquelon révèle un fonctionnement multipolaire, où l'alternance d'arrivées depuis la métropole ou depuis les Antilles varie suivant des critères opérationnel, climatique, et logistique. Le faible nombre de bâtiments affectés exclusivement à la station navale de Terre-Neuve, seulement un quart, renforce quant à lui l'affirmation d'une relation symbiotique, complémentaire et d'une interconnexion des stations navales américaines. Cette situation est unique au regard du fonctionnement des autres stations navales françaises et fait de la station navale de Terre-Neuve une sorte d'étape américaine ou d'annexe opérationnelle aux stations antillaises.

1.3.2. Évolution de la répartition géographique à Terre-Neuve

À la suite du traité de paix signé entre la France et l'Angleterre en 1783, actant la propriété pleine et entière de la France sur les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon, il est envisagé d'augmenter les forces militaires de l'île dans l'optique de rétablir un établissement de pêche. Ce projet est toutefois très vite abandonné. L'expertise des ingénieurs français dépêchés sur l'île confirme l'impossibilité de protéger l'île en temps de guerre. Au mois de juin 1785, le baron de l'Espérance, gouverneur de l'île, l'ordonnateur Malherbe et plus de quatre-vingts habitants de l'île sont rappelés en France et embarquent à bord du navire les *Deux Chéries*¹⁰. Le maréchal de Castries écrit alors aux deux administrateurs, laissant observer qu'il ne faut plus « considérer ces îles que comme un abri commode pour les pêcheurs qui fréquentent ces parages¹¹ ». Au moment où Danseville, capitaine de la compagnie d'infanterie, reçoit le titre d'ordonnateur et de commandant des deux îles, sa compagnie se voit réduite à la portion congrue puisque seule une soixantaine d'hommes est maintenue dans l'île. Le commandement supérieur des îles de Saint-Pierre-et-Miquelon revient toutefois à un officier de Marine. La suppression du gouverneur de Terre-Neuve place le commandant des forces navales dans la position d'administrateur supérieur de l'île durant sa courte campagne dans la zone. La station navale française rejoint ainsi le fonctionnement anglais mis en œuvre dès les années 1755¹².

¹⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o168, lettre du 3 juin 1785, Girardin au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹ ANOM, Col., C¹² 22 f^o33, lettre du 13 mars 1785, le secrétaire d'État de la Marine au baron de l'Espérance et Malherbe, gouverneur et ordonnateur de Saint-Pierre-et-Miquelon.

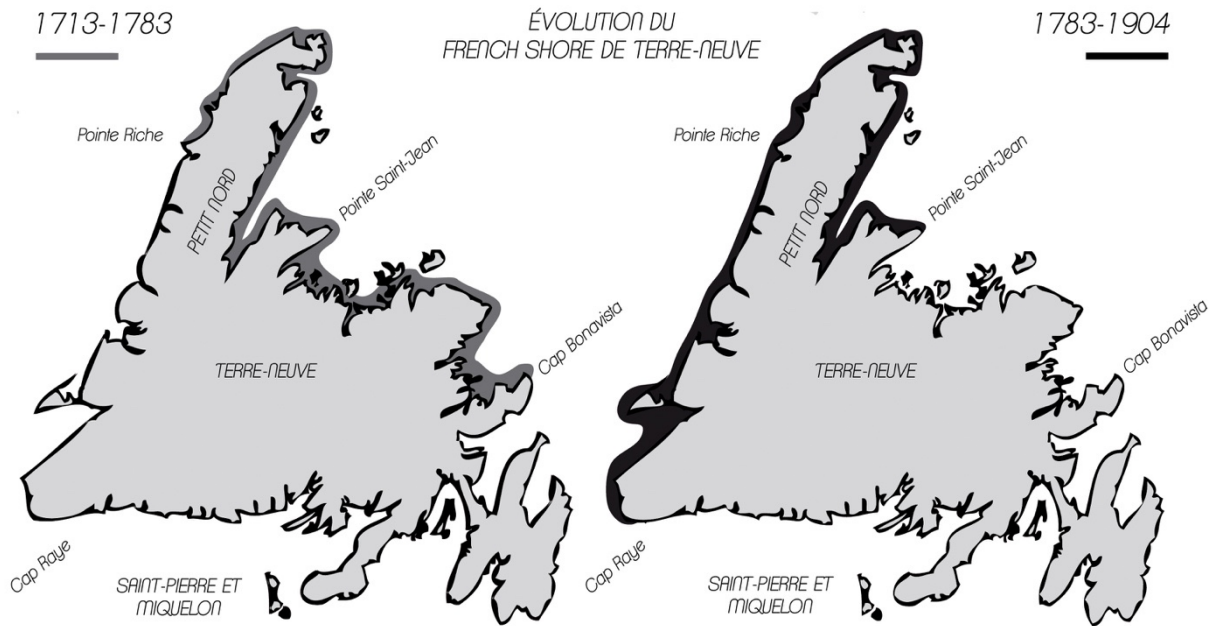
¹² Jerry Bannister, *The Rule of the Admirals, law, custom, and Naval Government in Newfoundland, 1699-1832*, The Osgoode Society, 2003, p. 130.

La modification de l'administration de Terre-Neuve engage la station navale dans une période de rodage. Barbazan, commandant de la station en 1785, reste à Saint-Pierre du 22 mai au 5 juillet 1785. Cette durée est bien trop courte selon lui pour appréhender l'ensemble des enjeux des îles. Il précise : « dans une course aussi rapide, un officier quelques talents qu'il puisse avoir, n'a pas le temps de prendre une connaissance approfondie de l'administration des îles de Saint-Pierre-et-Miquelon dont il a le commandement, soit des intérêts des pêcheurs et de leurs opérations, sur les différentes parties des côtes de l'île de Terre-Neuve¹³ ». Ses revendications font mouche malgré la fin de non-recevoir qu'émet le chevalier de Girardin et l'ancien ordonnateur Malherbe, chargés des questions terre-neuviennes. Les instructions transmises au comte de Médine l'année suivante doublent en effet le temps à Saint-Pierre, passant de trois à six semaines¹⁴. Le programme des navigations se stabilise dans le même temps. Après une durée de six semaines pour prendre connaissance des dossiers en cours dans l'île, les instructions actent l'établissement d'une croisière après l'étape de Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette croisière engage les bâtiments du roi à croiser le long des côtes occidentales de l'île de Terre-Neuve, depuis le cap Raye jusqu'à la Pointe Riche. Depuis cette dernière pointe, les bâtiments de la division se séparent pour couvrir le reste des côtes ; alors que le bâtiment commandant la station doit revenir à Saint-Pierre-et-Miquelon.

¹³ ANOM, Col., C¹² 10 f°17, n.d., Mémoire signé du chevalier de Girardin et de Malherbe en réponse aux observations de l'officier de la Marine Barbazan.

¹⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f°181, instructions de mars 1787, destinée au comte de Médine, commandant la frégate la *Didon*.

Carte 10. Évolution du French Shore de Terre-Neuve (1713-1904)



Source : Loïc Josse, *Terre-Neuvas, 1900-1950*, Glénat Livres, 2010, p. 27.

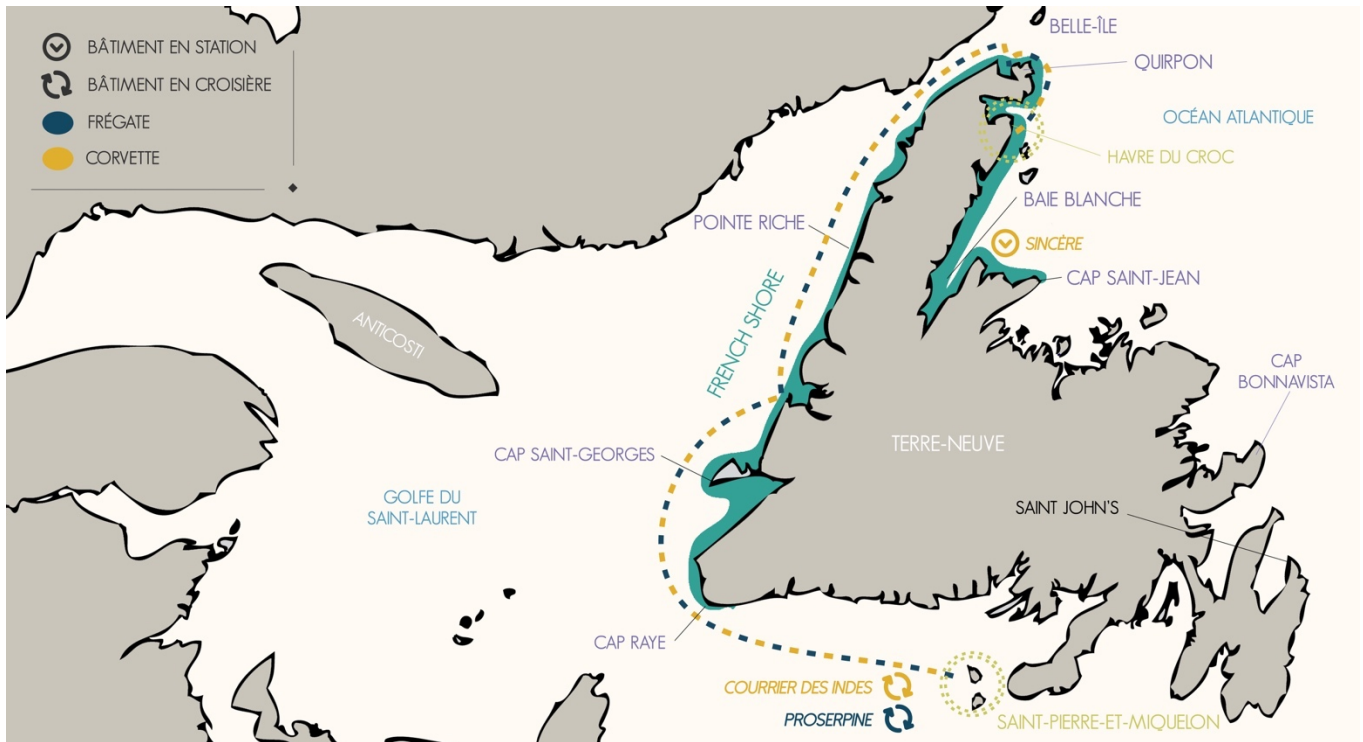
À l'issue de la guerre d'Indépendance, les tractations au sujet du traité de paix reprennent. Lorsqu'éclate le conflit en 1778, les tractations sont au point mort entre les Français et les Anglais au sujet de litiges hérités du traité de paix de 1763. Au cours de l'année 1783, tout l'enjeu des négociations des deux côtés de la Manche gravite alors autour des questions de concurrence et d'exclusivité afin de prévenir les retours des troubles d'avant-guerre. Les conditions ont toutefois changé. La victoire française offre un cadre de négociation bien plus avantageux aux Français. À Versailles, l'intention est de retenir dans le futur traité l'exclusivité de la pêche française dans les nouvelles limites du *French Shore*, allant du cap Saint-Jean jusqu'au cap Raye.

À l'inverse, les ambassadeurs anglais, bien que disposés à concéder à la France le droit exclusif de la pêche sur le French Shore, freinent l'introduction explicite des termes pour ne pas se mettre dans une position politique délicate. Afin « de gêner le moins possible les ministres anglais qui risquaient leur existence ministérielle¹⁵ », les Français concèdent de ne mentionner dans l'article IV du traité que la jouissance de la pêche sans y inclure le droit exclusif. Dans l'esprit de Vergennes et des ministres français, l'interprétation du texte est toutefois sans équivoque et le litige parfaitement évacué par les multiples navettes entre les

¹⁵ Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, Maisonneuve & Larose, 1962, p. 961.

ministres, le plénipotentiaire anglais Fitzherbert et Vergennes. Les bonnes dispositions anglaises à Terre-Neuve, tout comme celles du Parlement anglais¹⁶ –qui en 1788 invite à démanteler toutes installations futures anglaises sur la côte occidentale –prouvent qu’en dépit de l’absence explicite du droit exclusif dans le traité, l’interprétation des traités est identiquement comprise à Londres comme à Versailles. En 1785, les instructions transmises à Girardin, commandant de la station de Terre-Neuve et commandant de *l’Experiment* ne peuvent être plus claires puisqu’il y est précisé que les « pêcheurs français doivent jouir de la pêche exclusive qui leur est assignée¹⁷ ». Le commandant de la station navale de 1786 n’avait d’ailleurs pas manqué de le constater et d’en rendre compte au secrétaire d’État de la Marine.

Carte 11. Distribution des bâtiments à Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon



Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 273, instructions du 31 mars 1786 remises à Barbazan, commandant la frégate la Proserpine.

Entre 1783 et 1786, la répartition des bâtiments est très fluctuante. L’heure est à la prise de marques à la suite de la modification du French Shore. Girardin reçoit l’ordre d’affiner le positionnement des caps afin de délimiter la partie française de l’anglaise¹⁸. Après trois mois à

¹⁶ Robert de Loture, *Histoire de la Grande Pêche de Terre-Neuve*, l’Ancre de Marine, Saint-Malo, 1994, p. 70.

¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o157, instructions du 6 avril 1785 du secrétaire d’État de la Marine à Girardin.

¹⁸ *Ibid.*

Saint-Pierre-et-Miquelon il met les voiles le 5 juillet pour le Cap Raye qu'il repositionne correctement sur les cartes¹⁹. Il adopte enfin un nouveau schéma de répartition des bâtiments, approuvé par ailleurs par la lecture des instructions remises à Barbazan l'année suivante²⁰. La répartition des bâtiments de la station est segmentée en trois périodes. L'arrivée à Terre-Neuve s'effectue dans le courant du printemps. Le bâtiment amiral de la division s'installe dès son arrivée à Saint-Pierre-et-Miquelon afin de s'occuper des affaires administratives. Cette escale dure alors entre quatre et six semaines, prenant ensuite la direction du nord de Terre-Neuve. Après avoir longé la côte ouest de l'île, passé le détroit de Belle-Île, la frégate mouille entre juillet et août au havre du Croc ou plus largement dans la partie du « Petit Nord ». C'est là que la plupart des français pratiquent leurs pêches. Une fois l'été passé, le commandant de la station retourne à Saint-Pierre en veillant à laisser en station une unité dans cette zone.

Il arrive parfois que la division soit rejointe par une partie de l'escadre d'évolution. En 1786, Barbazan a rendez-vous avec le *Téméraire*, commandé par du Puget Bras, au Havre du Croc. Ce dernier ne reste que peu de temps, à peine quinze jours avant de reprendre la mer pour la France²¹. L'année précédente, le *Réfléchi* n'était resté que 5 jours.

Enfin, nous dénombrons trois principales zones de croisière. La première se trouve naturellement à Saint-Pierre-et-Miquelon, centre de la présence française dans l'Amérique du Nord. La deuxième station française se trouve au Havre du Croc, le long de la côte du Petit Nord, en face des îles de Groix et de la seconde île prénommée Belle-Île. Cette station s'étend sur l'ensemble du littoral allant du cap Saint-Jean à l'île de Quirpon. Enfin, la troisième station diffère des autres puisqu'il s'agit principalement de croiser le long de la côte occidentale de l'île, du cap Normand au cap Raye. Enfin, il arrive que des navires soient chargés de naviguer sur le Grand Banc avec la flotte de pêche.

¹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°179, lettre du 6 août 1785, Girardin au secrétaire d'État de la Marine.

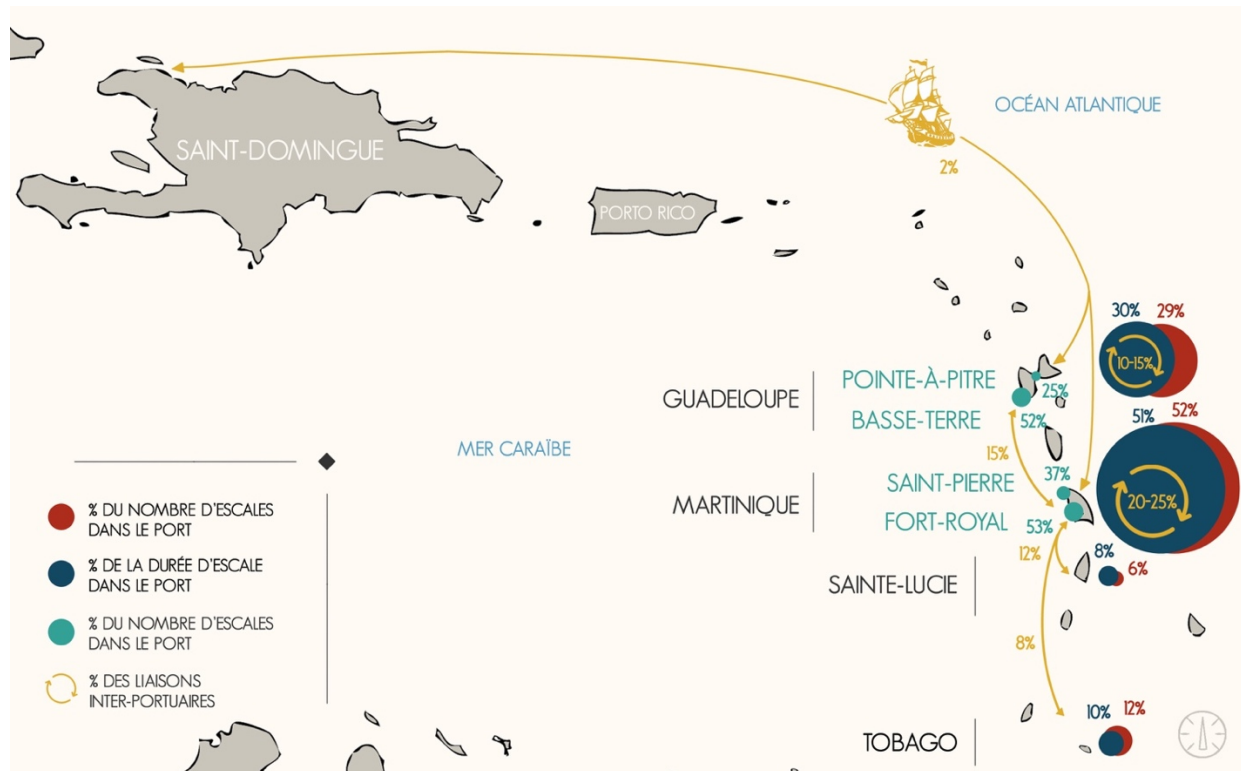
²⁰ ANOM, Col., C¹² 10 f°17, 10 janvier 1787, Mémoire en réponse aux questions de Barbazan sur les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon, signé du chevalier de Girardin et Malherbe. Le premier est l'ancien commandant de la station navale de Terre-Neuve et le second, ancien ordonnateur.

²¹ AN, Paris, Marine, C⁶ 865, rôle d'équipage du vaisseau le *Téméraire*, commandé par le chevalier du Puget Bras.

1.3.3. Aux Antilles, deux stations navales indépendantes

1.3.3.1. Un dispositif centralisé dans les Petites Antilles

Carte 12. Les relâches de la station des Îles du Vent (1784-1787)



À l'image de la station de l'océan Indien, les flux de la station des îles du Vent sont eux aussi centralisés. La Martinique et la Guadeloupe forment naturellement 75 % des relâches de la station. Pour la Guadeloupe, les escales se répartissent au sein de deux ports principaux, pour un tiers à Pointe-à-Pitre et pour deux tiers à Basse-Terre. Marie-Galante et les Saintes sont marginalisées. À la Martinique, Fort-Royal s'octroie 53 % des escales alors que Saint-Pierre compte pour 37 % du nombre d'escales. Capitale administrative de l'île et établissement de la Marine, Fort-Royal est logiquement au centre du dispositif naval antillais. À la fois port de commerce principal et entrepôt colonial de la Martinique, la durée des escales est variable. La moyenne du temps passé à Saint-Pierre est d'une dizaine de jours, mais ne manque pas de masquer de grandes disparités, suivant la nature des escales. Celles-ci peuvent varier de quelques jours, le temps de remplir les futailles d'eau –en l'absence de fontaine dans le Cul-de-sac du Fort-Royal –ou d'embarquer quelques semaines de rations lorsqu'il est question d'effectuer la surveillance de l'entrepôt.

La durée des escales dans les ports ne modifie pas la hiérarchie précédemment observée, écartant toutes variations constatées pour la station de l’océan Indien. Ainsi, les stationnaires restent près de 50 % du temps de relâches à la Martinique, pour 30 % à la Guadeloupe. Pour les satellites de la station navale, l’île de Tobago –nouvellement acquise en 1783 –et Sainte-Lucie occupent respectivement 12 % et 6 % du nombre d’escales compte tenu d’un dispositif naval léger. Les deux îles disposent rarement de plus d’un bâtiment de guerre à la fois. Cependant, les stations qui s’y déroulent sont de plus longue durée à Tobago, avec près de 10 % du temps de relâche. La durée moyenne des escales dans les ports de Sainte-Lucie et de Tobago est d’une à deux semaines. Par effet miroir, environ 50 % des flux entre les Petites Antilles françaises concernent de la même manière la Martinique et la Guadeloupe, répartis de la sorte : 20 à 25 % de déplacements entre les ports martiniquais, 10 à 15 % entre ceux qui sont guadeloupéens et environ 15 % de navigations entre les deux îles. Les autres déplacements intra-insulaires renforcent par ailleurs la centralité logistique de la Martinique au sein du dispositif naval. Les déplacements à Sainte-Lucie ou à Tobago ont très rarement comme origine un port de la Guadeloupe et comptent pour à peine 1 à 2 % du corpus. Pareillement, la rareté des déplacements de stationnaires entre Sainte-Lucie et Tobago confirme un système logistique en étoile où le passage par la Martinique tient une place indispensable tant du point de vue du ravitaillement que dans la circulation de l’information.

La composition du corpus ainsi que le trop faible échantillonnage ne permettent pas de formuler des résultats fiables pour la station de Saint-Domingue. La surreprésentation des vaisseaux de ligne au sein du corpus fausse la représentation géographique des escales, focalisant la présence navale aux seuls ports principaux de l’île : Cap-Français et Port-au-Prince. Si ces deux ports d’entrepôts constituent l’essentiel du trafic, la réalité des flux reste sans doute plus nuancée, ne serait-ce qu’en raison de la répartition des bâtiments de guerre présents aux Cayes, au Cap Marie, au Cap Tiburon, au Môle Saint-Nicolas ou au Fort-Dauphin. Ainsi, malgré l’abandon du Môle Saint-Nicolas comme entrepôt colonial après l’arrête du 30 août 1784, le port et sa rade restent l’objet de nombreuses stations navales. En raison du faible échantillon de journaux de navigation, nous éviterons toutefois de qualifier ces relâches.

Enfin, les liaisons entre les deux stations navales demeurent tout à faire réduites et pratiquées essentiellement par les flûtes ou gabares chargées du ravitaillement de deux divisions navales²², à l’exception notable de quelques bâtiments dont les différentes missions amènent à

²² La connaissance des navigations pratiquées par les bâtiments de charge reste lacunaire, alors que les journaux de navigations de ces unités constituent vingt-deux des quarante-cinq journaux de la Marine conservés aux Archives Nationales pour les années 1784 à 1789.

parcourir des milliers de kilomètres. À ce titre, l'exemple de la navigation de la corvette la *Sincère* est tout à fait précieux, offrant une lecture des campagnes et des routes de navigation pour rejoindre les deux stations. La facilité qu'offrent les vents dominants pour rejoindre l'île de Saint-Domingue depuis les Îles du Vent, s'avère à l'inverse préjudiciable dès lors que le chemin inverse doit être pratiqué. Dès lors, il est plus aisé de comprendre la réduction à peau de chagrin des bâtiments stationnaires allant des Îles sous le Vent aux Îles du Vent.

La principale motivation d'une navigation des Petites Antilles vers Saint-Domingue s'inscrit lors de l'hivernage et de la migration de la division des Îles du Vent au Cap-Français, venue se regrouper en prévision de l'escadre d'évolution.

Carte 13. Campagne de la *Sincère* (1786-1787)



Source : AN, Paris, 4JJ 31 82, journal de navigation de la corvette la *Sincère*, commandée par le lieutenant de vaisseau Duvivier.

La connexion entre les différentes stations prend une traduction cartographique tout à fait révélatrice même s'il convient de préciser que cet exemple de campagne ralliant l'ensemble des colonies françaises d'Amérique (Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Domingue, Cayenne, Martinique, Guadeloupe et Sainte-Lucie) demeure assez rare. Finalement, il ne manque plus que la participation à l'escadre d'évolution le long des côtes américaines pour parfaire le schéma. Depuis la suppression de la station de Cayenne, un nombre très réduit de bâtiments de guerre effectue une rotation vers la colonie française d'Amérique du Sud et plus encore lorsque la division de rattachement est celle des Îles sous le Vent.

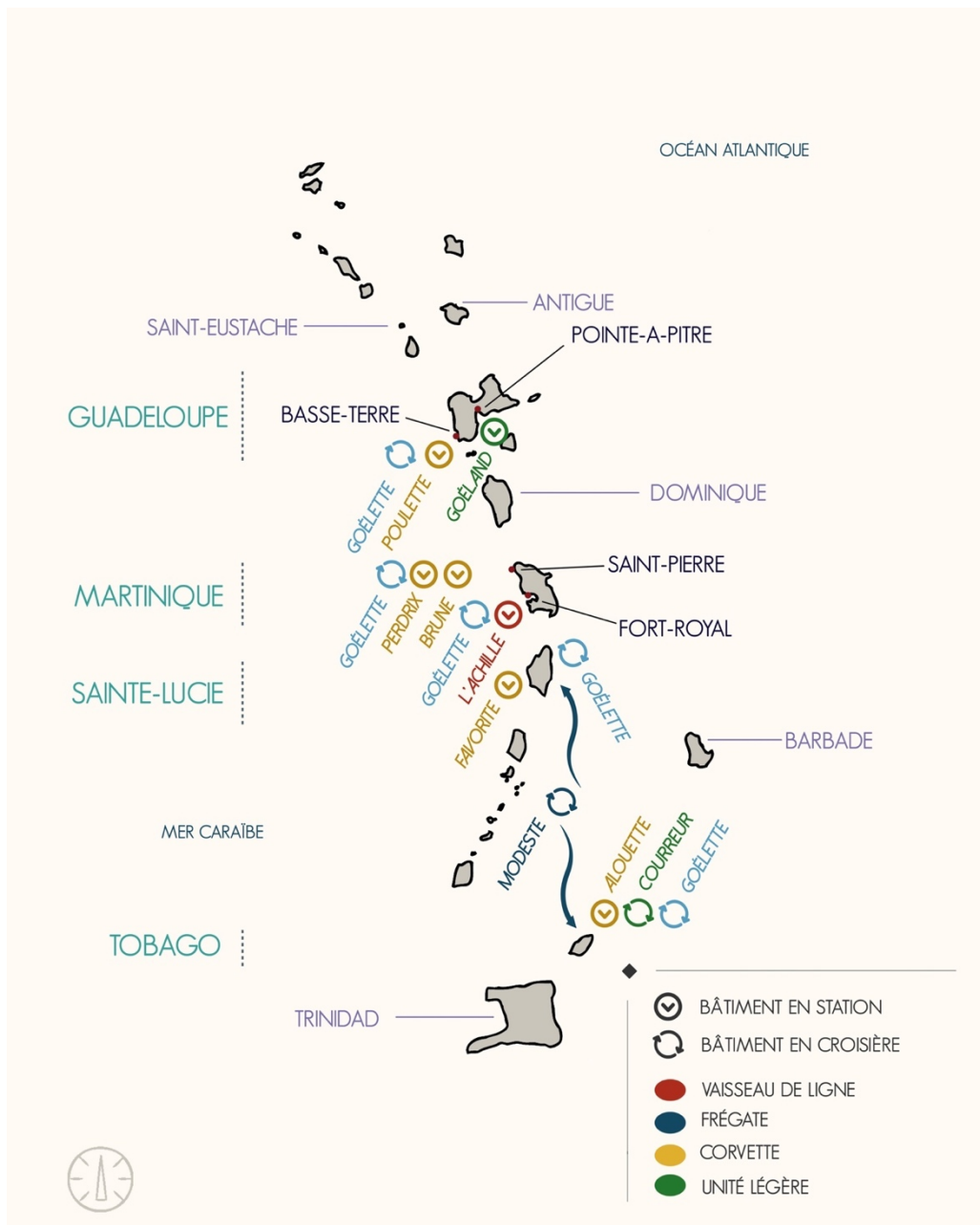
1.3.3.2. *Distribution équilibrée des bâtiments aux Îles du Vent et de sous le Vent*

La stratégie de lutte mise en œuvre par la Marine dans les Antilles est la même à la Martinique, à la Guadeloupe ou à Saint-Domingue. La tâche s'avère toutefois plus ardue à Saint-Domingue et en raison de l'étendue de son littoral. La superficie de Saint-Domingue est d'environ 27 000 km² alors que celle de la Martinique n'est que de 1 100 km². Le linéaire de côte est nettement supérieur à Saint-Domingue qui dispose de 250 lieues de côtes²³ tandis que celui de la Guadeloupe est de 80 lieues. Le montage du plan de répartition des bâtiments de guerre en station revient au gouverneur épaulé du commandant de la station. L'objectif est de quadriller le mieux possible le trait de côte. Les autorités placent ainsi de manière hiérarchique des bâtiments du roi pour surveiller la bonne tenue des ordonnances et règlements dans les principales places de commerce, dans les ports d'entrepôt où viennent les étrangers, sur les routes maritimes et dans les rades. Dans les îles du Vent et de sous le Vent, les plus importantes unités militaires sont chargées de la surveillance des sept ports d'entrepôt du bassin caribéen. Les croisières sont quant à elles réalisées par les goélettes et bateaux achetés dans les colonies. Les goélettes ont pour mission de croiser le long des côtes. La surveillance des ports d'entrepôt est à la charge de plus petites unités encore. Elle revient aux canots et chaloupes des corvettes, frégates ou vaisseaux, armés par dix à quatorze hommes²⁴. Les chaloupes sont aussi parfois les seuls bâtiments à pouvoir surveiller certaines rades.

²³ ANOM, Col., C^{9A} 157, lettre du 1^{er} février 1786, Coustard et Marbois, gouverneur et intendant de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

²⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o246, lettre du 4 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

Carte 14. Répartition géographique des bâtiments en station aux Îles du Vent

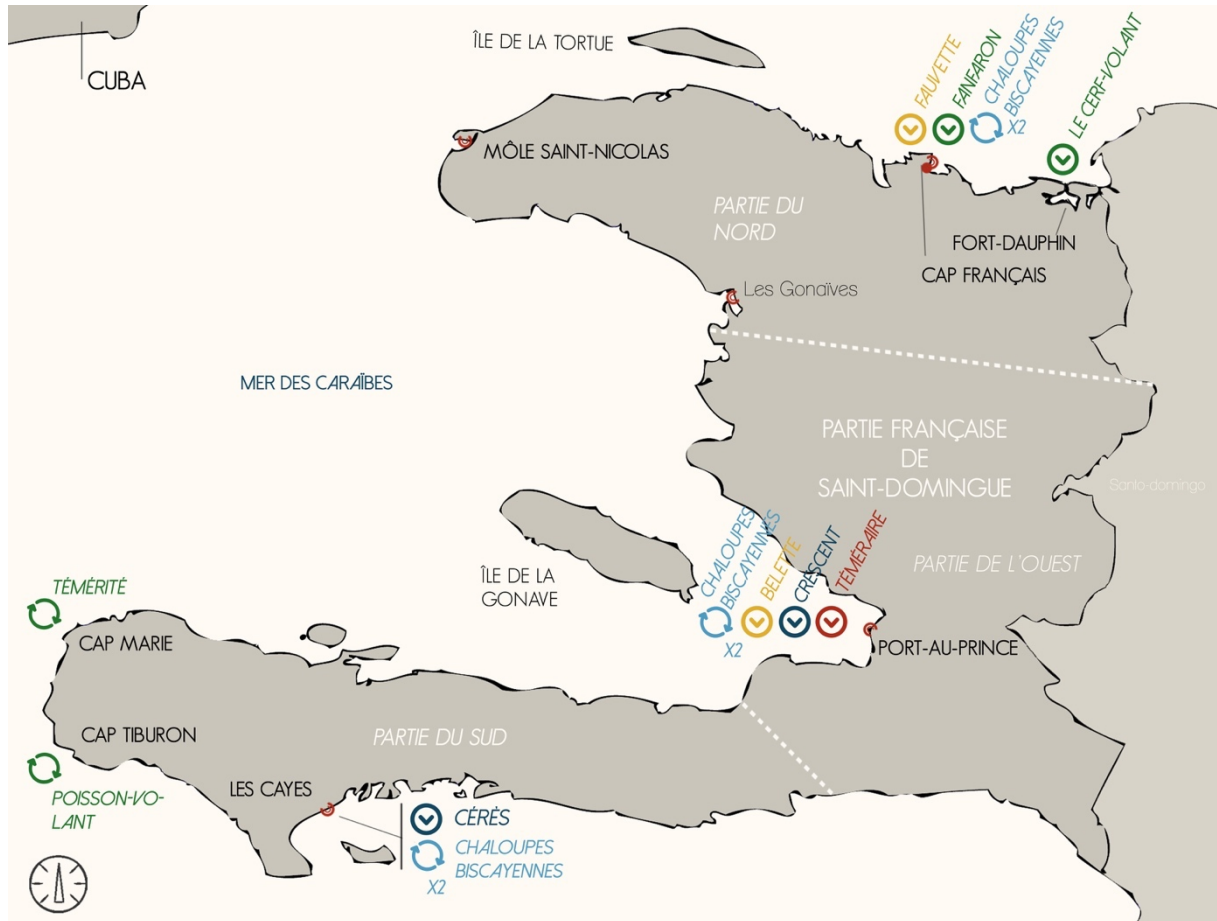


Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 82, lettre du 3 avril 1788, Macarty Mactaigne au secrétaire d'État de la Marine.

Au mois d'avril 1788, le dispositif se révèle assez équilibré. Les trois ports d'entrepôts à Saint-Pierre, Pointe-à-Pitre et Scarborough sont tous dotés au minimum d'un navire. En l'occurrence, Saint et Scarborough disposent en avril de deux unités. La Martinique peut compter sur le soutien de trois bâtiments alors que deux navires composent la flottille de la Guadeloupe. L'*Achille* en qualité de vaisseau amiral de la station reste au Fort-Royal afin de communiquer aisément avec le gouverneur qui y réside et d'être à sa disposition lorsque ce dernier désire se rendre dans les îles. En l'occurrence c'est la frégate la *Modeste* qui est chargée

au cours du mois d'avril de transporter le gouverneur à Tobago. La présence de deux bâtiments n'y est que temporaire, le *Coureur* devant partir à Cayenne pour y charger des plants de girofliers pour les îles antillaises. En outre, chacune des îles françaises dispose d'une goélette chargée de croiser le long des côtes.

Carte 15. Répartition géographique des bâtiments en station aux Îles sous le Vent



Source : ANOM, Col., C^{9A} 156, 24 décembre 1785, lettre de Coustard, gouverneur par intérim de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

À Saint-Domingue, l'essentiel des moyens militaires est concentré dans les ports d'entrepôts. Chaque place commerciale de Saint-Domingue se voit attribuer des unités, alternant en mer et dans la rade pour contrôler à la fois les mouvements commerciaux dans les ports, les approches et les côtes. Les autres unités plus légères et donc plus manœuvrables sont envoyées pour croiser le long des côtes. Nous retrouvons ainsi la goélette la *Témérité* ou le cotre le *Poisson-volant* en croisière aux caps Marie et Tiburon de la partie sud de Saint-Domingue. Comme les données de cette carte datent de l'année 1785, les chaloupes biscayennes sont encore d'usage à Saint-Domingue. Elles sont progressivement remplacées par

des goélettes venant pour grande partie des États-Unis ou des îles anglaises, comme nous avons déjà eu l'occasion de le constater.

La localisation du commandant des forces navales est permanente au Port-au-Prince même si les instructions permettent à celui-ci d'effectuer « des excursions momentanées [lorsqu'il]croira convenables, telles que celles qu'exigent l'inspection des magasins et la visite des ports²⁵ » et éviter ainsi la redondance des défauts de service rencontrés lors de la station de Barbazan au cours de l'année 1787. La Luzerne, alors gouverneur de Saint-Domingue, constate les méfaits d'une absence prolongée du commandant des forces navales et détaille :

Quels que soient les talents et le zèle de M. le baron de Barbazan, j'ai vu les plus grands inconvénients naître de l'éloignement où il a cherché à se tenir du gouverneur général et de l'intendant. Ce chef de division est depuis un an entier dans la colonie, et la Proserpine n'a pas mouillé 20 jours au Port-au-Prince. Tous les avantages qui résulteraient d'une communication prompte entre le chef de la station et le gouverneur sont perdus au grand détriment du service²⁶.

L'affaire Barbazan ne doit néanmoins pas entacher l'administration des autres commandants de station qui respectent les dispositions du secrétaire d'État de la Marine. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la fréquence des mouvements des vaisseaux de ligne. À l'exclusion de la campagne d'évolution, le *Réfléchi* ne quitte Fort-Royal qu'au maximum trois semaines. À chaque fois que la tournée dure plus d'une semaine, le vicomte de Damas se trouve d'ailleurs à bord du vaisseau²⁷.

1.4. Au Levant, une station multipolaire

1.4.1. Une absence de centralité dans le dispositif levantin

La méthode appliquée aux deux autres stations ne peut pas être mise en œuvre de la même manière pour la station de la Méditerranée. La nature des navigations, en corrélation avec la documentation associée, ne peut autoriser une analyse statistique similaire à celles effectuées pour les stations antillaises et indiennes. Les stations dans l'archipel grec sont en partie accomplies sous forme de croisières, d'escortes et de convois, de sorte qu'une frégate quittant Smyrne pour effectuer sa croisière le long des côtes de Morée ne s'y arrête pas nécessairement. Comme la méthodologie, s'est jusqu'à présent, fondée sur l'étude des escales, certaines parties de l'archipel grec n'apparaissent pas sur les cartes alors même qu'elles constituent parfois les

²⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 288bis f^o259, instructions du 12 octobre 1788, secrétaire d'État de la Marine au marquis de la Galissonnière.

²⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o6, lettre du 5 octobre 1787, La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine.

²⁷ AN, Paris, Marine 4JJ24 96 3, journal de navigation du vaisseau le *Réfléchi*, commandé par Verdun de la Crenne.

principales zones de croisières navales françaises. Ainsi, la densité consulaire et commerciale française en Morée, dans les Cyclades ou en Attique joue très fortement sur la quantité d’escales pratiquées par les stationnaires. À l’inverse, le nord de la mer Égée, où cette présence consulaire est moindre, les relâches sont nettement plus faibles sans pour autant que l’on puisse juger d’une désaffectation complète. À l’échelle du théâtre d’opérations grec, la multitude de points d’ancrage français se traduit rapidement pour la station navale en un saut de puces permanent au travers des innombrables îles présentes. Nous dénombrons plus d’une cinquantaine de lieux d’escales différents au sein d’un théâtre d’opérations relativement réduit. Si dans l’ensemble la dispersion des lieux d’escales prévaut, certains ports tirent leur épingle du jeu. C’est notamment le cas de Smyrne. Principale échelle française en mer Égée et poumon économique et démographique de la région, la ville est le lieu d’une permanence navale comme les instructions l’ordonnent :

La décision de Sa Majesté de continuer d’armer des frégates ou autres bâtiments de guerre pour la station à Smyrne afin qu’ils puissent à l’exemple des Anglais qui ont cru cette année indispensable se mettre sous la protection du pavillon : Sa Majesté, sensible à la situation de ses sujets établis à Smyrne et connaissant tout l’importance d’un comptoir aussi utile pour le commerce de France a résolu de tenir en observation un bâtiment de guerre dans le port de Smyrne pour mettre le consul et la Nation à l’abri de toute insulte et de toute révolution²⁸.

Au demeurant, le commandant des forces navales étant très souvent en croisière, il n’effectue pas exclusivement cette permanence. Militairement, le port de Smyrne reste essentiel grâce à la position de centralité qu’il offre en Grèce et permet de prendre de nouveaux ordres ou encore d’effectuer un ravitaillement. Mais cette centralité ne doit pas masquer un phénomène de multipolarité propre à la station du Levant et consécutive du dispositif naval en vigueur. Pour des raisons tactiques, le commandant des forces navales est tenu de disperser les bâtiments de guerre qu’il a sous sa conduite, répondant ainsi à ses instructions :

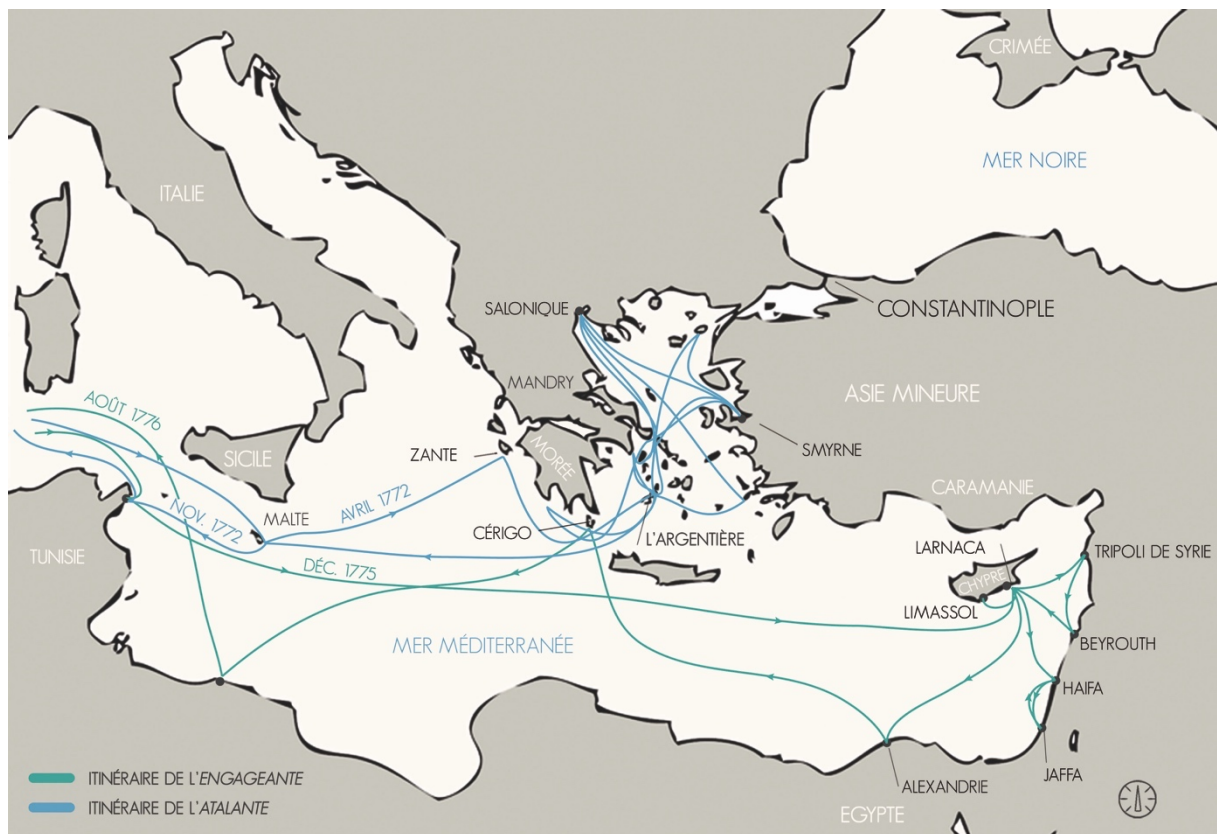
Il aura attention de ne se réunir que très rarement aux frégates et corvettes sous ses ordres, l’intention de Sa Majesté étant que les forces navales qu’elle a jugées devoir employer à cette station soient divisées pour établir une surveillance plus active et donner partout secours et protection au commerce national. Il indiquera de temps à autre des rendez-vous aux frégates et corvettes sous son commandement pour recevoir les comptes que les capitaines auront à lui rendre et leur donner des ordres suivant la circonstance où il pourra se trouver et les avis qu’il aura reçus²⁹.

²⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o183, 1774, instructions du chevalier de Moriès, commandant la station navale au chevalier de Monteil, commandant la frégate le *Zéphyr*.

²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o137, 1788, instructions au comte de Thy, commandant la station navale du Levant.

La répartition des bâtiments de guerre en de multiples zones de croisières expose l'existence d'un faisceau de flux parfaitement représenté par les navigations de la frégate l'*Atalante*. La nécessité de faire parvenir les ordres oblige toutefois à disposer de points d'ancrages tels que Smyrne, l'Argentière ou des lieux à proximité d'atterrages tels que Naples de Roumanie ou Cérigue. La petite île de l'Argentière, voisine de la spectaculaire île de Milo est un point clé du dispositif naval français par sa centralité au sein des îles des Cyclades mais davantage encore comme le lieu de résidence des pilotes côtiers, expliquant les escales répétées des stationnaires entrant dans l'archipel grec. Autour de ces pôles, une quantité d'autres petites îles forme d'autres lieux de relâche secondaires, gravitant autour de ces escales principales : Métélin, Chio, Zéa, Paros, Milo...

Carte 16. Routes et ports fréquentés par l'Atalante et l'Engageante (1772 et 1775)



Source : AN, Paris, Marine, 4JJ 144N, journaux de navigation de la frégate l'*Atalante*, commandée par de Lyle Callian (09/04/1772-05/12/1772) et de la frégate l'*Engageante*, commandée par Faucher (08/11/1775-11/08/1775).

La station navale opère également sur les côtes de Syrie, du Liban, de Palestine, à Chypre et en Égypte. Malgré l'importance de l'Égypte dans les liaisons commerciales, cette présence navale n'est pourtant pas permanente et davantage soumise aux aléas diplomatiques qu'en mer Égée. Par ailleurs, la piraterie y sévit nettement moins. Lors du conflit de 1770 à 1774, la course russe est toutefois active et plusieurs bâtiments français sont arraisonnés. De

sorte que la présence navale vise d'abord à montrer le pavillon de la France face aux velléités locales à l'encontre du pouvoir central. Assez peu de bâtiments connaissent d'affectation spécifique en Méditerranée orientale. Nous avons toutefois fait le choix de représenter celle de l'*Engageante*, illustrant d'une manière frappante le rôle de Larnaca dans la région. Ce port, situé dans la partie orientale de l'île de Chypre³⁰, est prisé par la Marine qui y voit un avant-poste opérationnel recherché, permettant de rayonner le long des côtes de Caramanie et de Syrie, tout en disposant de renseignements actualisés par la circulation de l'information offerte via le trafic commercial de la ville, au carrefour des routes de caravanes venant de Caramanie, de Syrie et de Palestine. La frégate l'*Engageante* donne à ce titre une illustration éclairante. Affectée aux échelles du Levant, celle-ci réalise sept escales à Chypre dont six à Larnaca³¹. Fait assez rare pour être souligné, l'*Engageante* n'effectue aucune escale en mer Égée avant de prendre sa station au Levant. Plus traditionnelle toutefois, la majorité des campagnes aux échelles de Chypre, de Syrie et d'Égypte s'effectue en détachement de la division présente en mer Égée. La tournée des places commerciales est alors d'environ quatre à six semaines. En 1776, la frégate la *Mignone* débute sa tournée par Chypre puis prend la direction du sud, passant successivement par Saint-Jean d'Acre, Jaffa, Seyde avant de repasser par Larnaca et rentrer en mer Égée sans passer par l'Égypte, ni par le nord de la Syrie dans la région de Caramanie.

1.4.2. Malte, une étape sur la route du Levant

La station du Levant ne se résume pas seulement à l'archipel grec. Malte joue un rôle singulier au sein de la station navale du Levant. L'île, à la jonction des deux Méditerranées, a une place à part dans le dispositif stationnaire français au Levant. Déjà modestement mise en lumière lors de l'achat de galiotes pour le service de la station, la correspondance fournie du chargé d'affaires de la Marine à Malte illustre la montée en puissance de Malte au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle comme relais français dans la région. L'inventaire des escales réalisé à partir de la série B⁴ valide ce constat, tout en surlignant le rôle logistique clé de Malte, non seulement comme avant-port de Marseille pour le commerce français³², mais également pour la Marine française³³. Sur près de soixante-dix armements pour le Levant entre 1770 et

³⁰ Les français privilégient Larnaca comme lieu d'escale, en raison de la présence du consul, plutôt que Limassol, pourtant principale place commerciale de l'île de Chypre.

³¹ AN, Paris, Marine, 4JJ 144N, journal de navigation de la frégate l'*Engageante*, commandée par Faucher.

³² Alain Blondy et Xavier Labat Saint Vincent, *Malte et Marseille au XVIII^e siècle*, Fondation de Malte, 2013, p. 134 et Xavier Labat Saint Vincent, *Malte et le commerce français au XVIII^e siècle*, thèse soutenue en 2000, sous la direction de Jean-Pierre Poussou, Université Paris IV.

³³ Annexe n°16, p. 508.

1776, près de la moitié des bâtiments y relâchent et parfois à plusieurs reprises au cours de la campagne³⁴. Les escales interviennent dans la plupart des cas après le départ de Toulon. Cette étape vise très souvent à prendre contact avec le chargé d'affaires de la Marine. Compte tenu du réseau tissé au Levant (Chambre de commerce de Marseille, ambassadeur, consulats au Levant) les échanges entre les officiers de Marine et le chargé d'affaires fournissent des informations actualisées sur le climat politique, économique et diplomatique dans l'Empire ottoman. L'île est pareillement plébiscitée par les officiers de Marine à la faveur des « magasins de la Religion » où ils trouvent « tous les approvisionnements nécessaires pour des armements et autres besoins que peuvent avoir les bâtiments qu'il serait difficile de se procurer dans le Levant³⁵ ». Bien que la flotte maltaise soit réduite à une dizaine d'unités, le port de La Valette dispose de magasins suffisants pour subvenir en cas d'avarie³⁶. Elle fait également office de refuge et d'escale de rafraîchissement pour les bâtiments stationnaires. Lorsque les consulats de l'archipel ne sont pas en mesure d'apporter l'aide nécessaire aux frégates, le passage par Malte permet à la France de disposer d'un relais en Méditerranée. La France y dispose de facilités comme l'observe le chargé d'affaires français : « les dépenses de remplacements quoique considérables ont été allégées par l'extrême facilité que nous avons trouvée auprès des directeurs des magasins de la Religion qui se sont relâchés considérablement sur certains objets et ont même refusé le paiement de quelques autres³⁷ ». Lors des conflits russo-turcs, le soutien logistique maltais demeure restreint au ravitaillement et aux réparations navales. L'embarquement de matelots maltais pratiqué durant la guerre d'Indépendance américaine en raison du déficit des classes s'interrompt au retour de la paix³⁸. La seule mention faite dans la correspondance concerne les galiotes rattachées aux frégates françaises. Précédemment évoquées, les compétences pour faire naviguer ces galiotes manquent en France, obligeant la Marine à se tourner vers des marins maltais pour s'en charger.

Par ailleurs, malgré les nombreuses escales maltaises, la chronologie reste souvent la même. Hormis lors d'avaries, le passage dans l'île intervient essentiellement au début ou au retour de campagne. Ainsi, les mouvements des stationnaires ne laissent observer aucun flux permettant d'imaginer l'île comme une plateforme opérationnelle d'où la Marine opèrerait en

³⁴ Le nombre d'escales est possiblement plus étoffé avec la prise en compte d'autres fonds d'archives tels que celui des lettres consulaires conservées dans les archives de la cathédrale de Mdina à Malte.

³⁵ SHD Vincennes, Marine pBB⁴ 2 f°86, lettre du 29 décembre 1790, Ligondès au secrétaire d'État de la Marine.

³⁶ Michel Fontenay, « Le développement urbain du port de Malte du XVI^e au XVIII^e siècle », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n°71, 1994, p. 100.

³⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f°13, lettre du 25 août 1789, Seytres-Caumont au secrétaire d'État de la Marine.

³⁸ ACM, Mdina, lettres consulaires, vol. XXVII f°49-50, lettre du 1^{er} mars 1779, marquis de Saint-Aignan au chevalier de Seytres-Caumont.

Méditerranée orientale. L'île de Malte reste un avant-port pour la France permettant d'avancer les dépenses des stationnaires, de centraliser et d'actualiser les renseignements. Son rôle opérationnel n'est pas anecdotique sans être indispensable.

1.4.3. « Donner partout secours et protection au commerce national³⁹ »

Carte 17. Distribution des bâtiments de la station de l'archipel grec (juillet 1772)



Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o 36, lettre du 7 juillet 1772, de Lyle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

À plusieurs milliers de kilomètres, la répartition des forces navales au Levant suit également un quadrillage coordonné. Au mois de juillet 1772, la division navale dans l'archipel grec est composée de quatre bâtiments. Après le départ au mois de juin des frégates la *Mignone*

³⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o 137, instructions remises par le secrétaire d'État de la Marine au comte de Thy, commandant la station navale du Levant.

et la *Sultane*, la division rassemble deux chébecs, une corvette et une frégate. La distribution des bâtiments est établie en quatre zones. Alors que l'*Atalante* commandée par de Lysle Callian sécurise la route en croisant entre les îles de Samos et de Stancho, la corvette la *Flèche* est chargée de la surveillance autour de Cérigue. Les deux chébecs sont quant à eux affectés à deux croisières essentielles. Le *Singe* est chargé de naviguer au nord des Cyclades, entre le cap Doro et le golfe de Smyrne alors que le *Séduisant* doit croiser entre les Dardanelles et Salonique. La croisière du *Singe* est tout à fait vitale, le cap Doro étant connu des officiers de Marine pour être « un parage communément fréquenté par les bandits⁴⁰ ». La présence du côté du golfe de Smyrne permet quant à elle de maintenir un bâtiment de guerre dans la principale échelle française du Levant tout en permettant d'organiser des convois depuis Smyrne, lieu d'attente d'une partie du trafic maritime français. Avec des croisières à Cérigue et au cap Doro, la France sécurise deux lieux voyant passer l'essentiel du trafic maritime ; l'un étant l'entrée en mer Égée pour les navires venant de France, l'autre le débouquement pour rejoindre Constantinople. Quant aux Russes, comme leur base navale est à Paros durant le sixième conflit, leur rayonnement est général même s'il est plus concentré dans le nord entre Salonique et l'entrée du détroit des Dardanelles, afin de couper les routes vers Constantinople.

En 1788, la station navale fonctionne suivant une répartition qui n'évolue guère entre les deux conflits russo-turcs⁴¹. Dans l'archipel grec, la corvette la *Belette* et l'avisos l'*Impatient* sont chargés de visiter les côtes de Morée, pendant que la corvette la *Flèche* doit croiser entre l'île d'Idra jusqu'au cap Doro, en face de l'île d'Andros, et du golfe d'Athènes à l'île de Stampalie. La frégate la *Courageuse* reste à Smyrne alors que la partie nord de la mer Égée est gardée par deux unités, la frégate l'*Impérieuse* et l'avisos le *Hasard*. Ces derniers doivent croiser littéralement entre le Cap Doro, en continuité de la croisière de la *Belette* et de l'*Impatient*, jusqu'au détroit des Dardanelles et du golfe de Salonique à l'île de Schio, proche de la baie de Smyrne. La corvette *Badine* est un électron libre, faisant office de « paquebot⁴² » pour les dépêches et utilisable en force d'appoint. Enfin, la frégate l'*Iphigénie* est affectée à la croisière de long des côtes de Syrie et d'Anatolie⁴³. Ces croisières sont amenées à être régulièrement changées par le commandant de la station comme en conviennent les instructions, précisant : « Sa Majesté ne détermine pas les parages où il devra s'attacher de préférence, le choix doit

⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o54, lettre du 24 février 1775, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o243, lettre du 7 avril 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

⁴² Provient de l'anglais packet-boat.

⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o22, lettre du 25 novembre 1788, Comte de Thy au secrétaire d'État de la Marine.

dépendre des avis qu'il pourra se procurer soit à Malte [...] soit à son arrivée dans les mers du Levant⁴⁴ ». Signe d'un rôle restreint de Malte du point de vue opérationnel, aucun bâtiment n'est spécifiquement affecté à faire la navette entre l'Ordre et la division navale française en Grèce.

2. Le temps en station

Les enjeux de la durée des campagnes sont bien plus larges qu'ils n'y paraissent de prime abord. En effet, ils permettent de juger la capacité d'un État à projeter ses forces navales. La difficulté de la projection se constate sous deux angles : maintenir un temps minimal et maximal de campagne. Ainsi, la Marine doit offrir un cadre propice pour faciliter le ravitaillement, accroître l'autonomie maximale des bâtiments et permettre aux bâtiments de rentrer en métropole au terme fixé pour la campagne. Or, faire appareiller un bâtiment de guerre dans les temps semble parfois une gageure compte tenu des contraintes matérielles, humaines et climatiques. Le respect des durées requises est loin d'être acquis. Il est donc essentiel de savoir si les administrateurs des colonies réussissent ou non à respecter les durées et en cas contraire, connaître les conséquences. Car ces retards ne sont pas sans enjeux pour l'État et engageant à la fois la Marine du point de vue financier et humain.

2.1. Des stations navales de plus en plus longues

Les données rapportées dans le tableau ci-dessus ne concernent que les navigations des bâtiments de guerre. Seules les campagnes des vaisseaux, des frégates, des corvettes et des unités légères (lougres, cotres...) ont été prises en compte. Nous avons exclu les bâtiments rattachés directement aux stations en raison de leur faible nombre. Ils ne sont la plupart du temps que de passage dans les colonies, le temps de décharger leurs cargaisons et d'embarquer celles pour la France. Leur prise en compte tend ainsi à sous-estimer de trois mois le temps moyen de station des bâtiments de guerre. Enfin, ces dernières comprennent les temps de navigation depuis et vers la métropole. Il ne s'agit donc pas de la durée en station mais de la durée en campagne.

⁴⁴ AN, Paris, Marine, B² 396 f^o277, Mémoire pour servir d'instruction du 23 septembre 1771 à La Croix de Mayrargues, capitaine de vaisseau commandant la frégate l'*Engageante*.

Tableau 14. Durées des stations (1763-1792)

Stations navales	Durée moyenne en station (en mois)	
	1763-1778	1784-1792
Station de l'océan Indien	--	34
Station des Îles du Vent	9	19
Station des Îles sous le Vent	10	22
Station du Levant	7	15
Station de Terre-Neuve	6	5
Station d'Afrique	--	9
Moyenne	8	17

Durant la première période, les durées de campagne sont bridées par différentes méthodes. Une part importante, semble-t-il, fonctionne sur un système de réserve de vivres. La durée de campagne est corrélée à la quantité de vivres embarqués. En 1772, les instructions remises au commandant de la frégate la *Terpsichore* lui ordonnent de quitter sa station dès lors qu'il ne lui restera plus que la quantité de vivres nécessaire pour sa traversée retour⁴⁵. Ce système est particulièrement mis en œuvre pour les stations en Méditerranée et aux Antilles et permet à l'administration de contenir la durée des campagnes, évitant ainsi les prolongements non désirés. En dehors de l'approvisionnement en eau et en vivres frais, le bâtiment de guerre en station est autonome et ne nécessite aucun approvisionnement depuis la métropole. Mais dès lors qu'une campagne dépasse les quatre à six mois de navigation, un ravitaillement en prolongation de campagne devient nécessaire. D'autres fois, ce sont les conditions climatiques qui conditionnent le rappel en France. En effet, Kersaint, commandant le *Rosignol*, est invité à éviter de passer l'hivernage dans les colonies⁴⁶. À cette époque, la Marine cherche en vidant les colonies des bâtiments de guerre à épargner à ses bâtiments des risques cycloniques. En effet, même dans les mouillages protégés (Cul-de-sac du Fort-Royal, Pointe-à-Pitre, etc.), les risques sont loin d'être supprimés. L'accostage et les collisions entre bâtiments à cause des changements brusques de vents sont réguliers lors des cyclones⁴⁷.

Outre l'augmentation des effectifs à partir de la guerre d'Indépendance américaine, la Marine modifie également la nature des campagnes. L'accroissement des effectifs des stations entre les deux périodes s'accompagne ainsi de l'allongement des durées de campagne, à

⁴⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 118 f^o170, instructions du 6 novembre 1772, rédigée à Fontainebleau à destination de Deshayes de Cry, commandant la frégate la *Terpsichore*.

⁴⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 117 f^o62, instructions du 23 novembre 1771, remises au comte de Kersaint, commandant la corvette le *Rosignol*.

⁴⁷ Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, Océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVII^e - mi XIX^e siècle*, thèse de doctorat d'Histoire, Université des Antilles et de la Guyane, 2013, p. 261.

l'exception de la station de Terre-Neuve. En termes de durée, la rupture est flagrante entre les deux périodes en paix. Le temps de campagne pour les stations antillaises et méditerranéennes double après la guerre d'Indépendance américaine, passant de neuf ou dix mois à près de vingt mois pour les stations antillaises. Nous ne disposons pas d'éléments statistiques pour l'océan Indien, reste que les stations y sont traditionnellement de longues durées, ne serait-ce qu'en raison du temps de navigation. Le fonctionnement de la projection navale diffère toutefois puisqu'un certain nombre d'unités est expédié aux Mascareignes pour y rester, avec cette mention spéciale inscrite sur les états d'armements : « à l'île de France à disposition des administrateurs⁴⁸ ». Dès lors, il est difficile de connaître la date de retour en France si toutefois elle a lieu. Les bâtiments expédiés de la sorte sont susceptibles d'être employés à de multiples reprises, sous divers commandants et équipages. Prenons le cas de la frégate la *Belle-Poule*. Elle quitte Brest en février 1772 et transporte le chevalier de Ternay, nouvellement nommé gouverneur des Mascareignes. Elle ne rentre qu'en 1777, ayant effectué plusieurs campagnes sous les ordres du chevalier de Grenier dans son exploration des Seychelles et de l'océan Indien. Durant la décennie 1780, cette mention est beaucoup moins courante. La Marine cherche à limiter les campagnes de plus de trois ans dans les eaux de l'océan Indien.

À contre-courant, la station navale de Terre-Neuve reste sensiblement de même durée d'une décennie à l'autre. À la différence des autres espaces, le temps de station à Saint-Pierre-et-Miquelon est étroitement commandé par deux critères. La pêche à la morue est saisonnière et les traités signés entre la France et l'Angleterre ne permettent pas aux Français de pêcher plus de six mois de l'année à Terre-Neuve, rendant inutile le besoin de laisser en station des bâtiments de guerre lorsque les pêcheurs français ont quitté les côtes de Terre-Neuve à la fin de l'été. Le second est d'ordre climatique et sanitaire. Il n'est guère recommandable de naviguer en hiver à proximité de Terre-Neuve, l'archipel faisant partie de la zone de formation des dépressions nord-atlantique. Situé entre le 46° et le 51° de latitude, mais à l'écart des effets du Gulf Stream, le climat terre-neuvien est très frais durant l'hiver et en très grande partie couvert par les glaces, ce que les instructions prennent tout à fait en compte. L'instruction que reçoit Girardin en 1785 mentionne : « Sa Majesté s'est réservée, depuis l'époque du printemps jusqu'au commencement de l'automne, c'est à dire dans l'intervalle du temps où les glaces permettent d'aborder l'île de Terre-Neuve, jusqu'à celui où elles forcent de la quitter, le droit exclusif de pêche et de la sècherie⁴⁹. » Il n'est pas rare que les glaces soient d'ailleurs encore présentes lors du retour des Français. En 1787, la corvette la *Perdrix* se retrouve coincée à

⁴⁸ AN, Paris, Marine, B⁵ 6, États des bâtiments de guerre armés.

⁴⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o157, instructions du 6 avril 1785 destinées à Girardin, commandant l'*Expériment*.

plusieurs reprises dans les bancs de glaces à la dérive, sa campagne est décrite par le chevalier de Villevieille écrivant : « j'ai rencontré le 1^{er} mai (...) des glaces dont je me suis dégagé qu'avec avaries, j'ai depuis sans cesse côtoyé une immense plaine glacée que j'ai jugé s'étendre sur la côte du Petit Nord jusqu'au cap Freche⁵⁰ ».

En moyenne, les bâtiments du roi y restent environ trois mois et demi, soit une durée relativement faible au regard des autres stations navales. Celle-ci varie également suivant les bâtiments militaires, les vaisseaux de ligne ne croisant que très peu de temps ; dans la majorité des cas, quelques semaines tout au plus –parfois même quelques jours –et prioritairement à Saint-Pierre-et-Miquelon pour superviser les opérations et la colonie. En effet, en 1785, le *Réfléchi* n'apparaît qu'au mois d'août. La situation se répète en 1786 avec le *Téméraire*. Les croisières plus longues restent l'apanage des bâtiments de plus faible tonnage.

Chaque division arrive généralement entre avril et mai et y reste jusqu'au mois de septembre voire jusqu'en octobre. À cette période, les bâtiments stationnaires quittent l'Amérique septentrionale pour rentrer en France ou rejoindre une des stations antillaises. Il ne reste à Terre-Neuve qu'une seule unité jusqu'au mois de décembre ou janvier, date à laquelle les températures et la météo ne permettent plus de naviguer sans risque. En décembre 1785, la corvette la *Sincère* est en effet forcée de quitter Terre-Neuve compte tenu des froids « commencés cette année six semaines plus tôt que les autres [années]⁵¹ ». Ainsi, la station n'est dans les faits laissée vacante que quatre à cinq mois de l'année. Il n'y a donc pas à proprement parler de permanence navale à Terre-Neuve. Cette dernière n'est assurée qu'en présence des navires de pêche français.

Malgré l'allongement des campagnes entre les décennies 1760-70 et 1780, les stations navales françaises, à l'exception de celle évoluant dans l'océan Indien, demeurent de plus courte durée que leurs voisines britanniques. Prenons-en pour exemple la station de la Jamaïque. La division de R. S. Innes, commandant le vaisseau de 50 canons l'*Europa*, remplacé durant l'année 1787 par Gardner, reste dans l'ensemble près de trente-six mois en station dans l'île⁵². Dans les îles du Vent anglaises, Horatio Nelson à bord du *Boreas* reste quarante mois consécutifs en campagne, du mois de mars 1784 à juillet 1787⁵³. Par ailleurs, même dans l'océan

⁵⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o210, lettre du 9 juillet 1787, chevalier de Villevieille au secrétaire d'État de la Marine.

⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o230, lettre du 20 janvier 1786, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

⁵² Public Record Office, London, ADM 8/60 à 65, Disposition of His Majesty Ships and Vessels in Sea Pay.

⁵³ Roger Knight, *The Pursuit of Victory, The Life and Achievement of Horatio Nelson*, Basic Books, 2005, p. 82.

Indien, les campagnes françaises, bien que supérieures à toutes leurs cousines, restent plus courtes que celles pratiquées par les Anglais. Ayant quitté l'Angleterre en septembre 1782, C. Hughes, commandant de la station navale, à bord du vaisseau de 50 canons le *Bristol*, y reste jusqu'à la fin de l'année 1786, soit presque quatre ans en station⁵⁴. La durée des commandements des stations navales anglaises ne peut se comparer à celles des commandants français. L'amiral Rainier, dispose du record de longévité⁵⁵ au poste de commandant de « l'East Indies station » et reste onze ans en poste. Son cas n'est pas isolé puisque même son prédécesseur William Cornwallis, frère de Charles, stationne près de six ans. Même les stations proches sont donc de longues durées. En effet, au cours des années 1750, le commodore George Edgcumbe, commandant de la station navale de la Méditerranée, est en poste trois années successives à Gibraltar⁵⁶. Ainsi, les campagnes de longues durées –trente-six mois ou plus –forment la base commune de projection pour la Navy, quel que soit l'éloignement de la métropole. Grâce au maillage de bases navales dans ses colonies et comptoirs, la Navy est capable de maintenir des stations navales de longue durée dans l'ensemble des théâtres d'opérations⁵⁷.

⁵⁴ Public Record Office, London, ADM 8/62, March 1786, Disposition of His Majesty Ships and Vessels in Sea Pay.

⁵⁵ Peter Augustus Ward, *Admiral Rainier and the Command of the East Indies Station, 1794-1805*, thèse soutenue à l'Université d'Exeter, août 2010, p. 1.

⁵⁶ David Syrett, « A Study of Peacetime Operations : the Royal Navy in the Mediterranean, 1752-5 », *The Mariner's Mirror*, 90:1, p. 42-50.

⁵⁷ L'amélioration des conditions d'accueil et de développement d'infrastructures portuaires commence au début des années 1720 avant de s'intensifier lors de la décennie 1740. Voir Daniel Baugh, « Origins of the British Navy's First Overseas Bases, c. 1700-1750: Their Development and Significance », dans Caroline Le Mao (dir.), *Les Arsenaux dans l'Histoire*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, à paraître ; Daniel Baugh « La place de la protection du commerce dans les opérations navales : le cas des Petites Antilles (1650-1750) », dans Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 49..

L'accroissement des temps de campagne touche toutes les unités, des plus petites aux plus imposantes, comme l'indique le tableau ci-dessous :

Tableau 15. Durée des campagnes selon la nature des bâtiments de guerre (1763-1792)

Classe de bâtiment	Durée moyenne de campagne (mois)	
	1763-1778	1784-1792
Période	1763-1778	1784-1792
Vaisseau	7	14
Frégate	8	19
Corvette	10	16
Unité légère	6	19
Moyenne	8	17

Même les vaisseaux de ligne restent plus longtemps en station, passant en moyenne de sept à quatorze mois. Au demeurant, cette durée moyenne est inférieure de trois mois par rapport au reste de la flotte. Le maintien des vaisseaux est coûteux et risqué sur la longue durée, d'autant qu'ils naviguent peu et restent pour beaucoup en fond de rade. Dans le même temps, la remise en état d'un lougre ne demande aucune infrastructure portuaire conséquente, ni même beaucoup de trésorerie, quand bien même un radoub complet serait nécessaire. Les réparations peuvent donc raisonnablement être envisagées *in situ*, expérience démontrée coûteuse pour les vaisseaux de ligne. Ne soyons donc pas surpris de voir que les unités légères sont celles dont le temps en station est le plus élevé.

2.1.1. Un respect des temps de campagne ?

Appréhender correctement le respect des temps de campagne n'est pas chose aisée. Premièrement, il implique de connaître la durée de campagne programmée et renseignée dans les instructions. Or cette information nous manque dans bien des cas. La nature des missions programmées et le caractère très individuel de chaque campagne placent par ailleurs l'historien non pas face à une somme d'armements cohérents mais devant une foule d'unités soumises à leurs propres impératifs. Le respect des durées de campagne est ainsi le fait d'une multitude de facteurs rendant difficile le travail de synthèse. Entre l'ordre donné au commandant de la station de ne pas dépasser la durée prescrite, plusieurs ordres particuliers peuvent intervenir pour prolonger la campagne de telle frégate ou de telle corvette. Dans le même temps l'avarie sur la coque ou un mât, le retard dans l'embarquement d'une garnison, la retenue exercée par un gouverneur ou encore le refus des vents peuvent entraîner des complications et retarder le terme

de la campagne. Au mois de mai 1789, le commandant de la station navale, Pontevès-Gien offre une synthèse éloquente des retards successifs qui s'abattent sur les corvettes de sa division :

Le départ de chacune d'elles a été retardé par des circonstances particulières. Celui de la première, par le raz de marée du mois de mars ; celui de la seconde, par l'absence de M. le baron de Marbois qui était en tournée dans les îles anglaises et dont elle a attendu les paquets jusqu'au deux de ce mois, et enfin celui de la Poulette qui est prête à partir depuis quelques jours, est retardée par M. le vicomte de Damas qui la retient pour s'y embarquer et repasser en France lorsque M. le comte de Viomesnil, qui doit le remplacer sera arrivé⁵⁸.

Au lendemain de la guerre d'Indépendance, un document anonyme, provenant certainement du secrétariat de la Marine, avait pourtant fixé un cadre global de projection. Chaque station suivant sa localisation se voit attribuer une durée maximale à ne pas dépasser :

Les vaisseaux et les frégates en station dans les mers d'Amérique et dans la Méditerranée seront relevés chaque année (...) Dans la durée des stations d'un an pour l'Amérique et de deux pour l'Asie n'est point compris le temps de traversée d'aller et de retour⁵⁹.

Dans les bureaux de la Marine à Versailles, l'encadrement du temps de station est central dans la politique de projection française. Il suffit de constater la récurrence du rappel aux règles à destination des gouverneurs comme des officiers de Marine pour s'en convaincre. Outre un risque accru pour la sécurité des bâtiments, le dépassement du temps de campagne constitue une atteinte à la cohérence du système de projection français. Si l'on suppose plus économiques les stations navales moins longues que celles des Anglais, c'est qu'à Versailles, les autorités estiment qu'elles évitent les réparations lourdes à faire dans les colonies. Les bâtiments se doivent donc de partir de France de façon à limiter les radoubs ou les carénages en cours de campagne. La durée d'un an aux Antilles doit pouvoir limiter les effets des tarets sur la coque, alors que deux ans dans l'océan Indien (sans compter le temps nécessaire pour le trajet) semblent être une durée minimale. Une campagne de plus courte durée serait contre-productive ; celle-ci à peine entamée, le bâtiment de guerre devrait déjà songer à son retour.

Malgré les instructions, les retards sont courants pour la Marine, mais ne touchent pas l'ensemble des stations navales. Les stations navales antillaises en sont victimes plus que les autres. Le service des colonies ne manquant jamais d'activité, la décision est vite prise de garder quelques jours, voire quelques semaines supplémentaires certains bâtiments de la division, de

⁵⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o192, lettre du 15 mai 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 288bis f^o581, 1784, n.s.

sorte que nous ne saurions dire si le rappel au respect des durées de campagnes inscrit dans les instructions est destiné plus au gouverneur qu'au commandant de navire.

Avec une moyenne de quinze mois de campagne, les stations navales méditerranéennes dépassent de peu la durée de campagne théorique. Cette durée est par ailleurs fluctuante suivant les instructions. Ainsi à l'automne 1788, le comte de Thy commandant la station du Levant ne reçoit à son départ de Toulon aucune limitation du temps de campagne :

Sa Majesté lui fera connaître ultérieurement au sieur Comte de Thy l'époque où il devra quitter la station de l'Archipel et qui ne peut être fixée quant à présent. Il sera pourvu par le port de Toulon aux vivres dont les bâtiments sous ses ordres devront avoir besoin pour prolonger leur station dans le Levant au-delà de la durée des vivres qu'ils auront embarqués dans le dit port⁶⁰.

Les campagnes levantines sont sujettes à de nombreux rallongements ordonnés par le secrétaire d'État de la Marine et maîtrisées par l'expédition de suppléments de campagne à bord de bâtiments de charge. En juillet 1772, le commandant des forces navales au Levant reçoit ainsi un supplément d'un mois et demi de vivres en prolongation de campagne par une tartane convoyée par les deux nouveaux bâtiments affectés à sa division⁶¹.

Dans l'océan Indien, le temps de station est également respecté dans son ensemble puisque la durée moyenne est de trente-quatre mois de campagne. Les réparations sont responsables dans la plupart des cas des retards observés. À la différence des Antilles, les administrateurs retiennent peu les bâtiments de guerre, conscients des conséquences et des coûts en cas d'avaries.

2.1.2. Les relèves stationnaires

La Marine privilégie l'envoi d'une division navale qui sera relevée par intervalle, plutôt que le maintien permanent d'une flotte « endogène », construite ou entretenue sur place, à l'image de la projection navale anglaise et espagnole. Le calendrier des relèves s'avère variable suivant les théâtres d'opérations mais surprend dans l'ensemble face au sentiment d'absence de politique claire.

Aux Antilles, comme dans l'océan Indien, les remplacements et les départs pour la France sont très aléatoires. Le démarrage de la station navale des Îles du Vent est passablement laborieux et l'acmé de la désorganisation intervient au cours de l'année 1785. La relève

⁶⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o137, instructions du 12 octobre 1788 remises au comte de Thy, commandant la station navale du Levant.

⁶¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o36, lettre du 7 juillet 1773, Lyle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

manquée de la division de Kersaint par celle de Verdun de la Crenne laisse observer l'arrivée de la nouvelle division en ordre dispersé. Verdun clôt la relève en arrivant à Fort-Royal le 25 avril 1785, soit tout de même neuf mois après le départ de Kersaint⁶².

Lorsqu'il s'agit du départ des Antilles, la coordination est pareillement lacunaire. Si un schéma de départ groupé semble émerger autour des mois de mai et de juin –pour rejoindre Saint-Domingue –cette vision est brouillée par de multiples départs isolés. En 1786, sept des neuf bâtiments en station l'année précédente quittent les Îles du Vent au compte-gouttes. La *Suzanne* ouvre le bal en novembre 1785, relayée par la *Danaé*, l'*Iris* et la *Flèche* en février 1786. Il faut attendre le mois suivant pour que le *David* prenne la mer, puis trois mois encore avant le départ du *Réfléchi* et de la *Perdrix*. La division met ainsi huit mois pour quitter la station navale des Îles du Vent. La station navale de Saint-Domingue n'est pas épargnée par quelques errements administratifs. Au 1^{er} janvier 1789, de Chavagnac rappelle à La Luzerne que les corvettes la *Blonde* et la *Levrette*, arrivées dans la colonie le 4 décembre 1786 n'ont toujours pas reçu d'ordre de désarmement, malgré une campagne « qui ira au moins à trois ans⁶³ ». La situation est d'autant plus surprenante qu'elle intervient tout juste après les faits similaires touchant trois autres navires : la *Cérès*, la *Fauvette* et le *Fanfaron*. Bien qu'en station, ces bâtiments ont disparu des états de forces navales de sorte qu'à Versailles, l'administration estime ces bâtiments hors du service actif et déjà rentrés en France. Pourtant, dès le mois de janvier 1787, le maréchal de Castries était mis au courant de l'absence d'ordre de retour. En deux ans, la situation n'a pas évolué, invitant de Chavagnac à demander des preuves d'humanité, arguant : « il est temps que les équipages exténués aillent se reposer dans le sein de leur famille⁶⁴ ».

Dans l'océan Indien, le départ des bâtiments s'effectue au fur et à mesure suivant l'échéance de campagne propre à chaque navire. Depuis le départ coordonné de l'escadre de Peynier en 1785, l'arrivée de nouveaux bâtiments s'effectue parfois en petit groupe d'un à trois bâtiments mais plus généralement en solitaire. L'arrivée coordonnée d'une division de trois voiles en 1791 est assez rare pour être rapportée⁶⁵. La dernière arrivée groupée datait de 1787 et ne concernait que deux frégates : la *Méduse* et la *Dryade*, ayant mis voile à Lorient en

⁶² Edern Olivier-Jégat, « La station navale des Petites Antilles en temps de paix (1785-1786) », dans Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 155.

⁶³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 F^o82, lettre du 1^{er} janvier 1789, Chavagnac au secrétaire d'État de la Marine.

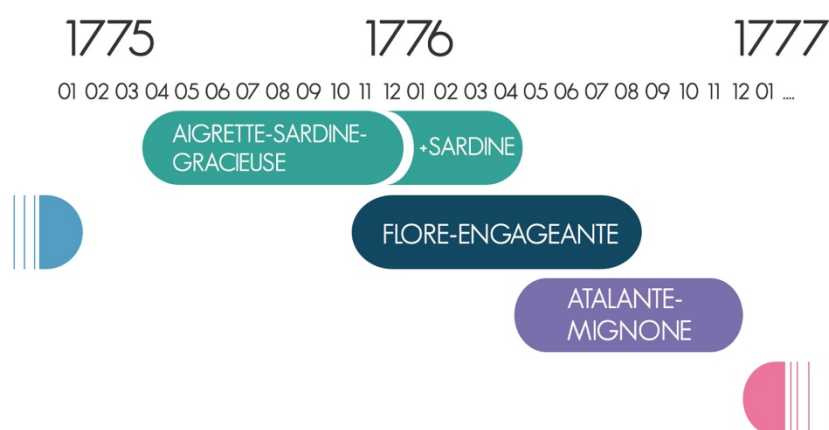
⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ La *Cybèle*, l'*Atalante* et la *Résolue* quittent Brest le 26 avril 1791 en remplacement des dernières frégates en station en Inde à savoir la *Méduse*, de la *Thétis* et de la *Bienvenue*.

décembre 1787. Le paysage plus général est celui de la *Résolution* partie seule de Brest le 9 mai 1785 ou encore de la *Vénus* ayant elle-même mis les voiles en février.

Seule la station du Levant adopte un système de relève par division, le cas échéant, par tranche de division, surtout adopté lors de la décennie 1770, comme laisse observer le tableau ci-dessous :

Tableau 16. Système de relève au Levant (1775-1777)



En 1775, alors que la *Flore* et l'*Engageante* quittent Toulon en novembre, elles retrouvent l'*Aigrette*, la *Sardine* et la *Gracieuse* présentes au Levant depuis le printemps. L'*Aigrette* et la *Gracieuse* quittent la Méditerranée orientale entre novembre et janvier, tandis que la *Sardine* est prolongée de quatre mois et demi, jusqu'à l'arrivée de l'*Atalante* et de la *Mignone*. À la fin de la décennie 1780 le calendrier des relèves est remodelé et s'inscrit par la suite selon un système plus simple : chaque division relève la précédente, bloc pour bloc. Malgré la difficulté redondante de faire coordonner parfaitement l'arrivée et le départ, au moins chaque division s'exécute-t-elle d'un seul coup. Cependant, les troubles qui surviennent lors de la Révolution française bousculent le calendrier tout juste adopté. La division du comte de Thy ayant quitté Toulon le 22 octobre 1788 reste en grande partie jusqu'à l'automne 1790, soit deux années consécutives. Ligondès, commandant de la nouvelle station, n'arrive quant à lui à Smyrne que le 29 décembre 1790 et y reste jusqu'au printemps 1792.

2.2. Disparités du temps passé en mer selon les stations navales

2.2.1. Deux sources clés pour reconstituer la chronologie des campagnes

Les chiffres proposés proviennent du dépouillement des résumés de navigations issus des journaux de navigation ou reproduits parfois dans les premières pages des rôles d'équipage.

Au total, une douzaine de navigations ont été collectées pour les stations des Antilles et une dizaine pour chacune des stations de la Méditerranée et de l’océan Indien. Nous déplorons la faiblesse du corpus de navigations mais ce dernier est fortement corrélé au faible nombre de journaux de navigation conservés dans la série 4JJ des Archives Nationales. Il faut toutefois relativiser la taille du corpus pour la station de l’Inde puisque le corpus représente un peu moins d’un bateau sur deux. Par ailleurs, le corpus de la station des Îles du Vent comporte quatre bâtiments de guerre de la même division commandée par Verdun de la Crenne entre 1785 et 1786. Il en va de même pour la station de l’Inde. Sur sept navigations, six font partie de la division commandée par Macnemara. L’échantillonnage bien que subit reste malgré tout heureux même s’il ne concerne pas l’ensemble des stations navales françaises⁶⁶.

Après la durée de navigation, il devient pertinent d’identifier les mouvements, les déplacements et les relâches au cours des campagnes afin d’en extraire des rythmes d’activité. Le journal de navigation est bien évidemment une source précieuse. Dans le meilleur des cas, celui-ci rapporte de manière exhaustive les motifs et les lieux de relâche effectués. Très souvent présenté comme une source austère⁶⁷ –ce qui est dans l’ensemble justifié –il n’en reste pas moins d’une richesse incontestable. À la différence d’un récit de voyage relatant avec style des événements survenus lors d’un périple, le journal de bord reste avant tout une production scientifique et administrative, compilant l’ensemble des informations liées à la navigation dans une double optique, celle de l’amélioration et l’actualisation des cartes marines et celle de la conservation de l’information dont l’interrogation, en cas de manquements, peut servir de procès-verbal. Aussi faut-il lire le journal non pas comme un récit de voyage, mais comme un relèvement quotidien de positions, de mouvements et de rythmes. C’est le témoin par excellence des circulations maritimes et de l’individualité des armements. Comme le journal ne concerne qu’une seule campagne, il extrait le chercheur d’une pensée globalisante et rappelle l’importance du singulier et de l’unicité de chaque navigation. La relation de proximité que procurent ces archives, au plus près des opérations, de la mer, des croisières nous permet de suivre le travail des équipages avec un détail très souvent minutieux et d’une grande précision, rendant même envisageable une optique microhistorique.

⁶⁶ Il serait nécessaire d’approfondir notre connaissance des navigations de la station des côtes occidentales africaines. Ce travail est par ailleurs facilité par la relative abondance de journaux de campagne – non exclusif à la marine de guerre – conservés aux Archives Nationales (4JJ 62 à 73).

⁶⁷ Philippe Bonnichon, « Journaux de bord et hydrographie de l’Océan indien au XVIII^e siècle », dans Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime, sources et champ de recherche*, CTHS Histoire, n°1, 2001, p. 424.

Les rôles d'équipage, conservés dans la série C⁶ aux Archives nationales, apportent et enrichissent avec surprise la réflexion sur les rythmes. Invoquer les rôles d'équipage pour traiter des circulations peut paraître étonnant. Les rôles d'équipage, traditionnellement dépouillés dans le cadre d'études statistiques, laissent apparaître dans certains cas, un résumé plus ou moins détaillé des escales réalisées au cours de la campagne. La présence de ces résumés reste fortuite et soumise à la rigueur et au bon vouloir de l'écrivain de Marine. Il n'en reste pas moins qu'en complément des journaux de bord, ils contribuent efficacement à la lecture des circulations.

2.2.2. Le temps au mouillage et en mer

D'une manière générale, le temps passé en mer durant la station peut apparaître faible mais laisse observer des disparités entre les stations navales.

Tableau 17. Temps au mouillage et en mer (1763-1792)⁶⁸

Station navale	Temps de campagne au mouillage	Temps de campagne en mer
Station de l'Inde	60 %	40 %
Stations des Antilles	70 %	30 %
Station de la Méditerranée	54 %	46 %

Source : Tableau réalisé à partir des rôles d'équipage (C⁶) et des journaux de navigation (4JJ), conservés aux Archives nationales, Paris.

Le pourcentage du temps en navigation est supérieur dans l'océan Indien et en Méditerranée comparativement aux Antilles. Dans l'océan Indien, l'éloignement des ports les uns des autres est un facteur déterminant. Malgré une situation d'archipel assez similaire entre les stations de la Méditerranée et des Antilles, le temps passé en navigation est bien plus élevé pour les stationnaires méditerranéens qu'antillais. Au Levant les navigations sont certes de courtes durées mais leur accumulation finit par frôler la moitié du temps global de campagne. À l'inverse, dans les Antilles, les longues stations répétées pour la surveillance d'un port d'entrepôt ou d'une rade réduit le temps passé en navigation. Ainsi, lors de la campagne de la *Cérès* dans les Îles du Vent, la frégate effectue huit stations de longue durée d'une durée moyenne de 100 jours. La plus longue d'entre elles s'étale sur presque 190 jours, soit plus de six mois au Cap-Français. Non qu'elle se déplace peu, puisqu'elle effectue quinze déplacements au cours de sa campagne, mais la *Cérès* reste plus longtemps dans chacune des destinations qu'elle aborde. Des stations d'une centaine de jours sont aussi constatées chez les corvettes. Le *Tourtereau* reste ainsi 110 jours en hivernage à Pointe-à-Pitre, mais également 72 jours durant

⁶⁸ Hors navigation aller-retour depuis la France.

la belle saison⁶⁹. La *Belette* passe également 91 jours aux Cayes Saint-Louis entre les mois d'avril et de juillet⁷⁰.

Si les instructions laissent le libre choix dans la durée de station au commandant, elles interdisent théoriquement de faire prolonger celles-ci au-delà de deux mois⁷¹. Malgré l'assertion de Crès, officier à bord de l'*Alouette*, expliquant : « l'article le plus négligé est celui qui défend aux bâtiments stationnaires un séjour de plus de deux mois dans les ports d'entrepôts⁷² », l'inspection détaillée de quelques campagnes navales antillaises ne permet pas d'être aussi tranché. Si la campagne de la corvette sur laquelle il est embarqué excède par deux fois la durée autorisée, c'est toujours lors de l'hivernage. Quant aux autres bâtiments de la station navale des Îles du Vent, leurs mouillages dans les ports d'entrepôt respectent dans l'ensemble les durées prescrites, à l'exception de quelques cas bien singuliers tel celui de la *Cérès*, dépassant six fois de suite la durée légale. Seuls les vaisseaux de ligne excèdent de loin cette limite, ayant intimement ordre de mouiller dans le port où siège le gouverneur. Le vaisseau de 74 canons le *Léopard* commandé par La Galissonnière stationne à double reprise près de 200 jours consécutifs au Port-au-Prince⁷³. Le record est détenu par le *Téméraire* commandé par le chevalier du Puget Bras en station exactement 347 jours consécutifs au Cap-Français.

Dans l'ensemble il est bien difficile d'observer une planification des stations dans les ports d'entrepôt. Tant en termes de durée que de renouvellement, le calendrier ne suit aucune logique particulière, de sorte qu'il peut se passer seulement quelques jours comme plusieurs semaines entre deux longues stations. Si les plus longues stations ont bien lieu dans les ports d'entrepôts, leurs durées sont extrêmement variables allant du simple au triple. Des huit périodes de surveillance répertoriées pour la corvette le *Tourterneau*, la plus courte dure 10 jours alors que la plus longue est supérieure à deux mois. Le cas se répète systématiquement et tout semble indiquer une organisation suivant les besoins du moment. D'ailleurs, la lecture des journaux de navigation laisse observer régulièrement l'arrêt d'une station pour le service des colonies à la suite d'un ordre reçu par le gouverneur. Appelé en urgence au mois de novembre 1787 alors qu'il surveille la rade de Saint-Pierre, le comte de Keranissant critique en marge du journal « la méprise des messieurs les administrateurs ». Il écrit :

⁶⁹ AN, Paris, Marine, 4JJ 34 24, journal de navigation de la corvette le *Tourterneau*, commandée par le chevalier de Saint-Jean.

⁷⁰ AN, Paris, Marine, C⁶ 887, rôle d'équipage de la corvette la *Belette*, commandée par Boubée.

⁷¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278, f^o 72, 26 janvier 1788, instructions remises à Macarty Mactaigne, commandant de la station des Îles du Vent.

⁷² SHD Vincennes, SH 376 f^o 11, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, commandée par de Crès.

⁷³ AN, Paris, Marine, C⁶ 936, rôle d'équipage du vaisseau le *Léopard*. La station de ce vaisseau intervient quelques mois à peine après l'expérimentation d'un nouveau gréement par le comte de Kersaint.

On m'envoie un ordre de me rendre le plus tôt possible au Fort-Royal et on ne m'explique pas si c'est avec ma corvette ou non, je ne dois pas supposer que l'on me fasse quitter cette station, sans que l'on me fasse relever par un autre bâtiment. En conséquence, je me hâte de me rendre où l'on me désire dans un canot de poste⁷⁴.

Si l'on ne peut estimer la fréquence des demandes fortuites des administrateurs coloniaux, il est certain que la surveillance des ports d'entrepôt demande une vigilance constante. Or ces interruptions pour les besoins du service des colonies sont difficilement compatibles avec les missions principales de la station. En effet, les instructions interdisent aux officiers de Marine de quitter une station avant toute relève effectuée par un autre bâtiment de la division, ce que le comte de Keranissant est obligé de rappeler, semble-t-il, aux autorités.

2.2.3. Rythmes stationnaires

Une fois encore, le paysage stationnaire varie d'un espace à l'autre. La quantité de mouillages varie selon les stations navales. La moyenne des mouillages ou relâches dans les ports se rapproche de quarante pour les stationnaires antillais, alors qu'elle n'est que d'une vingtaine pour les stationnaires indiens. La nature des opérations dans l'archipel grec ne permet pas de donner de résultats clairs. Toutefois, cette quantité absolue ne répond que partiellement à la problématique. Aussi, il nous est apparu pertinent de rapporter les résultats à la journée pour rééquilibrer la balance entre les stations navales, compte tenu de la variation des durées de campagnes. Les stationnaires indiens font escale en moyenne dans un port tous les 50 jours. Les bâtiments antillais relâchent quant à eux environ tous les 20 jours alors que leurs compatriotes méditerranéens sont ceux qui mouillent le plus souvent à raison d'une fois tous les 12 jours.

Compte tenu des longues distances entre les destinations, la station de l'océan Indien traduit une certaine forme de lenteur, où chaque déplacement s'inscrit dans la longue durée. La frégate la *Vénus* passe ainsi en moyenne près de trois semaines entre chaque port. Il lui faut ainsi 100 jours pour rallier Brest à l'Île de France, puis 28 jours pour rejoindre le golfe de Perse, 17 jours pour atteindre Mahé, un mois pour retourner à l'île de France, puis trois semaines pour atterrir à Pondichéry. Nous pourrions continuer le tableau assez longuement puisque la frégate est amenée à rejoindre ensuite Chandernagor avant de prendre la route pour Moka et Suez⁷⁵. Finalement, seules les navigations intra-indiennes sont de courte durée. En moyenne, la durée

⁷⁴ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 97, journal de navigation de l'*Alouette* commandée par le comte de Keranissant.

⁷⁵ AN, Paris, Marine, C⁶ 867, rôle d'équipage de la frégate la *Vénus*, commandée par Rosily, 18 février 1785 au 10 juin 1788.

de chaque déplacement dans l’océan Indien est de 25 jours. Comme il s’agit d’une moyenne, la synthèse ne doit pas manquer d’occulter des variations entre les campagnes. Aussi, la frégate la *Précieuse* effectuant beaucoup de rotations entre Pondichéry et Trinquemalé ne pratique dans l’ensemble que des navigations d’environ quinze jours. À l’inverse, la *Subtile* voit quant à elle ses déplacements durer en moyenne un mois et demi en raison de quatre traversées de l’océan Indien et d’une campagne en Extrême-Orient, à Manille et à Canton. À titre de comparaison, la durée moyenne des navigations interstationnaires est de cinq jours pour les stations antillaises. Le rapport du temps passé en pleine mer est d’un à cinq entre les deux stations navales.

À des milliers de kilomètres, les navigations méditerranéennes se distinguent. Les campagnes se passant principalement en mer Égée, les temps de navigation sont très courts. La documentation disponible tend à démontrer le respect des instructions. Les stationnaires opèrent un véritable saut de puce permanent :

Il observera de ne pas croiser ni faire croiser les bâtiments à ses ordres plus de huit jours dans les mêmes parages et de se porter avec célérité d’un point sur un autre, de manière que les forbans ou autres bâtiments sous le pavillon de quelqu’une des trois puissances belligérantes qui tenteraient de troubler les opérations des sujets de Sa Majesté ne pussent jamais être instruits de la station qu’il occupera, ni de celle qu’il se propose d’occuper. Ce n’est qu’en changeant souvent ses croisières qu’il pourra parvenir à empêcher toute attaque ou molestation de la part de ces bâtiments⁷⁶.

La campagne de la frégate la *Minerve* est un témoignage notable. Après avoir appareillé de Malte le 3 février 1786, le bâtiment passe trois jours à Milo, puis prend part dans le nord en direction de Saint-Georges et y reste seulement une nuit. Elle repasse à Milo pour quatre jours, puis Athènes pendant neuf jours et enchaîne avec Métélin, Smyrne et Chios, n’y mouillant à chaque fois que quelques jours. Entre le départ de Malte en février et l’arrivée à Smyrne à la fin du mois de mai, Ligondès, commandant de la station, ordonne près de dix-sept escales en moins de quatre mois, faisant une escale tous les six jours. Qui plus est, dans ce laps de temps, la frégate aborde Alexandrie après six jours de navigation depuis l’île de Chios. Elle n’y reste que six jours avant de repartir pour Paros, confirmant l’activité soutenue des bâtiments de guerre dans la région. Les escales pratiquées par les stationnaires sont de courte durée ; le temps de prendre contact avec le consul lorsqu’il y en a un, de rencontrer la nation française et d’acheter quelques vivres. Néanmoins, il faut parfois attendre le départ d’un navire marchand demandant une escorte même si ces délais ne dépassent que rarement deux à trois jours. Enfin,

⁷⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o137, 1788, instructions remises au comte de Thy, commandant la station navale du Levant.

si les informations recueillies par les officiers ne mentionnent pas la présence de pirates ou de corsaires, les bâtiments stationnaires peuvent poursuivre leurs croisières.

Aux Antilles, le rythme s'avère être également élevé. En effet, la *Perdrix* est employée durant près de deux, du 20 octobre au 29 décembre 1785, à une succession de missions de transport de troupes, de ravitaillement, de personnel, d'administrateur ou encore d'artillerie. Hormis deux stations de 17 et 54 jours à Scarborough, dans l'île de Tobago, 96 jours de service d'entrepôt pendant l'hivernage à Pointe-à-Pitre, trois passages à Fort-Royal de 22 et 23 jours dont deux pour réparer la corvette et trois semaines à Basse-Terre, très peu de mouillages dans les îles excèdent trois à quatre jours. La fin de l'hivernage est synonyme de reprise intense de l'activité pour les stationnaires. Ces hommes sont chargés de relever les détachements des garnisons et de distribuer les vivres à tous les bâtiments de la station. L'activité connaît une forte accélération et durant deux mois, les équipages n'ont que peu de répit. Entre le 22 octobre et le 29 décembre 1785, la corvette effectue douze déplacements dont cinq à Basse-Terre, quatre à Fort-Royal, trois à Scarborough, un au Grand-Courland (Tobago), un au Carénage (Sainte-Lucie), trois à Pointe-à-Pitre et un à Saint-Louis de Marie-Galante.

Enfin, le rythme et la nature des missions sont intimement liés au tonnage des unités de guerre. Les missions des frégates et des corvettes se différencient ainsi de celles des vaisseaux de ligne ou des goélettes en étant spécialement affectées à la surveillance des ports d'entrepôt et au service des colonies. Les bâtiments naviguant le plus sont certainement les goélettes mais la pauvreté des archives conservées ne permet pas d'en faire la démonstration. A contrario, les vaisseaux de ligne sont de loin les plus sédentaires. Le *Léopard*, commandé par La Galissonnière passe près de 86 % de la campagne au mouillage⁷⁷. La seule navigation de longue durée est à observer lors de l'escadre d'évolution aux côtes américaine entre le mois d'août et de septembre 1789. Le *Téméraire*, qui n'effectue qu'une courte navigation jusqu'à Terre-Neuve, sans arrêt aux États-Unis, atteint près de 89 % du temps de campagne au mouillage. Si le vaisseau effectue légèrement plus de déplacements que le *Léopard* (quinze contre huit), sa station de près d'un an au Cap-Français est tout à fait considérable⁷⁸. Du côté des Îles du Vent, l'observation est similaire. La lecture du journal de navigation du *Réfléchi* révèle que sur 434 journées en station, navigation aller comprise⁷⁹, le vaisseau reste 236 jours à Fort-Royal,

⁷⁷ Résultat obtenu en excluant les temps de traversée. Voir AN, Paris, Marine, C⁶ 936, rôle d'équipage du *Léopard*, commandé par de La Galissonnière.

⁷⁸ AN, Paris, Marine, C⁶ 865, rôle d'équipage du *Téméraire*, commandé par le chevalier du Puget Bras.

⁷⁹ Le vaisseau le *Réfléchi* reste aux Antilles après la fin de la station de Verdun de la Crenne.

soit 55 % du temps de la campagne. Si l'on écarte le temps de navigation pour joindre la station depuis Brest et la campagne d'évolution, le temps de croisière est encore plus faible.

* * * *

À la différence de la guerre où la concentration navale prévaut, en période de paix, la surveillance des mers, toutes stations navales confondues, nécessite la dissémination des forces. Suivant les espaces, cette dispersion prend des dimensions variables. La comparaison entre les différentes stations ne permet pas d'effectuer de corrélation entre le temps passé en navigation et leur localisation. Le fait que le temps passé en mer soit quasiment similaire entre les stations méditerranéennes et indiennes démontre une dissociation entre la nature du terrain et le fonctionnement de la station navale. Que les campagnes aient lieu en situation littorale ou océanique, seul l'ordre de mission constitue un élément de compréhension.

À l'exclusion des Antilles et de Terre-Neuve, les stations navales ne fonctionnent pas en réseau. Aucun bâtiment de la station de l'Inde ne rejoint ainsi les Antilles une fois passé le Cap de Bonne Espérance. Les échanges de bâtiments, de personnel ou de correspondance entre les commandants des différentes stations restent à notre connaissance, marginaux, voire inexistantes. De la même manière, les deux stations antillaises fonctionnent de manière autonome. À l'exception de l'arrivée estivale de la division des îles du Vent pour former l'escadre d'évolution le long des côtes américaines, peu de bâtiments de guerre passent d'une station à une autre, à l'exception des bâtiments de charge.

La durée des stations navales, bien plus qu'un simple indicateur technique révèle la mise en œuvre de la permanence à la mer. Les stations navales comprises entre 12 et 36 mois ne laissent plus de vacances navales le long des côtes durant plusieurs mois de l'année. La surveillance devient permanente. Les nouvelles campagnes prennent le sillage de leur consœur en guerre. La station navale de longue durée se positionne lentement comme un standard de la projection navale à la française. La durée de campagne s'efface, petit à petit comme un facteur discriminant entre la campagne en paix et en guerre. Ce faisant, cela démontre l'élaboration d'une véritable doctrine de l'emploi des forces, associant accroissement des effectifs et augmentation de la durée de campagne.

PARTIE II. LES OBJECTIFS ET LES FORMES OPERATIONNELLES

En ce début d'année 1787, et après deux traversées du Pacifique, Jean-François de Galaup comte de Lapérouse parvient à Canton, où s'y trouve déjà en croisière la flûte le *Marquis de Castries*, bâtiment de la station navale de l'Inde commandée par d'Entrecasteaux. Arborant tous deux le pavillon blanc du roi de France, ces deux navires se retrouvent aux confins du monde, l'un au détour de sa circumnavigation, le second en prospection et chargé de la protection du commerce français. Ces deux bâtiments nous permettent d'étudier l'éventail des missions pratiquées par les bâtiments de guerre français. Il nous faut le poursuivre et l'élargir, faire en quelque sorte notre propre tour du monde et prendre la mesure de la répartition mondiale de la Marine royale. À des milliers de kilomètres de la Chine, mais toujours au sein de la même station navale, la frégate la *Vénus*, commandée par Rosily, reçoit l'ordre d'accompagner un bâtiment de commerce jusqu'à Suez dans l'optique d'ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux. De l'autre côté de l'isthme de Suez à Alexandrie, la frégate la *Minerve*, commandée par le chevalier de Ligondès vérifie les bonnes dispositions ottomanes à l'égard de la France. À la sortie du détroit de Gibraltar, la *Junon*, commandée par le comte de Flotte reçoit l'ordre à la fin de l'année 1786 de rejoindre les côtes du Sénégal pour sécuriser les établissements de traite français. Plus au nord, la frégate la *Modeste* croise au large d'Ouessant, garantissant avec les deux autres frégates la *Poulette* et la *Fine* l'atterrage de Brest. Quelques mois auparavant, la division de La Galissonnière engageait le goulet de Brest revenant d'une froide campagne en Baltique et jusqu'à Saint-Petersbourg. De l'autre côté de l'Atlantique, dans les eaux chaudes, le cotre le *Coureur*, commandé par le chevalier de Brueys est chargé de prendre connaissance de l'état des fortifications espagnoles de l'île de Trinidad et de la mise en défense éventuelle de la baie de Paria. À l'image de la majorité des bâtiments en station aux Antilles, la lutte contre l'interlope occupe prioritairement la frégate la *Proserpine*, commandée par Barbazan. Que ce soit en croisière ou chargée de la surveillance des ports d'entrepôt et la relève des garnisons, une grande partie des forces françaises en activité sillonne les eaux chaudes des Caraïbes. Enfin, à Terre-Neuve, la corvette la *Perdrix*, commandée par le chevalier de Villages de Villevieille croise le long des côtes pour garantir le respect des traités entre les Français et les Anglais et apporter son soutien aux pêcheurs de morue français.

Ce long survol incite à entendre l'horizon opérationnel de la Marine française. Le volume des armements en période de paix traduit son emploi hors de la ligne de combat, alors que la guerre réduit le champ du possible en matière de politique maritime. *A contrario*,

l'examen des missions en période de paix, démontre leur diversité : lutte contre la piraterie ou l'interlope, protection de la flotte de commerce et de pêche, négociation commerciale, diplomatie, renseignement, exploration, campagnes scientifiques, hydrographiques ou expérimentale. Chaque campagne illustre l'intrication et l'hétérogénéité des divers objectifs assignés à la Marine.

L'approche développée ne sera pas thématique mais géographique. La volonté d'appréhender sous un même angle les raisons de la présence navale et les moyens mis en œuvre pour y répondre, nous invite à garder le théâtre d'opération comme un cadre adapté et pertinent. Notre attention ne portera que sur trois d'entre eux : les Antilles, le Levant et l'océan Indien. Cette étude n'a pas la prétention de fournir des réponses à toutes les facettes de la Marine en station mais offre une lecture opérationnelle et un camaïeu des compétences que développe la Marine française dans ces régions.

CHAPITRE IV. LA MARINE A L'ÉPREUVE DE LA CONTREBANDE DANS LES ANTILLES

« Ces activités [de contrebande], parfaitement illégales, relâchaient leur fidélité à la couronne et, comme elles les mettaient en relation avec le peuple le plus policé de la terre, ils s'en trouvaient partagés dans leurs sympathies politiques.¹ »

Les historiens ont été, ces vingt dernières années, particulièrement sensibles à la problématique de la contrebande dans l'espace caribéen en renouvelant l'approche historiographique. L'émergence de nouvelles approches méthodiques induites par *l'Atlantic History* favorisant l'analyse transnationale a permis le renouvellement des questionnements sur la contrebande. Les travaux récents ont ainsi rendu possible une meilleure compréhension de la complexité et de la diversité des pratiques de contrebande de même que les réseaux dans lesquelles elles s'inscrivent, retraçant alors les contours du commerce atlantique et caribéen². Au-delà d'une pratique commerciale, questionner la fraude c'est observer un monde et ses pratiques, c'est se renseigner « autant sur la fabrication des lois que sur les groupes humains qui vivent de leurs transgressions³ ». C'est aussi comprendre à partir de la fabrication des lois, en l'occurrence l'Exclusif colonial, de quelle manière la Monarchie française applique sa politique, bien consciente que nulle politique définissant le légal de l'illégal ne peut être mise en œuvre sans une application stricte de la loi. Émergent dès lors des interrogations sur le visage que revêt cette application, avant tout répressive. Notre regard se porte naturellement sur les bâtiments du Domaine puis se détache vers ceux de la marine de guerre qui connaît un renouveau au lendemain de la guerre de Sept Ans. À ces marins, qui n'ont pas de pouvoir direct sur la fabrication des lois, les instructions rappellent avec constance une application à la lettre des clauses de l'Exclusif. Comprendre comment entre des pratiques de fraude en perpétuelle évolution, une société coloniale en opposition et des lobbies coloniaux et métropolitain divergents, les officiers de marine pratiquent leurs métiers est donc fondamental. C'est le mécanisme français de répression qu'il faut interroger car il manque une figure clé à la toile de

¹ Robert Louis Stevenson, *Le Maître de Ballantrae*, Gallimard, Paris, 2000, p. 95.

² Comme le rappelle Manuel Covo « aux schémas bien établis du commerce triangulaire ou du commerce en droiture, il s'agit de substituer une circulation complexe d'hommes et de biens, une « toile aux mailles enchevêtrées », reprenant pour cette dernière expression l'analyse de Shannon Lee Dawdy. Pour le premier extrait, voir Manuel Covo, « Gagner n'importe comment » : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », dans Éric Saunier (dir.), *Le journal du Philanthrope*, n° 4, 2013, p. 45. Pour la seconde, voir Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », *Annales, histoire, sciences sociales*, vol. 62, n°3, septembre-octobre 2007, p. 665.

³ Laurence Fontaine, « Le rôle de la fraude dans l'enrichissement des réseaux de migrants montagnards à l'époque moderne », dans Gérard Beaur, Hubert Bonin, Claire Lemerrier (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, Droz, Paris, Tallandier, 2009, p. 125-143.

la contrebande réunissant administrateurs, contrebandiers, forbans, négociants, marchands et habitants : le douanier au sens large. Qu'il s'agisse de l'officier de marine ou de port, du patron de canot ou du visiteur du domaine, tous en tant qu'acteurs de régulation ou de répression s'inscrivent pleinement dans l'analyse de la contrebande. C'est donc un point de vue au ras de l'eau, celui de ceux qui croisent et visitent, qu'il convient de présenter.

1. Le régime de l'Exclusif colonial et sa laborieuse application

1.1. L'Exclusif mitigé et la montée en puissance de la station navale

Depuis que je suis dans la colonie, ces bateaux [du domaine] n'ont fait exactement aucune prise, et par le temps qu'ils passent dans les ports, je crois qu'ils ne font pas aux interlopes plus de peur que de mal⁴.

Par les Lettres Patentes d'avril 1717 et d'octobre 1727, la Monarchie règlemente le commerce des colonies françaises qui devient un privilège exclusif à l'ensemble des négociants des grands ports français⁵. Suivant une stricte application mercantiliste, la France adopte aux Antilles, à la suite des autres puissances coloniales européennes, le principe d'exclusif colonial⁶. Dans leurs fondements, les règles sont à la fois simples et strictes, le commerce colonial est réservé aux seuls marchands français. Reste que si l'Exclusif se décrète, sa stricte application est plus complexe. Difficile de mettre un terme à des années de pratiques, d'habitudes et de réseaux commerciaux ancrés. Aussi rigide que puisse être l'Exclusif colonial, un cadre juridique n'a de valeur qu'à la hauteur de son application.

1.1.1. L'application de l'Exclusif par les navires du Domaine

Pour lutter contre la contrebande antillaise, la Monarchie peut compter sur le personnel de la Ferme pour empêcher, ou du moins essayer de contrecarrer la fraude entreprise par le

⁴ ANOM, Col., C^{9A} 133, lettre du 15 février 1768, Bongars, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

⁵ Les Lettres Patentes d'avril 1717 portent règlement sur le commerce des colonies françaises alors que celles d'octobre 1727 complètent le dispositif et concernent le commerce étranger aux îles et colonies d'Amérique, dans Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime, l'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, 1972, p. 88.

⁶ Les premières lois prohibitives anglaises (Navigations Acts) dans les îles antillaises britanniques sont votées à partir de 1651. Voir aussi, Larry Sawers, « The Navigation Acts revisited », *The Economic History Review*, New Series, Vol. 45, No. 2 (May, 1992), p. 263, John J. McCusker, « British Mercantilist Policies and the American Colonies », in *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 1, The Colonial Era, ed. Stanley M. Engerûan and Robert E. Gallman (Cambridge : Cambridge University Press, 1996), p. 347. Pour l'Espagne, voir Antonio Garcia-Baquero González, *La Carrera de Indias : histoire du commerce hispano-américain (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Éditions Desjonquères, Paris, 1997, p. 256.

commerce français et étranger. Lorsque le besoin se fait sentir, le Domaine peut également espérer le soutien des bâtiments du roi soit lorsque le nombre et la puissance des contrebandiers et des pirates dépassent ceux des pataches⁷ des Fermes, soit lorsque les bâtiments de guerre sont de passage aux îles⁸. Il n'est donc pas rare de voir l'association des pataches et des corvettes ou des frégates dans la lutte contre l'interlope. Les forces militaires servent toutefois de force d'appoint aux pataches. Depuis 1717 et sans doute même avant⁹, ce sont bien les composantes maritimes du domaine qui font la permanence à la mer et non les bâtiments du roi. La situation reste toutefois précaire au lendemain de la guerre de la Succession d'Espagne. La lutte contre la contrebande n'est pas la priorité de l'administration centrale. Ainsi, à la Martinique, la régie du Domaine ne dispose que de deux pataches pour la surveillance des dizaines de kilomètres de traits de côtes sinueuses et de baies protégées. Au-delà des ports principaux de la Martinique, les agents du Domaine se retrouvent donc hors d'état d'assurer la lutte contre la contrebande, ce qui n'est d'ailleurs pas sans rappeler la situation métropolitaine¹⁰ ou anglaise à Antigua et Saint-Christophe¹¹. À cette difficulté de lutter efficacement contre l'interlope, s'ajoute le coût de fonctionnement et d'entretien élevé. La dépense annuelle d'armement – hors vivres – s'élève en 1764 à plus de 95 000 l.t.¹² pour la Martinique, alors qu'à Saint-Domingue, le coût se chiffre à plus de 445 000 l.t.¹³. Au lendemain de la guerre de Sept Ans, les finances royales sont exsangues. Les administrateurs coloniaux sont contraints à une diminution générale des dépenses. Naturellement, le Domaine –régulièrement pointé du doigt, parfois même détesté¹⁴ –est dans le viseur des autorités. À Saint-Domingue, l'intendant Magon estimant qu'en raison

⁷ « un petit vaisseau armé en guerre, qui veille à l'entrée d'un port, pour empêcher les interlopes d'y commercer » selon Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 3, p. 53. D'autres définitions sont plus générales : « Petit bâtiment [...] chargé de visiter les navires et d'empêcher les interlopes et toute espèce de fraude », dans Willaumez Jean-Baptiste, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 432.

⁸ Philippe Hrodej, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », dans Michèle Battesti (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 347-361.

⁹ Jean-Sébastien Guibert émet l'idée d'une instauration concomitante à celle de l'intégration des colonies au domaine royal en 1674. Voir Jean-Sébastien Guibert « Les bateaux du Domaine dans les Petites Antilles : des missions, des navires et des hommes », dans Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 104.

¹⁰ Jean Clinquart, *La Douane et les douaniers, de l'Ancien Régime au Marché Commun*, Tallandier, 1990, p. 151.

¹¹ Christian J. Koot, *Empire at the Periphery, British Colonists, Anglo-Dutch Trade, and the Development of the British Atlantic, 1621-1713*, New York University Press, 2011, p. 124.

¹² ANOM, Col., C^{8A} 66 f^o116, lettre du 8 juin 1764, Groignard, intendant de la Martinique au secrétaire d'État de la Marine.

¹³ ANOM, Col., C^{9A} 126, lettre du 7 août 1765, Magon, intendant de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴ Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Révolution*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, Neuilly-sur-Seine, 1989, p. 350.

de l'établissement d'entrepôts et de la diminution du commerce interlope, le nombre d'embarcations ne se justifie plus. Il propose au ministre de diviser par trois les frais liés aux armements du Domaine en rabotant à 100 000 l.t. les dépenses de fonctionnement¹⁵ et fait passer de 14 à 3 le nombre de bateaux en armement. La réduction des moyens de l'administration n'aide pas à améliorer son efficacité qui est régulièrement rendue publique. En juillet 1764, le président Peynier, gouverneur de la Martinique, demande au chevalier de Fennelon, commandant la frégate la *Folle*, « deux officiers de confiance pour être sur le bateau du Domaine, se plaignant beaucoup de celui qui le commandait auparavant¹⁶ ». Ce n'est autre que le second de la frégate qui y est transféré. Par le peu de moyens à sa disposition et son manque de probité, le Domaine n'a jamais été pleinement en mesure de jouer son rôle de garant de l'Exclusif. La suppression de la compétence maritime à la régie du Domaine qui intervient en octobre 1783 s'inscrit dans une certaine logique. Malgré la tentative de réduction de son coût de fonctionnement entreprise à partir de 1763, le rapport dépense/bénéfice reste désavantageux. En plaçant la lutte maritime au sein d'une seule et même institution, la Marine, le roi entend répondre favorablement à plusieurs objectifs : lutter efficacement contre la contrebande, accompagner l'ouverture de l'Exclusif, faire des économies en vendant les pataches du Domaine, former et amarinier les équipages de sa marine de guerre.

1.1.2. La montée en puissance de la station navale

Au lendemain de la guerre de Sept Ans, l'Exclusif se fissure doublement. En 1767, par l'initiative de Jean Dubuc, alors premier commis de la Marine, colon de la Martinique et favorable à l'introduction de produits jugés non stratégiques, à savoir les bois, les bêtes vivantes, le riz, le maïs, légumes et les poissons salés. La sortie de sirops, tafias et marchandises de France devient quant à elle légale. La mise en place de « l'Exclusif mitigé » se traduit ainsi par l'ouverture aux étrangers de deux ports d'entrepôts ; l'un à Sainte-Lucie et l'autre à Saint-Domingue au Môle Saint-Nicolas sur la côte nord-ouest de l'île¹⁷. Au lendemain de la guerre d'Amérique, par l'arrêt du roi du 30 août 1784¹⁸, de nouveaux ports d'entrepôts sont créés. À celui de Sainte-Lucie, on ajoute trois nouveaux ports d'entrepôts dans les Îles du Vent, un à Saint-Pierre pour la Martinique, un à la Pointe-à-Pitre pour la Guadeloupe et un dernier à Scarborough, île de Tobago. Pour les Îles sous le Vent, trois ports d'entrepôts sont créés, au

¹⁵ ANOM, Col., C^{9A} 126, lettre du 7 août 1765, Magon au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o128, lettre du 1^{er} juillet 1764, chevalier de Fennelon au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷ Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime, l'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, 1972, p. 317.

¹⁸ Annexe n°18, p. 511-514.

Cap-Français, au Port-au-Prince et aux Cayes Saint-Louis. Celui du Môle Saint-Nicolas est supprimé.

Les premiers pas de l'Exclusif mitigé sont difficiles. Les officiers de la Marine jonglent entre pédagogie et sévérité face à l'indifférence des bâtiments marchands à respecter les règles nouvelles. Au retour de la paix, nombre de marchands continuent de faire leurs affaires en toute liberté, ne respectant ni l'Exclusif, ni la réglementation de la police de la rade. Il faut plusieurs années avant que la Marine ne remette de l'ordre dans les rades. Il est rappelé aux marchands que chaque départ doit faire l'objet d'une demande auprès du commandant de la rade¹⁹. Aussi voit-on, au mois de mai 1768, Duplessis de Parscau mettre aux arrêts le capitaine marchand Brigel pour avoir appareillé de son seul chef²⁰. Cela n'empêche pas certains de continuer librement leurs agissements, laissant l'officier La Porte-Vezins quelque désabusé. Il écrit : « les insubordinations et le peu d'ordre qui règne dans les vaisseaux marchands, [rend]presque impossible que le roi les protège et les aide, [car ils]ne reconnaissant nulle autorité²¹ ». La faible quantité de bâtiments chargés de la lutte ne favorise pas la tâche des marins. Aux unités de guerre attachées aux Îles du Vent, il faut ajouter deux pataches du Domaine, ce qui est peu, d'autant qu'à partir de 1767, les ports d'entrepôt sont créés. Il faut donc des unités pour encadrer le trafic de ces nouvelles places commerciales.

Après la guerre d'Indépendance, plusieurs mois passent avant que s'organise le retour à la normale. Dans les faits, la liberté de commerce a lieu pour solder les affaires faites avec les étrangers durant le conflit, mais aussi parce que les bâtiments en station ne reprennent pas immédiatement leurs croisières initiées avant la guerre. L'intendant Foulquier se justifie ainsi auprès de sa tutelle :

Il est possible qu'il s'en soit introduit quelque partie furtivement parce que tous les bateaux garde-côtes de cette colonie ont été employés jusqu'à ce jour, soit au transport des troupes, des officiers et des effets du roi lors de l'évacuation des îles conquises, soit au service journalier de la Martinique²².

Il est vrai que le transport des garnisons, du matériel de guerre et l'évacuation des îles conquises occupent particulièrement les bâtiments de guerre dans les colonies. Il faut attendre le printemps de l'année 1784 pour que la station s'organise, avant une nouvelle perturbation lors de la promulgation de l'arrêt du 30 août 1784. De la création de port d'entrepôt dans un

¹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o197, lettre du 30 mai 1767, La Porte-Vezins au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 112 f^o84, lettre du 27 mai 1768, Duplessis de Parscau au secrétaire d'État de la Marine.

²¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o199, lettre du 8 septembre 1767, La Porte-Vezins au secrétaire d'État de la Marine.

²² ANOM, Col., C^{7A} 40 f^o176, lettre du 8 mai 1784, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

premier temps puis de l'ajout de ports d'entrepôt supplémentaires naît un besoin naval accru afin de contrôler l'application des lois prohibitives. C'est dans ce schéma que la présence navale française connaît une inflation significative. Précédant de quelques mois l'arrêt du 30 août 1784, le 26 octobre 1783²³, le roi acte la suppression du service des pataches du roi et les remplace aussitôt par les bâtiments de la Marine royale. Celle-ci récupère *de facto* la gestion maritime de la répression de l'interlope.

1.2. Une contrebande protéiforme

La contrebande pratiquée dans le bassin caribéen revêt de multiples formes, tantôt simples, tantôt complexes à mesure de la montée en puissance des dispositifs et s'attachant à un mimétisme toujours plus poussé avec le commerce licite²⁴. La présence d'une force coercitive donne alors lieu, dans la plupart des cas, à un bras de fer permanent où la fraude varie suivant les espaces, le temps, et toujours gagnante en technicité, en complexité à mesure que le système de lutte s'étoffe et s'organise²⁵. Jean Tarrade dans son ouvrage sur le commerce colonial distingue trois fraudes principales. L'une est pratiquée par les administrateurs qui contreviennent aux lois prohibitives qu'ils doivent appliquer, l'autre, dans les ports d'entrepôt avec ou sans l'agrément tacite des autorités²⁶, enfin la dernière il ajoute le cabotage d'île en île. Manuel Covo, ajoute quant à lui une dernière qui s'inscrit dans une logique de grand cabotage²⁷.

1.2.1. Les fraudes simples

Nous ne rentrerons pas dans les détails de corruption des administrateurs. Elle n'est pas du ressort des marins, même si bien évidemment, elle influence leur pratique. Focalisons-nous prioritairement sur celles auxquelles les marins sont confrontés. Notre regard se tourne premièrement sur le cabotage. La contrebande est grandement facilitée par la géographie du bassin caribéen. La proximité des îles, les unes près des autres et l'alternance des souverainetés

²³ ANOM, Col., B 180 f° 282, 26 octobre 1783, circulaire du maréchal de Castries aux gouverneurs de Saint-Domingue, de la Martinique et de la Guadeloupe.

²⁴ Marguerite Figeac-Monthus, Christophe Lastécouères (dir.), « Introduction », dans Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles. De la fraude au contrôle (XVII^e-XX^e siècle)*, Armand Collin, Paris, 2012, p. 404.

²⁵ Bernard Gallinato explique : « en cas de protectionnisme excessif, elle s'intensifie », dans Bernard Gallinato « La loi du 21 avril 1818 et la répression de la contrebande maritime », dans Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVII^e-XX^e siècle)*, *op. cit.*, p. 249.

²⁶ Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, Presses universitaires de France, 1972, p. 101-103.

²⁷ Manuel Covo, « Gagner n'importe comment » : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », dans Éric Saunier (dir.), *Le journal du Philanthrope*, n° 4, 2013, p. 53.

offrent un cadre idéal pour le commerce illicite. Entre la Guadeloupe et la Dominique il n'y a que quarante kilomètres et moins encore si les navires partent des Saintes. Du côté des Îles sous le Vent, seulement quatre-vingts kilomètres séparent le Môle Saint-Nicolas des côtes de Cuba et plus de deux cents kilomètres entre le Cayes et la Jamaïque. Outre la proximité, le découpage des côtes permet aisément de trafiquer à l'abri des regards.

Le débarquement sauvage sur les côtes ou le transbordement en mer est une forme très courante de contrebande²⁸. De jour comme de nuit, les contrebandiers louvoient le long des côtes isolées dans l'attente d'un signal de la terre pour débarquer les produits prohibés, sur la plage ou dans de petites embarcations. C'est aussi la forme la plus primaire et la plus simple à mettre en œuvre. Si elle s'appuie nécessairement sur des réseaux, elle fait appel plus au courage qu'à de complexes stratagèmes pour fausser les contrôles. À cette contrebande, la réponse la plus simple reste la surveillance la plus consciencieuse des côtes et n'implique pas de modifier la législation. Il s'agit de prendre les contrebandiers en flagrant délit de fraude. Naturellement, cette forme de contrebande est aussi la plus présente dans la correspondance des officiers de marine. Ces affaires sont très nombreuses, tout autant que variées. Il s'agit très souvent de navires étrangers mouillant à faible distance des côtes, hors des ports d'entrepôt qui leur sont réservés. Saint-Pierre –commandant le *Gerfaut* –saisit ainsi, au début de l'année 1785, deux bâtiments hollandais sur la côte de Sainte-Lucie, venant de se charger « ouvertement et en plein jour, l'un de quarante barils de sucre terré et de trente-cinq de brut, l'autre de quarante barils de sucre²⁹ ». La même année, la croisière du *Cerf-Volant*, permet à la Marine de trouver un bâtiment étranger avec des produits prohibés à une lieue de la côte, proche des Cayes³⁰. Dans d'autres cas, la secrète espérance de ne pas se faire prendre pousse certains commandants marchands à tenter le coup. Un capitaine nommé Antoine, affirme au commandant de la corvette la *Suzanne* n'être venu de la Dominique que sur son lest. La visite du navire fait rapidement reconnaître la présence à bord de huit boucaux de vin³¹.

Pour la Marine, outre le caractère aléatoire d'une telle stratégie, il est évident qu'elle demande des moyens considérables afin d'être présents en mer, à terre et dans le maximum de rades et de ports. L'affaire est plus complexe encore pour Saint-Domingue. Sa proximité avec les États-Unis et plus encore avec la Jamaïque, associée à l'étendue de son littoral et à l'esprit

²⁸ Anne Pérotin-Dumont, « Commerce et travail dans les villes coloniales des Lumières : Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 75, n°278, 1^{er} trimestre 1988, p. 36.

²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°311, lettre du 13 janvier 1785, vicomte de Damas et Petit de Viéigne au secrétaire d'État de la Marine.

³⁰ ANOM, Col., C^{9A} 156, lettre du 5 septembre 1785, Coustard au secrétaire d'État de la Marine.

³¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°281, lettre du 9 décembre 1785, Verdun de la Crenne au secrétaire d'État de la Marine.

d'autonomie particulièrement développé aggrave la lutte contre les réseaux interlopes. Si cette pratique de contrebande était la seule pratiquée, l'affaire serait assez aisée pour la Marine et les administrateurs coloniaux. Certes, elle demande beaucoup d'énergie et de moyens mais elle peut être éradiquée dans le temps. La complexité de la contrebande réside ailleurs. La complexification des réseaux et des pratiques de contrebande, de par leurs dimensions multiscalaires, est bien plus difficile à déjouer.

1.2.2. Les fraudes complexes

Le cabotage entre les îles constitue une fraude déjà plus élaborée. Cette contrebande active ou passive selon qu'elle est menée par des Français ou par des étrangers a lieu avec beaucoup d'activité dans les Petites Antilles, à la Dominique d'une part, et à l'île neutre de Saint-Eustache³². Ces deux îles constituent deux douloureuses épines pour les administrateurs coloniaux. La première, située entre les deux îles françaises de la Martinique et de la Guadeloupe est problématique. L'installation des Anglais sur cette île au cours du siècle se révèle être également dommageable pour le pouvoir royal. En plus de la contrebande pratiquée par les Anglais et qui concerne plus spécialement le déchargement d'esclaves, c'est plus encore le cabotage pratiqué par les marchands français qui inquiète et occupe les administrations. Le cabotage entre les deux îles offre un cadre pratique pour déposer et charger des denrées coloniales sur l'île de la Dominique. Cela consiste à charger des sucres, du café ou du coton de la Guadeloupe³³ et à les déposer soit à la Dominique –sur la route de la Martinique –ou à Saint-Eustache. Ils prennent ensuite la route pour la Martinique, dans laquelle ils reçoivent une attestation frauduleuse de débarquement de leur marchandise, signée par les agents du Domaine chargés de constater cette même fraude. À Saint-Eustache, l'île étant ouverte à toutes les nations, elle figure comme une position clé où les réseaux hollandais, anglais, américains et bien sûr français se côtoient³⁴.

En parallèle du cabotage, les colonies françaises doivent aussi faire face au grand cabotage. Manuel Covo a parfaitement mis en évidence les stratagèmes, expliquant qu'« au lieu de se rendre dans un port de la colonie, [les contrebandiers] allaient décharger leurs cargaisons

³² Anne Pérotin-Dumont, « Cabotage, Contraband, and Corsairs : The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800 », dans Franklin W. Knight and Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities, Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, p. 65.

³³ *Ibid*, p. 66.

³⁴ Wim Klooster, « Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies », dans Gert Oostindie, Jessiva V. Roitman (dir.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800 : Linking Empires, Bridging Borders*, Brill, 2014, p. 34 ; Eric Schnakenbourg, « Neutres et neutralité dans le monde antillais du XVIII^e siècle », dans *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n°174, mai-août 2016, p. 14.

dans les îles neutres d'où étaient réexpédiés d'autres navires à destination des États-Unis³⁵ ». Ce commerce, qui connaît une croissance rapide à la fin de l'Ancien Régime, fait face dans le même temps à une opposition très virulente de la part de certains officiers de Marine³⁶. L'inverse a lieu également et se pratique par les caboteurs français. Foulquier et Clugny informent le maréchal de Castries que « des navires français vont à la Nouvelle-Angleterre où ils déposent leurs marchandises dans des magasins et attendent que la vente en soit faite [...]chargent des farines ou autres objets de fabrication étrangère et viennent les apporter dans ces colonies sous pavillon français³⁷ ». Ces mêmes marchands pratiquent également ce trafic à destination de la France, ou certains « chargent en denrées de la colonie et prennent leur expédition pour France [...]une partie passe à la Nouvelle-Angleterre ou dans les îles étrangères ce qui est très facile en relâchant à Saint-Thomas, Saint-Eustache ou Saint-Martin³⁸ ». En sortant d'un cadre strictement régional, la contrebande de produits coloniaux oblige à envisager des réponses non seulement locales, en augmentant notamment les moyens humains à terre et en mer, mais ne peut faire l'impasse d'une prise en compte systémique, à l'échelle de l'aire atlantique. À partir du moment où les réseaux se construisent entre les Antilles, les États-Unis et l'Europe, la lutte doit être également pensée de manière globale, d'où l'insistance de certains gouverneurs ou intendants, tels que Foulquier et Clugny qui rappellent au ministre que « les bureaux de France pourraient beaucoup contribuer à arrêter la fraude en visitant très exactement et en confisquant tout ce qui se trouve excéder les déclarations³⁹ ».

Les pratiques les plus difficiles à déjouer sont aussi les plus complexes. La francisation et la fraude à l'expédition en sont l'illustration et posent de nombreux problèmes aux agents de contrôle. La première, qui consiste à faire passer sous pavillon français un bateau étranger, n'est envisageable qu'avec le concours des autorités portuaires. Le commandant de la station de Saint-Domingue, du Puget Bras, désabusé, détaille de manière très efficace un cas de francisation illégal :

En partant des Cayes, je fus informé qu'un navire que je connaissais pour américain chargeait du sucre. Je donnais ordre au chevalier de Bruix, commandant le *Pivert* de le faire visiter et je partis. Ce commandant dit mettre un garde à son bord et fut demander une visite à l'amirauté. Il ne se passa qu'un quart d'heure jusqu'au moment où l'amirauté

³⁵ Manuel Covo, « Gagner n'importe comment » : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue (1784-1789) », dans Éric Saunier (dir.), *Le journal du Philanthrope*, n° 4, 2013, p. 53.

³⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f°248, lettre du 2 décembre 1784, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

³⁷ ANOM, Col., C^{7A} 40 f°183, lettre du 2 octobre 1784, Foulquier et Clugny au secrétaire d'État de la Marine.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

fit sa descente, y trouva néanmoins un notaire qui, dans ce court espace, passa un acte de vente antidaté de 4 ou 5 jours à un acquéreur qui signa avec deux témoins. L'amirauté souscrivit l'acte. Le commissaire de la marine et le commandant en firent autant, le receveur des droits donna aussi son reçu et le navire fut français. Voilà donc huit personnes de différents états rassemblées dans un instant pour rendre la loi nulle⁴⁰.

Aucune administration ne semble épargnée, l'amirauté, comme certains administrateurs de la Marine participent à cette fraude en toute impunité. Il est difficile pour les officiers de la Marine d'empêcher de telles pratiques, sinon d'en rendre compte directement au secrétaire d'État de la Marine. Ce dernier semble toutefois vouloir régler le problème dans une circulaire datée du 17 juin 1786. À partir de cette date, chaque permission de francisation doit être justifiée, et la délibération autorisée au cas par cas⁴¹. Il demande également un rapport aux administrateurs sur les avantages d'une suppression pure et simple de la francisation, comprenant toutefois que cette suppression puisse avoir un impact sur les pratiques légales de commerce.

La seconde, la fraude à l'expédition, consiste à utiliser soit plusieurs expéditions suivant la destination et d'en montrer en cas de contrôle celle convenant le mieux à la situation, soit de prendre une expédition pour une destination et de faire un détour par une île étrangère et revendre sa cargaison à meilleur prix. Voici un cas particulièrement saisissant d'une pratique de contrebande des plus courantes et détaillé par le gouverneur Damas :

Ils arrivent à Sainte-Lucie dans le dessein d'y prendre en paiement ou d'y acheter par spéculation des cotons qu'ils vont vendre à la Dominique et reviennent le lendemain à Saint-Pierre sur leur lest tels qu'ils ont l'adroite précaution de s'expédier de Sainte-Lucie, quoiqu'à leur départ de cette dernière île ils passent peut-être chargés de coton ou bien ils prennent à Sainte-Lucie deux expéditions l'une portant des vrais chargements et l'autre sur leur lest et ne présentent à la Martinique que cette seconde expédition⁴².

Face à cette fraude, le ministre ne manque pas de montrer son impuissance et ne propose qu'une bien maigre consolation à ses serviteurs. À l'avenir, ils devront seulement faire preuve d'une plus grande vigilance dans la remise des expéditions.

⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o 315, lettre du 6 mars 1785, du Puget Bras, commandant le vaisseau *Le Téméraire* au secrétaire d'État de la Marine.

⁴¹ ANOM, Col., B 192 f^o 215, 17 juin 1786, circulaire du secrétaire d'État de la Marine aux gouverneurs et intendants de la Martinique, de la Guadeloupe, de Sainte-Lucie et de Saint-Domingue.

⁴² ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o 15, lettre du 18 mai 1787, vicomte de Damas et Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

L'une des pratiques très répandues chez les navires étrangers est de prétexter une escale obligatoire, soit en raison d'une avarie, soit pour faire de l'eau. Dans les deux cas, l'objet est de pouvoir ainsi mouiller dans le port. Comme l'escale dans le port est contrainte par des motifs vitaux, les officiers portuaires ne peuvent refuser assistance, d'autant que l'article 11 du titre 1^{er} des lettres patentes de 1727 l'autorise sous condition de pouvoir prouver le contraire⁴³. Cette dernière n'est toutefois autorisée que dans les ports disposant d'une garnison. Encore faut-il pouvoir le savoir, et nul doute qu'un étranger pourra toujours prétendre ne pas être informé. La raison de leur visite n'est donc pas le commerce, ce qui nécessiterait d'avoir, premièrement des marchandises autorisées à la vente, et deuxièmement des papiers en règle. Naturellement, dans la grande majorité des cas, le navire « avarié » est chargé de produits illicites. Une fois dans le port, tous les moyens sont bons pour décharger en catimini les produits en fraude. Face à cette pratique, les Espagnols vont bien plus loin que les Français. En 1784, un décret royal interdit toute entrée de navires étrangers, sous aucun prétexte, même en avarie⁴⁴. Certaines formes de contrebande vont plus loin encore et consistent à déclarer la perte du bâtiment en mer. L'intérêt de cette contrebande est clair, la disparition corps et biens du bâtiment empêche de vérifier la destination finale de la cargaison quittant le port. Très souvent d'ailleurs, le bâtiment réapparaît mais sous un nom différent et continue ainsi sa contrebande. Une fois encore les limites sont réelles pour les administrateurs. Tout comme le prétexte de l'avarie, il est extrêmement difficile de caractériser la fraude lors du procès et comme le démontrent Vincent et Marbois : « la caution se défend en alléguant que le bâtiment a péri en mer, rien ne prouve en effet le contraire⁴⁵ ». La partie Sud de Saint-Domingue est plus qu'ailleurs sujette à la contrebande. Sa position géographique, à la fois proche de Cuba et de la Jamaïque en est pour partie responsable. Son esprit autonomiste est également très développé, en raison notamment de la composition de la population. Les origines sont anciennes. À la fin des années 1730, le gouverneur Larnage suspend l'interdiction du peuplement des régions du Sud, mise en œuvre par son prédécesseur pour lutter contre la contrebande. La majorité des nouvelles concessions sont acquises par des trafiquants anglais⁴⁶. Cinquante ans après, l'esprit de liberté est encore semble-t-il bien ancré et vivace.

⁴³ ANOM, Col., C^{7A} 43 f°186, n.d., n.s.

⁴⁴ Adrian J. Pearce, *British Trade with Spanish America, 1763-1808*, Liverpool University Press, Liverpool, 2007, p. 85.

⁴⁵ ANOM, Col., C^{9A} 160, lettre du 17 juillet 1788, Vincent et Marbois, gouverneur et intendant de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁶ Charles Frostin, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue au XVII^e et XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, p. 165.

1.3. Une difficile lutte contre la contrebande

1.3.1. Une fraude complexe à découvrir et plus encore à caractériser

La suspicion de corruption des agents du Domaine ne doit pas nier la complexité d'une visite de contrôle. En effet, vérifier les cargaisons n'est pas chose facile et les limites sont très souvent d'ordre pratique. La vérification des papiers et des expéditions s'accompagne d'une visite de la cargaison, or l'optimisation des cales rend complexe –voire impossible– l'observation dans le détail de la cargaison. Il faut très souvent briser des caisses pour accéder aux suivantes. La Luzerne et Marbois offrent un aperçu : « Souvent le gros temps ou la manière dont le vaisseau est chargé ne permettent pas de vérifier scrupuleusement s'il ne décèle aucune marchandise prohibée, et l'on ne peut s'en assurer que lorsqu'on débarque la cargaison⁴⁷ ». Toute proportion gardée, nous savons que le chargement des vaisseaux de la Compagnie des Indes est optimisé au maximum, rendant impossible une inspection des cales au-delà des premières caisses.

Les stationnaires ne doivent attendre aucune aide dans la chasse aux fraudeurs car les officiers font face au mutisme des colons. Dans une société coloniale où la contrebande est une économie à part entière, pratiquée et soutenue par tous, l'utilisation de la délation est inutile. Ce mur du silence est parfaitement illustré au début de l'année 1788. L'intendant de la Martinique, Foulquier, apprend l'existence d'un versement frauduleux de coton sur une gabare louvoyant le long des côtes. Les commissaires du commerce, à qui il doit l'information, se refusent de donner le nom du capitaine de gabare malgré la demande du gouverneur, évoquant les dangers d'une telle pratique pour leurs affaires. Ils expliquent ainsi au gouverneur :

Des délations auraient pu vous en instruire mais sur cet objet, l'opinion publique qui maîtrise souverainement toutes les volontés comme tous les pouvoirs a dans nos colonies, imprimé sur le front des délateurs une tache d'infamie tellement redoutée que l'appât d'une fortune n'est pas assez puissant pour déterminer l'homme du plus petit état même le plus malhonnête homme d'ailleurs à braver cette opinion⁴⁸.

En mer, la suprématie théorique de la Marine de guerre ne doit pas quant à elle masquer des difficultés d'ordre technique. La chasse n'est pas chose facile, surtout face à des équipages contrebandiers qui connaissent parfaitement les zones. La rapidité est précieuse mais comme

⁴⁷ ANOM, Col., C^{9A} 159, lettre du 30 octobre 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁸ ANOM, Col., C^{8A} 88 f^o 338, 16 juin 1788, lettre des commissaires du commerce de Saint-Pierre à Foulquier, intendant de la Martinique.

l'officier Deshayes de Cry le rappelle, toutes les unités ne sont pas propres pour prendre en chasse de petites embarcations. Il explique qu'en raison de « la nature de [sa]frégate, il est bien difficile de les surprendre⁴⁹ ». Dès lors, les navires légers chargés du contrôle ont bien plus de facilité. Par exemple, en 1767, le détachement d'une petite unité du Domaine permet après une chasse d'un quart d'heure de déjouer la contrebande pratiquée par une goélette le long des côtes guadeloupéennes. Les fraudeurs préfèrent s'échouer et tenter la terre pour éviter leurs peines⁵⁰. La saisie de la cargaison et du navire compense l'absence de condamnation des contrebandiers.

La règle à priori simple de l'Exclusif –l'importation et l'exportation ne se font qu'au profit de la métropole –ne manque pas de créer une multitude d'exception à son application. La métaphore de l'hydre utilisée par certains historiens n'est pas anodine⁵¹. À chaque tête coupée, une nouvelle repousse car les réseaux de contrebande brillent d'imagination pour profiter des failles du système : par ailleurs, le système n'en manque pas. Les textes réglementaires sont assez précis mais encore faut-il pouvoir caractériser une fraude pour juger bonne la prise. L'affaire est d'autant plus complexe que les officiers d'administration et de la Marine ne peuvent pas compter sur le soutien des cours de justice coloniale. En effet, surprendre un contrebandier en pleine contravention est rare. Or, la suspicion de fraude ne suffit pas pour condamner un bâtiment marchand. Aussi voit-on plusieurs officiers se plaindre de ne pouvoir rien entreprendre. À titre d'exemple, l'officier Deshayes de Cry explique : « Ma destination ici contre les interlopes ne peut pas, Monseigneur, avoir un grand succès puisque l'on ne peut pas s'en saisir sous voiles ; et qu'ils ont la liberté de croiser devant nos ports sans que je puisse rien leur dire⁵² ». Il est très souvent difficile d'apporter des preuves tangibles de contravention. La relâche d'un navire étranger hors d'un port d'entrepôt constitue naturellement un motif de suspicion pour les officiers de la Marine. Et lorsque le capitaine de ce navire prétexte un motif d'urgence, il est en réalité très dur de démontrer la supercherie. Le gouverneur et l'intendant de Saint-Domingue en font la démonstration en posant cette question rhétorique : « Par quel moyen constater légalement qu'un capitaine a fait vider ses futailles pour paraître avoir besoin d'eau ?⁵³ » Le cas du navire marchand l'*Aimable Nanette* en 1788, illustre assez bien la situation. Ce brigantin, commandé par Pierre Laloubie, est repéré deux fois par la corvette la

⁴⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 120 f^o156, lettre du 1^{er} mai 1773, Deshayes de Cry au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁰ ANOM, Col., C^{7A} 28, lettre du 13 juin 1767, Nolvos, gouverneur de la Guadeloupe.

⁵¹ Wim Klooster, « L'hydre de la contrebande aux Antilles (XVII^e-XVIII^e siècles) », *L'Esprit du temps*, 2017/2, n^o51, p. 331-339.

⁵² AN, Paris, Marine, B⁴ 120 f^o156, lettre du 1^{er} mai 1773, Deshayes de Cry au secrétaire d'État de la Marine.

⁵³ ANOM, Col., C^{9A} 159, lettre du 30 octobre 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

Blonde, à Saint-Marc, puis aux Gonaïves. À chaque rencontre, le brigantin est constaté sur son lest⁵⁴. Pour les officiers de Marine, aucun doute n'est possible ; une navigation de trente-deux jours sur lest atteste d'un déchargement clandestin. Cependant, cette situation n'est pas du point de vue du droit une contravention aux ordonnances. La même année, quatre goélettes partent des Cayes pour le Cap Français et mettent bien plus de temps que nécessaire pour rejoindre ce dernier port. Le gouverneur les soupçonne d'être allées vendre leur chargement à l'étranger, « mais comme il n'y a pas de preuves juridiques⁵⁵ », aucune sanction n'est prise à leur égard. Malgré l'attention portée, et le suivi méthodique des navires, les outils dont disposent les marins restent sommaires et ne peuvent apporter les preuves nécessaires à la condamnation.

Durant la station de Verdun de la Crenne, ce dernier dénombre quinze prises, entre sa prise de fonction et son départ de la Martinique. Sur treize prises, deux restent sans jugement, alors que seulement quatre prises sont déclarées bonnes soit par l'amirauté, soit par le conseil supérieur⁵⁶. De la même manière, la liste des bâtiments arrêtés par le *Fanfaron* entre le 1^{er} avril 1785 et le 10 janvier 1786 indique sept relaxations pour cinq condamnations⁵⁷.

En réalité, la lutte contre l'interlope butte inexorablement sur les conflits d'autorité entre les conseils supérieurs, l'amirauté et le gouverneur. Or, comme l'historien Charles Frostin le rappelle : « selon l'usage des Îles, les sentences de confiscation de bâtiments interlopes rendues par l'amirauté ne devenaient exécutoires qu'après confirmation du Conseil du ressort ; or, sous le moindre prétexte, les magistrats-colons s'empressaient d'annuler la confiscation et de prononcer la main levée⁵⁸ ». Le défaut de procédure est un outil précieux pour les juges des conseils supérieurs afin justifier les mains levées et retirer les condamnations faites. Ainsi, au cours de l'année 1788, deux navires américains sont ainsi déchargés de toutes fautes en raison, pour l'un, de l'absence dans le dossier d'une copie du procès-verbal des employés de l'entrepôt et pour l'autre, de l'omission de l'heure à laquelle a été fait l'acte de dépôt aux greffes de l'amirauté⁵⁹. L'instruction des affaires revient à des assemblées composées de colons, qui pour la plupart pratiquent allègrement la contrebande avec la Jamaïque ou les États-Unis. La confirmation de la confiscation arrive ainsi devant une assemblée à la fois juge et partie. Enfin,

⁵⁴ ANOM, Col., C^{9A} 160, lettre du 1^{er} novembre 1788, Vincent et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁵ ANOM, Col., B 198 f^o119, lettre du 31 juillet 1788, La Luzerne, secrétaire d'État de la Marine à Vincent et Marbois.

⁵⁶ AN, Paris, Marine, C⁷ 343, Dossier personnel de Verdun de la Crenne.

⁵⁷ SHD Vincennes, MS 338, Liste des bâtiments arrêtés par le *Fanfaron*, signée par le chevalier de Grimaldi, commandant du bâtiment de guerre.

⁵⁸ Charles Frostin, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, p. 274.

⁵⁹ ANOM, Col., C^{9A} 160, lettre du 1^{er} novembre 1788, Vincent et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

lorsque la culpabilité est trop évidente et rend difficile la prononciation d'une main levée, tout est mis en œuvre pour adoucir les peines de manière à les rendre indolores.

L'exaspération des officiers de Marine est sensible et répandue, de même que le sentiment d'être pris en otage par une justice corrompue. Nombre d'officiers en appellent au secrétaire d'État de la Marine. Ainsi, le commandant de la station du Puget Bras insiste avec beaucoup de passion pour rendre compte du phénomène. Il explique à sa tutelle : « vous verrez par les procédures qu'il vous montrera combien les amirautés et les conseils supérieurs sont non seulement disposés à ne pas surveiller la fraude, mais encore à fournir aux contrebandiers les moyens de se tirer d'embarras⁶⁰ ». Il poursuit plus vivement encore : « j'ai l'honneur de vous répéter qu'il est impossible de remplir les intentions du roi parce que les bâtiments interlopes trouvent la plus grande facilité auprès des subalternes du gouvernement et lorsqu'ils négligent quelques formalités, il n'y a pas un tribunal de la colonie qui ne trouve des moyens de le faire paraître en règle⁶¹ » et conclut : « les tribunaux de la colonie ont pris leur parti, ils ne confisqueront aucun des navires que nous arrêtons⁶² ». S'il se défend de tout relâchement, le sentiment d'agir en pure perte est lisible. Les règles légales de captures leur paraissent en décalage avec la réalité du terrain comme l'évoque le commandant de la corvette le *Rosignol*. Il écrit que les règles « ôte[nt]aux corvettes tous pouvoirs d'arrêter les interlopes puisqu'elles ne peuvent faire des prises que quand on trouve des interlopes débarquant⁶³ ». Dans le même temps, l'écho de cette affaire est nuisible face à des hommes qui quotidiennement cherchent déjà à « se créer une existence libre dans les interstices du pouvoir étatique⁶⁴ ». Cela revient à annoncer au grand jour, à tous les fraudeurs du lendemain, que la fraude –malgré la présence reconnue de la Marine –peut rester impunie. Or, dans toute politique de répression le sentiment de peur est tout aussi crucial que le nombre de prises. C'est pourquoi la meilleure des luttes contre la fraude reste celle qui fait réfléchir à deux fois les contrebandiers avant de s'engager dans cette voie. À ce niveau, perdre l'avantage tactique de la peur, c'est certainement perdre peu ou prou la bataille engagée contre la contrebande.

⁶⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o316, 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁶¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o316, 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁶² AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o318, 8 août 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁶³ ANOM, Col., C^{7A} 34 f^o207, lettre du 24 janvier 1775, Begon, commandant la corvette le *Rosignol*.

⁶⁴ Shannon Lee Dawdy, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle, courants d'échange dans le monde caraïbe », *Annales, histoire, sciences sociales*, vol. 62, n^o3, septembre-octobre 2007, p. 685.

1.3.2. Une corruption endémique

Si la corruption touche toutes les administrations et tous les agents, quel que soit le poste concerné, aucune dans les Antilles n'est autant montrée du doigt que celle du domaine. La corruption des agents est endémique et connue de tous. Aussi, ne doit-on pas être surpris de l'attention particulière que portent les gouverneurs et intendants des colonies pour alerter les secrétaires d'État de la Marine dès lors que des soupçons pèsent sur certains agents. Comme le rappelle David Geggus, du fait du coût de la vie trois fois plus élevé à Saint-Domingue par rapport à celui de la métropole, les agents de contrôle, faiblement payés par ailleurs, sont des cibles privilégiées et faciles à corrompre⁶⁵.

La corruption des administrations n'est pas méconnue par les autorités françaises. Au contraire, le maréchal de Castries en est bien conscient compte tenu de ses échanges avec le gouverneur, l'intendant ou les officiers de Marine. Preuve à l'appui, il écrit :

La contrebande emprunte toutes les formes pour parvenir à ses fins, mais elle ne trompe en général que ceux qui veulent être trompés, & souvent tout le monde connaît, sur les lieux, les moyens dont les étrangers se servent pour décharger des cargaisons entières, pour faire le versement des articles prohibés, pour enlever les denrées coloniales, tandis que les seuls administrateurs, & ceux qui sont préposés pour s'opposer à la fraude paraissent l'ignorer⁶⁶.

Grand connaisseur, La Luzerne se méfie des visiteurs du domaine. En 1788, il estime que l'ampleur de la fraude à Sainte-Lucie provient en partie de « ces visiteurs sur la fidélité desquels on ne peut compter que très imparfaitement⁶⁷ ». Dans le même temps, l'amirauté peut également prétendre au titre d'administration la plus corrompue des colonies. En janvier 1785, Bellecombe met à jour une partie des procédés pratiqués par les officiers de l'amirauté du Cap. Il charge un de ses agents, M. Dugrez de se porter à bord d'un navire américain arrivant de Philadelphie. Sa mission est de vérifier le déroulement d'une visite effectuée par l'amirauté. Alors que les papiers et la cargaison ont été déclarés en règle par l'amirauté, la visite effectuée par Dugrez, assisté de Martel –lieutenant de la *Cérès* –atteste de la complicité des officiers de

⁶⁵ David Geggus, « The Major Port Towns of Saint-Domingue in the Later Eighteenth Century », dans Franklin W. Knight and Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities, Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, p. 97.

⁶⁶ AN, Paris, Marine, A¹ 135, f^o5, 13 novembre 1784, lettre circulaire écrite par le maréchal de Castries aux administrateurs des îles françaises de l'Amérique en leur adressant les arrêts du Conseil des 30 août et 26 octobre 1784.

⁶⁷ ANOM, Col., C^{10C} 4, lettre du 4 janvier 1788, secrétaire d'État de la Marine à Laborie et Montgiraud, gouverneur et commissaire à Sainte-Lucie.

l'amirauté. En effet, les panneaux de cale n'ont pas été ouverts. Par ailleurs, la vérification effectuée par les deux officiers démontre l'existence de quatre cents barils de farine anglaise dans ses cales⁶⁸. Plusieurs affaires similaires éclatent à travers le pays. En mai 1786, l'enregistrement aux conseils supérieurs du Cap et de Port-au-Prince d'un arrêt du Conseil d'État relatif au commerce interlope⁶⁹ donne lieu à des suspensions en série⁷⁰. De nombreux officiers d'amirauté sont suspendus à Saint-Marc, aux Cayes et au Cap-Français. Aucune des parties de Saint-Domingue n'est épargnée.

La variété des cas de fraude n'a de limite que l'imagination des hommes la pratiquant. Nous pourrions démultiplier à l'infini les exemples. Contentons-nous d'un florilège non exhaustif. La corruption des agents chargés du contrôle est certainement la plus redoutée des administrations. C'est peut-être aussi la plus courante et la plus pratiquée. En octobre 1788, le consul de France à Wilmington rapporte plusieurs cas de corruption repérée dans les ports d'entrepôt des colonies françaises. La Luzerne fait savoir aux gouverneurs des Îles du Vent et sous le Vent qu'il est frappé « par la connivence qui paraît régner entre les commis des domaines des ports d'entrepôt et les américains qui, en payant une gratification à ces employés, sont admis à déclarer du bœuf pour du porc salé et dix barils au lieu de vingt⁷¹ ». Pire, il ajoute qu'« on assure que ces gratifications sont tellement en usage, qu'on les exige même de ceux dont les déclarations sont exactes⁷² ». Ici, l'absence de taxe payée, prouve que certains employés ont volontairement fermé les yeux⁷³. Là-bas, en signe manifeste de corruption, des farines américaines, ne pouvant en l'état être écoulées à Saint-Domingue ou ailleurs deviennent brusquement françaises.

De tous les officiers de Marine, du Puget Bras est l'un des plus vindicatifs au sujet de la corruption des agents de l'Amirauté et du Conseil supérieur. En février 1785, il observe s'agissant d'une affaire d'interlope pratiqué par des navires américains que « les juges de l'amirauté de Saint-Pierre ont dans cette occasion volontairement fermé les yeux », et conclut qu'il « y a une propension presque générale à favoriser les opérations des étrangers⁷⁴ ». La suppression de la compétence maritime de la régie du domaine va dans le sens d'une diminution

⁶⁸ ANOM, Col., C^{9A} 156, lettre du 30 janvier 1785, Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁹ Arrêt du conseil d'État du roi concernant le commerce interlope du 23 septembre 1785, Imprimerie royale, 1786.

⁷⁰ ANOM, Col., C^{9A} 157, lettre du 23 mai 1786, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

⁷¹ ANOM, Col., B 198 f^o157, lettre du 2 octobre 1788, La Luzerne à Duchilleau, Marbois, Damas et Foulquier.

⁷² ANOM, Col., B 198 f^o157, lettre du 2 octobre 1788, La Luzerne à Duchilleau, Marbois, Damas et Foulquier.

⁷³ ANOM, Col., B 198 f^o16, lettre du 3 avril 1788, La Luzerne à Foulquier.

⁷⁴ ANOM, Col., B 188 f^o23, lettre du 25 février 1785, le maréchal de Castries au vicomte de Damas et Petit de Viévigne.

des risques de corruption du personnel administratif et colonial. Mais la corruption et les prétentions des amirautés et des conseils supérieurs perpétuent les pratiques frauduleuses. Charles Frostin a su parfaitement montrer l'esprit autonomiste des colons, largement représentés au sein des conseils supérieurs. Si le secrétaire d'État de la Marine ne peut pas directement les contrôler, au moins pense-t-il se faire informer des décisions prises au sujet des liquidations des prises d'interlopes, s'inscrivant par ailleurs dans une série de tentatives de reprise en main et de centralisation de l'autorité au sein des colonies⁷⁵. En juin 1785, le maréchal de Castries ordonne aux gouverneurs et intendants des îles du Vent et de sous le Vent de lui transmettre systématiquement l'ensemble des pièces relatives aux jugements des interlopes, confisqués ou non. Le secrétaire d'État entend vérifier les procédures des saisies qui auront été relâchées afin de vérifier les motifs invoqués par les juges⁷⁶. L'attachement manifeste du maréchal de Castries se traduit par l'augmentation des commentaires sur les jugements donnés par les conseils supérieurs de Saint-Domingue, mais aussi de la Martinique et de la Guadeloupe et plusieurs arrêts du Conseil supérieur de la Guadeloupe sont cassés par celui du conseil d'État⁷⁷.

De son côté, la Marine n'est pas épargnée par la corruption. Quelques cas sont confirmés. En 1764, d'Arnaud –garde de la Marine à bord de la frégate la *Folle* en station à la Martinique –profite d'être commandant d'une petite goélette pour se rendre à de multiples reprises à la Dominique sous prétexte d'affaires familiales. À cette occasion, il transporte à la Martinique du bœuf salé et de la farine anglaise. Malgré cet exemple, il est bien difficile d'en constater l'étendue réelle. Si le nombre de renvois en France est fort rare, on ne peut écarter une double conclusion, ou bien la corruption est faible ou bien est-elle seulement faiblement mise à nue.

1.3.3. Entre le marteau et l'enclume

La Marine se retrouve dans les îles antillaises entre le marteau et l'enclume, à la fois spectatrice et partie prenante du « conflit éternel » auquel faisait mention Jean Tarrade « entre des armateurs qui ne conçoivent leur commerce qu'à l'abri d'un Exclusif intégral et des colons

⁷⁵ Didier Destouches, « Le Conseil supérieur de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime : entre centralisation et spécificités coloniales », *Histoire de la justice*, 2016/1, n°26, p. 109-124.

⁷⁶ ANOM, Col., B 188 f°83, lettre du 3 juin 1785, le maréchal de Castries à Bellecombe, Damas, Clugny, Laborie et d'Arrot.

⁷⁷ ANOM, Col., B 198 f°14, lettre du 3 avril 1788, La Luzerne à Clugny et Foullon d'Écotier, gouverneur et intendant de la Guadeloupe.

qui ne rêvent que de liberté indéfinie⁷⁸ ». La stricte application des ordonnances et des instructions remises lors de l'appareillage en France les place dans une position difficile auprès des administrateurs, des marchands français et des colons. La fin de la guerre d'Indépendance américaine a un goût amer pour les colons. Elle annonce le retour de l'Exclusif et avec elle la répression de la contrebande. L'arrivée de la Marine en lieu et place des agents du domaine est un coup dur. Elle écarte la facilité de corruption acquise auprès des visiteurs. De fait, la figure de l'officier ou du matelot stationnaire est secrètement haïe sur fond d'antimilitarisme avéré chez les colons⁷⁹. Derrière la figure du stationnaire, c'est l'autorité royale elle-même qui s'incarne dans les colonies. Toutes les occasions sont donc bonnes pour jeter le discrédit sur les marins en station. L'affaire Febvrier-Mezalliet en offre l'occasion. À la fin de l'année 1785, éclate au grand jour la contrebande d'esclaves pratiquée par le second de Petit de Viéville. Le commissaire de la Martinique est pris sur le fait en train d'acheter lui-même des esclaves à la Dominique pour les ramener dans l'île. Aussitôt, cette affaire ébruitée, des colons accusent le commandant de la station par intérim d'être à l'origine de cette contrebande et d'avoir introduit les esclaves noirs depuis le *Chien de Chasse*⁸⁰.

Comme il est aisé de l'imaginer, l'affectation de ces unités légères chargées de la surveillance maritime ne reçoit pas un accueil chaleureux de la part du commerce. Certains marchands voient d'un très mauvais œil la multiplication de la surveillance et des contrôles. Du Puget Bras rend ainsi compte « que plusieurs capitaines de goélettes s'étaient promis de ne pas se laisser visiter par ces chaloupes. Les esprits sont ici très échauffés sur la contrebande, et j'ai tout lieu de craindre un complot formé pour les détruire, quelques coups de fusil suffisent pour cela⁸¹ ». Il poursuit : « le brick le *Téméraire* a failli perdre quatre hommes de son équipage sur un interlope qu'il a arrêté et dont l'équipage s'est révolté dans la nuit. » En connaissance de cause, le commandant de la station refuse d'ordonner à ces chaloupes de visiter en mer, où dans des petits ports « où une goélette pourrait faire de la défense avec certitude de l'impunité⁸² ». Au cours du mois de décembre 1786, La Luzerne rapporte une autre affaire éprouvée par le

⁷⁸ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 641.

⁷⁹ Charles Frostin, « Les « enfants perdus de l'État » ou la condition militaire à Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, tome 80, numéro 2, 1973, p. 318.

⁸⁰ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o287, lettre du 5 novembre 1785, du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

⁸¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o320, lettre du 1^{er} septembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine et B⁴ 273 f^o193, lettre du 10 décembre 1786, Robert de Saint-Vincent, commandant l'*Antilope* à La Rogue, commandant l'*Active*.

⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o320, lettre du 1^{er} septembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine et B⁴ 273 f^o193, lettre du 10 décembre 1786, Robert de Saint-Vincent, commandant l'*Antilope* à La Rogue, commandant l'*Active*.

commandant de l'*Antilope*. Celle-ci a lieu dans la baie de Jacmel à Saint-Domingue. Alors que le chevalier Robert de Saint-Vincent envoie un canot pour procéder à la visite de la goélette la *Chonchon*, l'officier est victime d'« une rébellion [...] très dangereuse de conséquence car souvent les bâtiments du roi ne peuvent mettre que très peu de monde dans leurs canots⁸³ ». Même au sein de la Marine, les réticences sont grandes, notamment en raison des risques qu'encourent les équipages. Afin d'inciter les officiers à embarquer à bord des unités légères, leur traitement est plus élevé, et monte à six livres tournois par jour à bord des chaloupes biscayennes, soit presque quatre fois plus qu'à bord des vaisseaux du roi⁸⁴.

Les stationnaires sont également accusés de bloquer le commerce colonial. Les contradictions des négociants-armateurs, avec lesquelles doit jongler continuellement le maréchal de Castries apparaissent tout particulièrement en situation coloniale. À la demande perpétuelle de liberté de commercer, s'oppose l'exigence renouvelée de contrôle. Bien qu'antinomiques, ces deux demandes se conjuguent pourtant dans les prétentions des négociants. La liberté générale du commerce qu'ils revendiquent sans cesse ne doit pas manquer de cacher un profond individualisme⁸⁵. La notion d'intérêt général ne rentre que peu en compte dans le système de pensée des négociants. Car aux plaintes qu'ils soulèvent avec régularité au secrétaire d'État de la Marine, il est essentiel d'opposer celles des officiers de marine et des administrateurs des colonies. Tous critiquent l'égoïsme généralisé et institutionnalisé du commerce où le seul moteur est « l'espérance d'une fortune rapide⁸⁶ ». Le manque de solidarité des capitaines marchands envers les bâtiments du roi est constant, de même qu'il l'est entre eux. À plusieurs reprises, les officiers de la Marine constatent l'absence d'aide lors d'un drame ou d'un accident, les marchands faisant fi allègrement des usages séculaires d'assistance en mer. Lors de l'échouage de la gabare le *Danube* en 1767 au Cap-Français, à peine un tiers des navires de commerce présents dans la rade expédie un canot pour venir en aide au commandant du navire⁸⁷. Par ailleurs, le constat est encore plus accablant à l'égard des autres navires marchands. Plus qu'une absence de solidarité, il existe une

⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o191, lettre du 28 décembre 1786, La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o181, lettre du 1^{er} juillet 1786, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁵ Jean Tarrade, « Liberté du commerce, individualisme et État. Les conceptions des négociants français au XVIII^e siècle », *Cahiers d'économie politique*, Le libéralisme à l'épreuve : de l'empire aux nations (Adam Smith et l'économie coloniale), n^o27-28, 1996, p. 180.

⁸⁶ Charles Frostin, « Les « enfants perdus de l'État » ou la condition militaire à Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, tome 80, numéro 2, 1973, p. 319.

⁸⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o197, lettre du 30 mai 1767, La Porte-Vezins au secrétaire d'État de la Marine.

concurrence acharnée et monnaie courante entre les capitaines marchands⁸⁸. À Saint-Domingue, les administrateurs constatent quotidiennement les échanges de matelots. D'Estaing et Magon, observent que « les capitaines marchands [...] s'enlèvent réciproquement des matelots [et] donnent lieu par-là aux abus dont il se plaignent⁸⁹ ». Il est d'ailleurs envisageable que ce « vol » mutuel de matelots affecte également les bâtiments de la station navale, dans une proportion qu'il est toutefois difficile de mesurer d'après les sources consultées. Les critiques envers les officiers de la Marine sont parfois violentes lorsqu'ils visitent les bâtiments marchands dans les ports d'entrepôt. Le personnel de la Marine est alors accusé d'interrompre totalement le commerce colonial. Or, ce sont ces mêmes armateurs qui écrivent au secrétaire d'État de la Marine et qui demandent d'appliquer avec exactitude les clauses de l'Exclusif. Laconique, Foulquier ne fait plus l'effort de prendre en considération l'avis des négociants et marchands français, objectant : « quant aux plaintes du commerce de France, elles ont toujours lieu depuis que les colonies existent et auront lieu tant que les colonies existeront⁹⁰ ».

L'éphémère passage des officiers de la Marine dans les colonies ne leur permet pas d'adopter une telle position. La redondance des plaintes du commerce auprès des commandants de la station oblige ces derniers à se justifier auprès de leur tutelle qui leur demande à la fois de la rigueur mais aussi d'éviter d'être trop stricts pour ne pas pénaliser le commerce. Les autorités décident de ne saisir que les bâtiments dont les cargaisons frauduleuses ne concernent que des marchandises interdites. Un bâtiment trop chargé de denrées autorisées ne se verra infligé qu'une amende et non la confiscation comme la loi le stipule⁹¹. Lorsqu'en 1768, Duplessis de Parscau informait le secrétaire d'État de la Marine avoir mis à l'arrêt un capitaine marchand aussitôt veillait-il à préciser y avoir mis « toute la douceur et tous les ménagements possibles⁹² », cherchant à évacuer d'emblée tout zèle excessif et éviter les plaintes potentielles des places négociantes françaises toujours attentives au moindre faux pas. Presque deux décennies plus tard, Verdun de la Crenne est encore contraint de soutenir des officiers auprès du maréchal de Castries dans le courant de l'année 1785. Il écrit : « je dois rendre justice à l'exactitude que mettent les officiers commandants et subalternes dans l'exécution de vos ordres, malgré les

⁸⁸ Clair Boer évoque une forme d'économie de la désertion facilitée par le manque de marins disponibles ou chacun, capitaines comme matelots font jouer la concurrence « n'hésitant pas à débaucher les navigants d'autres équipages ». Voir Claire Boer, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés*, n°32, 2017, p. 27-48).

⁸⁹ ANOM, Col., C^{9A} 127, lettre du 20 février 1766, d'Estaing et Magon, gouverneur et intendant de Saint-Domingue au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁰ ANOM, Col., C^{7A} 40 f°176, lettre du 8 mai 1784, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁹¹ ANOM, Col., C^{8B} 16 f°20, lettre du 6 août 1785, Verdun de la Crenne au secrétaire d'État de la Marine.

⁹² AN, Paris, Marine, B⁴ 112 f°84, lettre du 27 mai 1768, Duplessis de Parscau au secrétaire d'État de la Marine.

désagréments que cela leur occasionne et la calomnie à laquelle ils sont souvent exposés⁹³ ». Au même moment et à quelques centaines de kilomètres de là, à Saint-Domingue, c'est au tour du capitaine de vaisseau du Puget Bras d'observer : « je n'abuse point du pouvoir qui m'est confié et que par une sévérité peu éclairée, je ne contribue point à ruiner des caboteurs en les jetant légèrement dans des frais injustes.⁹⁴ » Six mois plus tard, la situation n'a que peu évolué. Le commandant de la station se défend auprès du ministre :

On vous a sans doute écrit que j'étais un grand homme, que j'avais totalement interrompu le commerce interlope ; comme il ne faut tromper personne, j'ai l'honneur de vous assurer que cela est faux : que le commerce interlope se fait, tout comme auparavant, avec la seule différence que les tribunaux et les habitants y mettent plus de concert, d'intérêt et de moyens⁹⁵.

La rédaction du règlement sur les caboteurs fait apparaître l'étroitesse de la ligne de crête pour le gouverneur et les officiers de marine. Certains articles sont contestés par le secrétaire d'État de la Marine en personne qui lui reproche « [d'introduire] trop de gêne dans les expéditions, trop de forme pour une classe d'hommes peu instruits et peut-être trop sévères contre les armateurs et les propriétaires des bâtiments⁹⁶ ». Nous ne pouvons pas nous empêcher d'imaginer la réaction de Verdun de la Crenne, pleinement investi dans la rédaction de ce règlement⁹⁷. A-t-il soufflé de dépit ou avait-il volontairement adopté une position dure vis à vis de l'interlope au risque de voir son travail et celui du vicomte de Damas et de Petit de Viévigne refusé par le ministre ? Il est clair que l'ombre des négociants des places de commerce de France plane sur cette lettre. Les reproches viennent également parfois des gouverneurs et intendants coloniaux. Au début d'année 1787, Barbazan menace de quitter son poste comme le soulignent la Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine : « ce commandant fait quelque fois faire des dénonciations sur lesquelles les tribunaux ne se prononcent point conformément à son opinion. Il en conclut qu'il faut retirer l'escadre du roi⁹⁸ ». Il est difficile pour certains marins d'accepter le jeu politique ayant cours aux Antilles.

La corruption des administrateurs et les rapports de forces permanents avec les cours de juridictions leur sont insupportables. C'est toute l'opposition entre l'exécutif et le judiciaire qui se dévoile. Barbazan, ainsi que d'autres officiers –le comte de Kersaint, Du Puget Bras,

⁹³ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o273, lettre du 27 mai 1785, Verdun de la Crenne au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o291, lettre du 18 mai 1785, chevalier de Saint-Jean au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o322, lettre du 20 décembre 1785, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁶ ANOM, Col., B 188 f^o81, lettre du 13 septembre 1785, le maréchal de Castries à Verdun de la Crenne.

⁹⁷ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o281, lettre du 6 décembre 1786, n.s., réflexion sur les règlements de cabotage.

⁹⁸ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 8 mars 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

Macnemara –sont des hommes de l'action, du moins veulent-ils en faire la preuve. Les résultats doivent se voir, d'autant que leurs stations sont courtes. La temporalité des commandants des forces navales et des gouverneurs et intendants n'est pas la même. Le gouverneur reste en place plusieurs années, alors que les commandants ne restent tout au plus que dix-huit mois en station. Tous, hommes de carrière, veulent briller par leur zèle auprès du secrétaire d'État. Le gouverneur voit défiler tous les ans un nouveau commandant de la station, avec des intentions nouvelles, et une recette inédite. La Luzerne reproche à Barbazan ses excès de zèle :

Il nous fait aussi des demandes fréquentes, il propose d'établir de nouvelles formes, d'imposer de nouvelles gênes, d'assujettir le commerce et la navigation à des obligations inusitées. Il remarque diverses irrégularités, il propose aussitôt le remède⁹⁹.

S'il est vrai que la rédaction d'une bonne loi demande du temps, il continue : « nous ne devons pas fatiguer les citoyens par des innovations continuelles. » La tentation est grande pour les colonies de suspecter le gouverneur de faire preuve de mauvaise volonté lorsqu'il s'agit de contrebande. La Luzerne temporise-t-il volontairement l'énergie et le tempérament sanguin du marin ou agit-il dans son intérêt ? Difficile en réalité de trouver administrateur plus dévoué pour la politique du ministre comme le remarque Jean Tarrade¹⁰⁰. Son intérêt est surtout de ménager les entraves faites au commerce et aux colons. Le souvenir, certes ancien, du Gaoulé à la Martinique est encore vivace¹⁰¹. Mais c'est avant tout la grande révolte blanche de 1769 qui invite les gouverneurs à la prudence. L'autonomisme blanc est bien ancré et menace¹⁰², telle une cocotte-minute, le gouverneur se garde bien de toutes nouvelles barrières et taxes pouvant drastiquement faire monter la pression. Si Barbazan doit mettre un terme à la contrebande, La Luzerne cherche lui aussi à y mettre un terme sans faire exploser la colonie. Comme il l'explique parfaitement : « l'exactitude du régime actuel ne cause que trop de mécontentement sans y ajouter des gênes inconnues sur toutes les administrations précédentes¹⁰³ ». Barbazan et La Luzerne partagent les mêmes préoccupations mais se distinguent sur les moyens d'y parvenir.

⁹⁹ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 8 mars 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁰ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 599.

¹⁰¹ Jacques Petitjean Roget, *Le Gaoulé, la révolte de la Martinique en 1717*, Société d'Histoire de la Martinique, Fort de France, 1966, p. 527.

¹⁰² Charles Frostin, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue, XVII^e et XVIII^e siècle*, contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance, Thèse présentée devant l'université de Paris I, 28 juin 1972, Service de reproduction des thèses, université de Lille III, 1973, 2 vol.

¹⁰³ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 8 mars 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

1.4. Un combat perdu d'avance ?

La lutte contre la contrebande fut-elle toujours un combat perdu d'avance comme le prétend Wim Klooster¹⁰⁴ ? À en croire les marins, le discours d'impuissance prévaut. Bien peu d'officiers de la Marine se félicitent des succès de leurs croisières. Le scepticisme règne parmi les marins. Il est certain que le risque s'est accru pour les contrebandiers. À partir de 1784, le nombre de captures semble-t-il augmenter. Il n'existe pas d'inventaire ou de recueil général des prises faites par les bâtiments de la station. La disparition des archives des amirautés martiniquaises empêche par ailleurs de refaire une histoire des prises. Ce n'est qu'au gré de la correspondance des officiers de Marine ou du gouverneur et de l'intendant que des chiffres s'expriment. Ici ou là, ils nous informent du nombre de prises pour une durée donnée. Verdun de la Crenne nous indique ainsi le 27 mai 1785 que depuis son arrivée, soit environ depuis un mois, plusieurs bâtiments ont été saisis : « M. de Saint-Pierre en a arrêté quatre, M. de Chabons en a arrêté quatre, M. de Saint-Jean en a arrêté sept et M. de Bruyès en a arrêté un¹⁰⁵ ». Le rythme est d'environ un navire par semaine pour les plus chanceux. Entre le mois de mai 1785 et mars 1786, la corvette le *Tourtereau* saisit neuf bâtiments. Il s'agit de deux bâtiments anglais, quatre américains et quatre français. Comme nous avons eu l'occasion de le mentionner, une importante partie des motifs de saisie concerne plus des manquements de procédure que la pratique de la contrebande.

Tableau 18. État des prises interlopes effectuées par la corvette le *Gerfaut* durant les années 1784 et 1785

Montant du produit des ventes	Nom du bâtiment arraisonné	Lieu et date de la saisie	Lieu de remise	Jugement	Raison
6 529 l.t. au ministre	La goélette anglaise <i>Le général Kelend</i>	Martinique 14 juillet 1784	Saint-Pierre (Martinique)	Confisquée et vendue	--
À la caisse du roi de la Martinique	Le bric hollandais <i>Le Neptune</i>	Souffrière (Sainte-Lucie) 14 décembre 1784	Fort-Royal (Martinique)	Confisqué et vendu	--
8 625 l.t. à la caisse de Sainte-Lucie	Bâtiment à trois mâts sous pavillon impérial <i>Le Prince royal de Prusse</i>	Souffrière (Sainte-Lucie) 14 décembre 1784	Fort-Royal (Martinique)	Confisqué et vendu	Chargé de sucre
5 221 l.t. à la caisse de Sainte-Lucie	Bateau sous pavillon américain <i>L'Industrie</i>	Port de Castries (Sainte-Lucie) 9 janvier 1785	Port de Castries (Sainte-Lucie)	Confisqué et vendu	Chargé de sucre

¹⁰⁴ Wim Klooster, « Relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique », *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVII^e au XX^e siècle*, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 2006, p. 408.

¹⁰⁵ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o273, lettre du 27 mai 1785, Verdun de la Crenne au secrétaire d'État de la Marine.

Main levée ¹⁰⁶	Bateau dont l'équipage était américain	Grand Cul-de-Sac (Sainte-Lucie) le 3 mai 1785	Port de Castries (Sainte-Lucie)	Main levée du conseil	Chargé de sirops et francisation simulée
--	Bateau américain <i>Le Kin-Bric</i>	Grand Cul-de-Sac (Sainte-Lucie) le 17 mai 1785	Port de Castries (Sainte-Lucie)	Sans jugement au 1 ^{er} juin 1785	--
--	La goélette anglaise <i>La Rosalie</i>	Grand Cul-de-Sac (Sainte-Lucie) le 17 mai 1785	Port de Castries (Sainte-Lucie)	Sans jugement au 1 ^{er} juin 1785	--

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o258, à Saint-Pierre de la Martinique en juin 1785.

Le tableau ci-dessus présente l'ensemble des prises effectuées par la corvette le *Gerfaut* lors de sa campagne. Ce document est doublement précieux. L'inventaire des prises reste un document rare, d'autant plus que le détail offert est tout à fait singulier. Sur sept bâtiments capturés, tous sont étrangers. Le motif de la prise n'est pas toujours renseigné alors que dans le même temps, la confiscation et la vente ne sont pas systématiques. Même si les captures ne débouchent pas toujours sur la liquidation de la prise, les impacts sont réels, ne serait-ce qu'en frais de procédure. La problématique n'en reste pas moins complexe. Il nous faudrait pour y répondre, disposer de sources qui n'existent plus. Nous pourrions, comme certains administrateurs des colonies le pratiquent, comparer la production de sucre des îles et les exportations pour estimer les sorties frauduleuses. La technique est contestable. Par ailleurs, l'augmentation ou la diminution du nombre de captures d'interlope n'est pas un repère fiable. L'adaptation des réseaux de contrebande aux croisières et aux moyens de lutte mis en œuvre par les différentes administrations françaises peut très bien expliquer la baisse des captures. Nous ne pouvons nous fier que partiellement aux comptes rendus des administrateurs ou des officiers de la Marine et même si le constat est réel, les causes et les conclusions peuvent être bien loin du zèle affiché. Certains n'hésitent pas ainsi à clamer que sous leur commandement la contrebande n'a plus lieu, tel le commandant de la frégate la *Danaé* : « je crois que tout est bien établi sur les parages de la Martinique, et j'ose vous assurer, que le commerce frauduleux y trouverait une surveillance qui en arrêterait le cours et qui depuis longtemps est un préservatif assez général contre la tentation de la risquer¹⁰⁷ ». Nous ne pouvons qu'être sceptique à cette idée. Du Bouzet fait surtout la démonstration de celui voulant se faire bien voir du secrétaire d'État de la Marine. La baisse du nombre de prises peut parfois être purement circonstancielle. L'ouragan qui touche la Martinique en 1788, oblige les administrateurs à ouvrir les ports de l'île pendant plusieurs mois pour éviter une disette car la contrebande est aussi affaire de

¹⁰⁶ La « main levée » constitue l'action de déclarer une prise non conforme, obligeant de ce fait la restitution de la prise ainsi que d'éventuelles compensations.

¹⁰⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o 270, lettre du 9 août 1785, du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

saisonnalité, conditionnée par les besoins et la production des îles antillaises. Ce n'est qu'à partir du mois de mars que la récolte du sucre est pratiquée. Certaines décisions économiques modulent plus encore les flux. L'implantation autorisée par le maréchal de Castries d'une raffinerie aux Antilles diminue également l'interlope. Le vicomte de Beaumont observe en effet que « la raffinerie de M. du Bric consomme la plus grande partie des sucres bruts de la Martinique et de la Guadeloupe¹⁰⁸ ». De la sorte, il reste peu de sucres bruts à sortir des îles alimentant jusque-là la contrebande avec les îles étrangères¹⁰⁹. Par ailleurs, la surveillance des côtes n'est pas l'alpha et l'oméga de la lutte contre la contrebande. La francisation, précédemment observée, fait par exemple allègrement fi de la surveillance côtière. L'implication des marins est variable d'une station à une autre, dépendant parfois du caractère du chef des forces navales. L'analyse du lieutenant de vaisseau de Crès est à ce titre intéressante à plusieurs égards. La liberté d'écriture tranche avec la monotonie habituelle des écrits des marins. Il relate :

La fraude aura toujours plus d'intérêt à échapper, que nous n'aurions de satisfaction à la saisir. D'ailleurs l'activité de la surveillance n'a pas été considérable depuis le départ du marquis de Verdun. Le vicomte de Beaumont a mis peu de chaleur dans ses ordres contre le commerce illicite. Outre le peu d'intérêt qu'il pouvait y prendre par caractère, je crois que les chefs de la colonie l'ont persuadé de la nécessité de fermer les yeux, au moins pour les importations, et à son exemple, aucun officier n'a été convaincu de l'importance du service qu'il avait à remplir¹¹⁰.

La répression de la contrebande est aussi une affaire très politique. Derrière l'envoi de deux divisions navales dans les Antilles, il faut y voir un message directement adressé aux places négociantes de la métropole pour les rassurer. Les logiques économiques et coloniales sont aussi des logiques de politique intérieure où des jeux de pouvoir et d'influence s'opèrent. Pour autant, l'implication notable du maréchal de Castries et poursuivie par de la Luzerne n'est pas simulée et ne permet pas de mettre en doute leur sincérité. Qui plus est, si nous ne saurions avoir des résultats tangibles, ils ne sont pas nuls pour autant. Aussi, inversons la logique, au vu de tant de passions, de luttes et de levées de bouclier à chaque nouvel arrêt ou ordonnance, ne peut-on y voir une marque d'efficacité ? Sa porosité supposée devrait laisser indifférent, or il n'en est rien, signe peut-être que l'Exclusif dérange et donc par extension que la Marine remplit

¹⁰⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o31, lettre du 9 avril 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁹ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 516.

¹¹⁰ SHD, Vincennes, SH 376 f^o14, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

une part du contrat qui est le sien, à savoir faire d'une loi de papier, une loi appliquée. Il est difficilement tenable que deux divisions navales puissent n'avoir aucun impact sur le commerce interlope. Sans doute, doit-on dissocier Saint-Domingue d'un côté et la Martinique, la Guadeloupe et Sainte-Lucie de l'autre. Les deux espaces, géographiquement et politiquement différents, ne permettent pas une lecture identique des phénomènes de contrebande. Saint-Domingue, pour des raisons que nous avons déjà eu l'occasion d'observer, se révèle nettement plus complexe à mettre en état de « défense » vis à vis de l'interlope. L'état d'esprit, sa taille et sa proximité des États-Unis, contribuent à complexifier la tâche des administrateurs coloniaux et celles des officiers de la Marine chargés de mettre en œuvre la politique des secrétaires d'État de la Marine.

En clair, les stations navales forment une des réponses aux défis que pose la contrebande à toutes les puissances maritimes présentes dans le bassin caribéen¹¹¹. La surveillance du littoral et des ports, pratiquée par les bâtiments de guerre est préalable à toute forme de politique de lutte contre les contrebandes, mais elle ne peut être ni une solution, ni une politique de lutte en soi. Elle s'inscrit dans une démarche globale, étrangère aux seules considérations économiques ou fiscales¹¹², où les marins sont des acteurs, au même titre que les gouverneurs, intendants, consuls officiers du domaine, négociants et colons. Dans un espace périphérique, où l'autorité royale est parfois lointaine, et où la nationalité est une notion plus que fluctuante¹¹³, la Marine cherche à garder un semblant d'autorité dans les Antilles¹¹⁴ et à contenir tant bien que mal l'interlope dans ces marges des empires où les populations profitent de la concurrence entre les puissances coloniales européennes¹¹⁵.

2. Contrôler et capturer les contrebandiers

La lutte contre la contrebande maritime passe pour la Marine par une approche spatiale. L'adoucissement de l'Exclusif voulu en 1767, confirmé et modifié par l'arrêt du 30 août 1784 organise la pratique commerciale dans les Antilles. En autorisant le commerce de certaines

¹¹¹ Frances Armytage, *The Free Port System in the British West Indies. A Study in Commercial Policy, 1766-1822*, The Royal Empire Society, Longmans, Green and Co, 1953, p. 170.

¹¹² Eric Schnakenbourg, « Le contentieux franco-anglais des îles neutres antillaises dans la première moitié du XVIII^e siècle », *Outre-mers*, tome 100, n°380-381, 2013, p. 216.

¹¹³ Cécile Vidal (dir.), *Français ? La nation en débat, entre colonies et métropole, XVI^e-XIX^e siècle*, Éditions EHESS, 2014, p. 270.

¹¹⁴ Alan L. Karras, « Caribbean Contraband, Slave Property and the State, 1767-1792 », *Pennsylvania History* 64, n°5, 1997, p. 253.

¹¹⁵ Eliga H. Gould, « Entangled histories, entangled worlds : The english-speaking atlantic as a spanish periphery », *The American Historical Review*, 112-3, 2007, p. 764-786.

denrées coloniales dans un nombre restreint de ports, le roi entend concentrer le commerce pratiqué par les étrangers dans un nombre limité de ports d'entrepôt afin de pouvoir mieux contrôler les trafics. En 1737, les Anglais et les Français, décident d'un commun accord d'autoriser les visites de tous les navires se trouvant à une distance inférieure d'une lieue des rivages et de saisir les navires étrangers à l'exception des Français et des Anglais mettant le cap sur l'Europe¹¹⁶. Cette application des textes est remise en cause au lendemain de la guerre de Sept Ans¹¹⁷. Le risque de se voir couvrir de plaintes anglaises est bientôt grand alors que la guerre vient tout juste de s'achever. La France n'est pas en position de force et le Duc de Choiseul le sait. Son application est trop complexe pour être maintenue. Dans les faits, la décision du Duc de Choiseul de supprimer l'interdiction donnée aux étrangers de naviguer à moins d'une lieue des côtes françaises bouscule les pratiques. Chaque navire étranger, naviguant très proche des côtes, peut dorénavant prétexter rejoindre une autre île, évitant de la sorte d'être inquiété. En 1767, la mise en œuvre de l'Exclusif mitigé est plus complexe encore. Plus que de pouvoir naviguer proche des côtes, les étrangers peuvent commercer dans les ports d'entrepôt. Il faut donc visiter les cales, vérifier les papiers et les expéditions et surveiller les rades où viennent mouiller un nombre croissant de bâtiments étrangers.

2.1. Dans le port et en mer

Pour les régions soumises au régime de l'Exclusif, le soutien le plus constaté est celui de la présence active dans les eaux coloniales. On ne peut garantir le respect des clauses de l'Exclusif que par une présence réelle dans les ports et au large. Il faut donc être présent dans les ports d'entrepôt pour contrôler la bonne tenue des papiers ou encore vérifier que les patentes coïncident bien avec les cargaisons. Il s'agit également de s'assurer que les étrangers autorisés dans certains ports français n'en profitent pas pour emporter des denrées prohibées. Deuxièmement, la présence au large est fondamentale. Comme les ports sont surveillés, les trafics illicites ont lieu à l'abri des regards et très souvent dans des criques isolées ou lors de transbordement en mer. Il faut donc maintenir une présence au large pour contrôler les

¹¹⁶ Gérard Lafleur, « Liens commerciaux entre les Petites Antilles et l'Amérique du Nord sous l'Ancien régime », *Cahiers d'histoire*, 32/2, 2013, p. 19.

¹¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o125, lettre du 9 mars 1764, instruction au chevalier de Fennelon. L'instruction est rappelée aux gouverneurs de la Martinique et de la Guadeloupe le 16 décembre 1784. Voir ANOM, Col., B 119 f^o79.

bâtiments suspects, croiser la nuit¹¹⁸ et poursuivre les bâtiments de commerce ayant une conduite suspecte. Sans le concours de la Marine, l'application des règles de l'Exclusif est une chimère selon les instructions remises aux officiers de la Marine : « il est hors de doute que cette surveillance ne pourrait être qu'imparfaite sans le concours de celle des bâtiments de la station dont la résidence constante dans les ports d'entrepôt les mettra à portée de connaître et de prévenir tous les abus¹¹⁹ ».

2.1.1. Contrôler les ports d'entrepôt et faire la police de la rade

La fraude ne se pratique pas seulement de nuit¹²⁰, dans une rade isolée et à l'abri des regards. Elle se pratique aussi étonnamment que cela puisse être dans les ports, en plein jour et à la vue de tous. Il paraît surprenant que le port d'entrepôt soit un de lieu de fraude alors qu'il tient place de résidence pour la Marine et parfois du gouvernement des îles. Si la flotte est présente, l'activité commerciale aussi, et avec elle ses acteurs, ses réseaux et ses navires de commerce. C'est l'interface entre la terre et la mer. Qui plus est, le calme d'une rade et d'un port facilite les transbordements de marchandises. L'affaire n'est jamais aisée en pleine mer, suspecte le jour et dangereuse la nuit. Finalement, c'est dans un espace réduit que se joue une grande partie de la contrebande et que se déroule l'interaction entre les marchands en contrebande, les consommateurs de produits illicites et les agents chargés de sa répression.

Afin d'empêcher l'introduction et la sortie des denrées prohibées, la Marine et les agents de contrôle s'appuient sur une série de règlements visant à encadrer scrupuleusement les pratiques dans les ports. Le commerce doit respecter une série de mesures et de dispositifs de contrôle qui n'est pas propre aux ports antillais mais appliquée à l'ensemble des grands ports maritimes métropolitains¹²¹. L'arrivée dans un port d'entrepôt est soumise à plusieurs règles

¹¹⁸ Ces croisières nocturnes sont le plus souvent pratiquées par les chaloupes bien plus furtives et sûres dans l'obscurité que les bâtiments de forts tonnages. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 120 f^o156, lettre du 1^{er} mai 1773, Deshayes de Cry au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o72, 26 janvier 1788, Mémoire pour servir d'instructions à Macarty Mactaigne, commandant le vaisseau l'*Achille*.

¹²⁰ Au premier jour de la prise de commandement de la goélette la *Légère*, le chevalier de Cotignon évoque les fusées tirées de nuit comme signaux de contrebande. Voir Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 165).

¹²¹ L'ouvrage collectif *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires* a su bien rendre compte de la très grande variété de visages que pouvait prendre la fraude dans cet espace singulier qu'est le port. Voir Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Armand Colin/recherches, 2012, p. 249. Plusieurs autres études ont été menées, ainsi trouvons-nous un dispositif similaire à Lorient, au sujet du contrôle des pacotilles du temps de la Compagnie des Indes Eugénie Margoline-Plot, *Les Pacotilles d'Indiennes, la Boutique et la Mer, organisation, structures et logistiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université Bretagne Sud, 2014, p. 374. Lire aussi Elisabeth Rogani, « L'administration

stipulées par l'arrêt du roi du 30 août 1784, confirmées et précisées par la consigne aux caboteurs. Pour tous les bâtiments étrangers ou français, l'arrivée dans un port d'entrepôt doit être précédée d'une demande faite auprès de l'officier de la Marine en charge de la police dans le port concerné. L'article III précise qu'il devra « rester sous voile, ou en cas de besoin de mouiller, ne le pourra qu'à côté du commandant, qui le fera visiter, ou du moins veillera à ce qu'il n'en soit rien détourné, jusqu'à ce qu'il ait obtenu de la terre la permission de mouiller & de vendre¹²² ». Le refus de présentation auprès des autorités portuaires est passible d'une amende de 75 livres tournois au profit de l'hôpital. Les arrivées ne peuvent avoir lieu que de jour et les sorties, avant la tombée de la nuit. Une fois reçue l'autorisation de mouiller, le bâtiment stationnaire procède à l'envoi de deux gardes à bord du navire marchand, lesquels entament alors la mise sous scellés des écoutes donnant accès à la cale. Comme les visiteurs du domaine ou ceux de l'amirauté ne peuvent visiter immédiatement les bâtiments marchands, cette garde supplétive empêche en théorie toute fraude avant l'arrivée des visiteurs. L'affaire est discutée entre les officiers de marine et l'administration coloniale. L'usage s'est installé « que le capitaine étranger paye une piastre gourde par jour à chacun de ces soldats jusqu'à ce que le bureau de l'octroi et les juges de l'amirauté aient fait leur visite¹²³ ». En 1773, la valeur de la piastre gourde est d'environ 8 livres¹²⁴, ce qui suivant les circonstances, peut aussi bien représenter une faible comme une importante somme à déboursier. Dans la majorité des cas, la garde ne reste que vingt-quatre heures, l'impact de cette taxe est donc faible. Lorsqu'elle dure, l'affaire est toute autre, surtout pour les petites embarcations. Rien n'indique dans l'arrêt du 30 août 1784 une quelconque rétribution des soldats, qu'ils proviennent des garnisons de la colonie ou plus généralement de celles des bâtiments de la station. L'affaire est soulevée par Barbazan au cours du printemps 1787. Les officiers de la Marine ainsi que les administrateurs y voient un moyen de lutter contre la contrebande sous prétexte d'avaries. En maintenant cette garde, voire en l'augmentant, comme l'espère La Luzerne¹²⁵, les administrateurs espèrent que le coût élevé d'une escale dans les ports d'entrepôt dissuade les marchands de simuler les arrêts

des douanes d'Ancien Régime : fonctions et résistances à ces fonctions sur le littoral breton au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque international de Lorient, 24-26 septembre 1998, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 437-451.

¹²² ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o73, Consigne aux caboteurs établie par le vicomte de Damas et Petit de Viéville pour assurer la bonne exécution de l'arrêt du conseil d'état du 30 août 1784, imprimé par Pierre Richard (20 juin 1785).

¹²³ ANOM, Col., C^{9A} 159, lettre du 30 octobre 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁴ Robert Lacombe, « Histoire monétaire de Saint-Domingue et de la République d'Haïti, des origines à 1874 », *Revue d'histoire des colonies*, tome 43, n^o 152-153, troisième et quatrième trimestre, 1956, p. 285.

¹²⁵ Le gouverneur de Saint-Domingue propose en effet de doubler la garde à bord afin d'augmenter autant cette taxation indirecte.

techniques. La question soulevée par Barbazan est appréciée par le maréchal de Castries qui s'empresse d'en faire une circulaire à destination des autres îles françaises. À partir du mois de février 1788, il fixe à deux le nombre de gardes postés à bord des navires étrangers, mais autorise le doublement de la garde dès suspicion de contrebande, reprenant ainsi la proposition de La Luzerne¹²⁶.

La parution le 20 juin 1785 par le vicomte de Damas et Petit de Viévigne d'une consigne pour les caboteurs de la Martinique –brièvement évoquée –offre des précisions, semble-t-il nécessaires à l'arrêt du 30 août 1784¹²⁷. Les deux administrateurs reconnaissent en préambule, la spécificité locale de la navigation et du commerce et la singularité de la méthode de maintien de l'ordre. Le cabotage s'inscrit dans cette spécificité ce dont les règlements ne font que peu mention. La consigne vient ainsi combler un vide juridique concernant l'existence d'une petite flotte de commerce, composée de « caboteurs, bateaux & goélettes, pirogues, jusqu'aux canots passagers¹²⁸ ». Cette consigne est par ailleurs adoptée à la Guadeloupe mais pose davantage de problème à Saint-Domingue. De concert, Coustard et Marbois font remarquer au secrétaire d'État de la Marine la difficulté d'appliquer un texte qui, pour l'occasion, ne prend nullement en compte des spécificités locales, rappelant au passage que « cette colonie ne peut être comparée ni à la Martinique, ni à la Guadeloupe [...] les obstacles intérieurs que l'on oppose à la fraude se réduisent aux trois entrepôts dont le pouvoir ne s'étend pas au-delà¹²⁹. Les difficultés évoquées par les deux hommes laissent manifestement de marbre le maréchal de Castries qui ne retient que l'effort promis par les deux administrations¹³⁰. Au demeurant, dans l'esprit du secrétaire d'État de la Marine, les stationnaires installés dans les ports d'entrepôt mettent également en œuvre des croisières navales le long des côtes, élargissant quelque peu le rayonnement de l'autorité royale.

Enfin, au-delà de la répression de la contrebande, l'une des tâches dévolues aux stationnaires est de faire la police de la rade. Elle consiste à veiller à l'organisation des mouillages, prévenir les accidents¹³¹, régler les conflits entre les marchands, appliquer la police

¹²⁶ ANOM, Col., B 198 f°29, lettre du 14 février 1788, le secrétaire d'État de la Marine à tous les gouverneurs et intendants des Îles du Vent et de sous le Vent.

¹²⁷ ANOM, Col., C^{8A} 85 f°73, 20 juin 1785, *Consigne pour les caboteurs*, rédigée par le vicomte de Damas et Petit de Viévigne.

¹²⁸ *Ibid.*

¹²⁹ ANOM, Col., C^{9A} 157, lettre du 1^{er} février 1786, Coustard et Marbois, gouverneur et intendant au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁰ ANOM, Col., B 192 f°84, lettre du 6 mai 1786, le secrétaire d'État de la Marine à La Luzerne et Marbois.

¹³¹ En 1784, alors qu'un incendie se déclare au Cap, la promptitude de Macnemara, qui organise l'évacuation de la rade, permet de prévenir la propagation des flammes à l'ensemble de la flotte mouillée dans la rade. Voir ANOM, Col., C^{9A} 155, lettre du 22 juillet 1784, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

des gens de mers et à faire respecter les règlements aux uns et aux autres. À Saint-Pierre, le service de la rade se pratique depuis un ponton appartenant à un particulier et qui sert par ailleurs de ponton de carène. Au cours de l'année, un coup de vent a raison de l'infrastructure et son remplacement est ordonné dans la foulée par le commandant de la station et validé par le conseil de Marine afin d'éviter le maintien, toujours épuisant et dangereux, d'une goélette dans la rade lors de l'hivernage¹³². Quelques semaines plus tard Pontevès-Gien déchanté pourtant, l'achat d'un vieux bateau américain se révèle être une mauvaise affaire compte tenu de l'état de délabrement du navire¹³³. De futur ponton de la rade de Saint-Pierre, le bâtiment ne sera que bois de chauffage. À la fin de l'année 1786, Coustard et de Marbois expérimentent de leur côté, le cantonnement du port de Port-au-Prince. L'objectif fixé est de séparer les nationaux des étrangers afin d'éviter tous contacts et limiter de la sorte les transvasements de produits prohibés. L'efficacité de la mesure est attestée et étendue à titre d'expérimentation dans celle du Cap-Français nécessitant toutefois et préalablement des travaux pour adapter le port¹³⁴. Favorable, le secrétaire d'État de la Marine s'empresse d'approuver dès le mois d'août l'initiative, ordonnant dans la foulée la construction d'une nouvelle cale devant la rue Saint-Simon pour le débarquement des marchandises étrangères¹³⁵.

2.1.2. Faire la police en mer

En complément du contrôle dans les ports d'entrepôt, la Marine doit surveiller et croiser le long des côtes. L'activité navale est soutenue et les manœuvres nombreuses. Louvoyer, virer, débouquer, reconnaître, chasser, déborder chaloupe et canot, visiter... la liste des manœuvres en croisière est longue et nous dévoile en partie le quotidien des équipages stationnaires aux Antilles. La station aux Antilles c'est aussi la mer, la croisière et le mouvement. Ce dernier conditionne deux clés de la réussite d'une mission dans les Antilles, l'omniprésence et la surprise. C'est d'ailleurs le sens des instructions données aux commandants des bâtiments du roi en station qui rappellent systématiquement le principe de la permanence à la mer comme élément intrinsèque de la station navale. L'instruction que reçoit l'officier Macarty illustre la volonté du roi d'avoir ses bâtiments de guerre le plus souvent en navigation :

¹³² AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 147, lettre du 11 février 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹³³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 158, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁴ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 29 avril 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁵ ANOM, Col., B 196 f^o 172, lettre du 10 août 1787, le secrétaire d'État de la Marine à La Luzerne et Marbois. Les informations recueillies ne permettent pas en l'état de connaître l'application du cantonnement à d'autres ports de la colonie ou à l'échelle des Antilles françaises.

Le sieur de Macarty préviendra les officiers employés dans les diverses stations, que le service qu'ils ont à y remplir est de la plus grande importance, que loin de s'y regarder comme un lieu de repos, ils doivent y être sans cesse en activité [...] que toutes les embarcations doivent être employées à faire des rondes et la nuit et le jour [...] les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts, croiseront exactement et sans relâche¹³⁶.

Le secrétaire d'État de la Marine presse alors les commandants de station à ne jamais relever les bâtiments sans une nouvelle affectation ainsi qu'à renouveler très régulièrement les équipages des petites unités afin de les faire « tenir continuellement à la mer¹³⁷ ». Les formes que prennent les activités de contrebande sont plurielles, la politique de lutte se doit donc de l'être également. La stratégie principale, et dans l'absolu¹³⁸ la plus efficace, est parfaitement décrite par le commandant de la corvette la *Flèche*, Saint-Come Sainte-Eulalie, quand il explique que « la façon la plus sûre d'empêcher le commerce étranger est de se porter dans tous les mouillages¹³⁹ ». Dans la pratique, la croisière est principalement pratiquée par les petites unités : lougres et goélettes. Les unités de plus fort tonnage restent bien plus de temps au mouillage dans les ports, comme nous avons eu l'occasion de le constater.

Les équipages ne restent toutefois pas passifs à bord. Ce sont eux qui arment les unités légères attachées à chaque vaisseau, frégate ou corvette. Les instructions précisent :

Les bâtiments qui ne seront pas attachés aux ports d'entrepôts, croiseront exactement et sans relâche, dans les parages qui leur auront été assignés mais pour rendre leur croisière véritablement utile, il leur est recommandé de se rapprocher des côtes, toutes les nuits et d'envoyer toutes les fois que le temps le permet, leurs bâtiments à rames, fouiller les anses voisines et visiter tous les bâtiments qui pourraient s'y être réfugiés¹⁴⁰.

Ainsi, le *Réfléchi*, vaisseau amiral de la station des Îles du Vent en 1785, expédie, de nuit, une chaloupe armée pour visiter, pendant deux jours, la partie la plus orientale de la côte de la Guadeloupe. De retour à la Martinique après la visite de la Guadeloupe en compagnie du vicomte de Damas, Verdun de la Crenne expédie une chaloupe depuis Saint-Pierre, où il se

¹³⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 72, 26 janvier 1788, instructions du secrétaire d'État de la Marine à Marcarty Mactaigne, commandant la station des Îles du Vent.

¹³⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o 143, décembre 1786, instructions du vicomte de Beaumont, commandant la station des Îles du Vent à de Crès, commandant la corvette la *Nymphe*.

¹³⁸ L'analyse vaut du point de vue opérationnel. À ce quadrillage spatial peuvent s'opposer plusieurs facteurs perturbateurs comme le climat ou la corruption.

¹³⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o 168, 8 avril 1775, Saint-Come Sainte-Eulalie, commandant la corvette la *Flèche* au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 72, instructions remises à Marcarty Mactaigne, commandant la station des Îles du Vent.

trouve, jusqu'au Fort-Royal, son lieu de destination. Devant effectuer un déplacement d'un port à un autre, les capitaines expédient de la sorte des chaloupes pour pratiquer la même route mais en visitant l'ensemble des rades entre les deux ports. Ces chaloupes, de faible dimension, ne peuvent tenir longtemps sans ravitaillement. La proximité du vaisseau auquel elles sont attachées est essentielle. De par leur petitesse, elles n'ont pas toujours vocation d'arrêter directement les navires jugés en contravention, mais elles peuvent transmettre l'information. Les unités de types vaisseau, frégates et corvettes disposent d'unités légères attachées à leur bord, ainsi que des chaloupes et des canots. Ces mêmes unités légères disposent également de chaloupes. Le tout forme ainsi une sorte d'essaim, bien plus à même de rayonner et d'étendre au maximum la zone de couverture. Ce n'est donc pas une dizaine de bâtiments de guerre qui doit se répartir le long de littoral, mais un nombre doublé d'unités. Puisque l'objet des croisières est de surveiller les mouillages, les navigations restent toujours très près des côtes. Cela est d'autant plus vrai que ce sont les chaloupes et les canots qui les visitent. Leur rayon d'action est donc limité. Les qualités navales de ces unités légères sont par ailleurs prouvées :

La *Nymphe* marchant assurément plus mal que le *Patriote*, cependant dans les deux traversées que j'ai faite avec lui je l'ai toujours devancé pour l'arrivée. C'est que tandis que ce vaisseau était obligé de prendre le large, je serrais la terre et profitais de quantité de petits brises avantageuses qu'il ne ressentait pas¹⁴¹.

La mauvaise saison modifie le dispositif de surveillance de l'interlope. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, on préconise au commandant des forces navales de laisser vacante la station durant l'hivernage. Le calendrier des armements pour les colonies antillaises est construit de sorte que « les départs d'Europe et des colonies seront combinés de manière que la station ne reste vacante que le temps de l'hivernage ou de la mauvaise saison¹⁴² ». Les marins constatent très rapidement les limites de cette politique et mesurent que dès le départ de la division la contrebande « va se réanimer¹⁴³ ». On ne peut imaginer que le mauvais temps puisse empêcher la contrebande de se pratiquer. La loi en punit déjà la pratique et pourtant cette dernière fleurit dans les Antilles. Les navires de guerre croisant dans les eaux chaudes des Caraïbes n'ont jamais été aussi nombreux et le risque aussi fort, et pourtant elle se réduit peu. Le risque est inhérent au commerce illicite. En réalité, le mauvais temps est surtout une opportunité. Les chaloupes et les canots que déploient les bâtiments stationnaires ne tiennent qu'imparfaitement la mer. Leur navigation dans le mauvais temps est risquée et fatigante

¹⁴¹ SHD, Vincennes, SH 376 f°39, extrait du journal de navigation de la *Nymphe*, rédigé par de Crès.

¹⁴² AN, Paris, Marine, B⁴ 288 bis f°581, 1784.

¹⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f°178, lettre du 12 juillet 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

énormément les équipages, devant très souvent ramer pour rejoindre les embarcations suspectes. La surveillance est donc limitée, le champ est métaphoriquement libre. Le maréchal de Castries finit par l'entendre durant l'année 1785. Les instructions ordonnent dès lors aux commandants de station de maintenir des forces navales quelle que soit la saison. Le choix se porte sur de petites unités, le risque étant trop grand pour les plus lourdes unités de rester aux îles du Vent durant l'hiver où les vaisseaux de ligne risqueraient d'être endommagés¹⁴⁴. C'est à Pointe-à-Pitre que l'hivernage est pratiqué pour l'île de la Guadeloupe. Clugny et Foulquier en ordonnent l'évacuation au printemps 1784, interdisant aux bâtiments venus d'Europe de mouiller à Basse-Terre entre le 14 juillet et le 20 octobre¹⁴⁵. Si la rade est réputée pour être la plus abritée de toutes les îles du Vent, elle ne peut toutefois pas laisser entrer les vaisseaux de ligne en raison de l'étroitesse de la passe et du manque de profondeur d'eau.

À la Martinique, les stationnaires font évacuer la rade de Saint-Pierre pour Fort-Royal. Durant l'hivernage, la surveillance du port de Saint-Pierre, est largement amputée de ses forces vives. Particulièrement ouvert sur la mer, il est dangereux de maintenir une goélette et *a fortiori* de plus gros tonnage durant la mauvaise saison où elles courent le risque d'être « éventrées si on les soumettait à un service de cette nature¹⁴⁶ ». Les stationnaires font donc appel à une chaloupe pour faire la police de la rade, sa taille lui permettant de s'échouer facilement en cas de coup de vent.

2.1.3. La surveillance à terre

Bien qu'en dehors du champ immédiat de la Marine, la surveillance à terre doit être évoquée comme un élément structurant de la lutte contre la contrebande et fondamentalement liée à la veille navale réalisée par les stationnaires, même si comme le reconnaissent les administrateurs de Saint-Domingue, l'essentiel des prises reste du fait de la Marine¹⁴⁷. À Saint-Domingue, les croisières ne pouvant surveiller toutes les rades, les anses et les criques, une composante terrestre pour compléter le dispositif répressif apparaît d'autant plus nécessaire, compte tenu de l'étendu du littoral. Ce qui tient de l'évidence à Saint-Domingue ne perd pas de pertinence même dans des îles de plus petite dimension. D'autres facteurs sont alors à prendre en considération, ce que Foulquier exprime avec beaucoup d'allant. L'intendant met très bien en évidence la nécessité d'une présence à terre, notamment dans les parties sous le vent des îles

¹⁴⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273, f^o143, 11 décembre 1786, instructions remises au vicomte de Beaumont, commandant la station des Îles du Vent.

¹⁴⁵ ANOM, Col., C^{7A} 40 f^o209, ordonnance du 30 juin 1784, Clugny et Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o199, lettre du 7 juillet 1785, du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁷ ANOM, Col., C^{9A} 158, lettre du 1^{er} février 1787, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

pour lutter contre l'interlope, constatant que si la contrebande est primitivement maritime, les croisières navales ne peuvent être l'alpha et l'oméga de toute politique répressive. Il explique :

L'exportation des cafés et cotons que l'on y cultive peut être faite d'autant plus facilement pour Antigua, Montserrat ou Saint-Eustache que les bâtiments en croisière ne peuvent pas l'empêcher parce que s'ils croisent au vent, les caboteurs ont rattrapé l'île anglaise avant d'être joint et que s'ils croisent sous le vent, ils sont exposés à tout instant à tomber en dérive¹⁴⁸.

À la différence d'une distribution terrestre équilibrée et pertinente permettant de sectoriser et de garantir une surveillance zone par zone, la Marine ne peut pas ou qu'imparfaitement, en raison de la nature des éléments sur lesquels elle évolue, garantir la maîtrise parfaite des eaux sous sa souveraineté. L'accroissement du nombre de visiteurs du domaine n'est pas à l'ordre du jour pour le secrétaire d'État de la Marine, soucieux plutôt de réduire les dépenses coloniales que de les augmenter. Mais Foulquier a le mérite de mettre en relief une approche globale et de dire les choses telles qu'elles sont. De la même manière qu'il explique au ministre la nécessité de penser la lutte depuis les Antilles comme depuis la France, il rend compte de la nécessité d'une approche locale et terrestre dans la lutte contre la contrebande. L'investissement dans la répression maritime ne peut faire l'impasse du même investissement à l'égard de sa composante terrestre. L'intendant est le premier à reconnaître l'effort financier que cela représente, constatant avec clairvoyance qu'on ne peut véritablement vaincre les maux auxquels on s'attaque sans se donner pleinement les moyens : « l'établissement de tous ces visiteurs ambulants nécessaire dans l'enceinte de la colonie coûtera sans doute ; cette opération remédiera aussi bien certainement aux dommages de l'interlope ».

Pour mémoire, le 16 octobre 1783, le roi acte la suppression du service des pataches du roi et les remplace aussitôt par les bâtiments de la marine royale. Les dépenses liées au domaine connaissent *de facto* une diminution drastique. L'entretien des bâtiments gardes côtes de Saint-Domingue était de plus de 110 000 livres tournois pour l'année 1765. Après une diminution drastique à l'issue de la guerre de Sept Ans, la pression reste forte jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Le sujet s'invite encore au cours de l'année 1787 entre le maréchal de Castries et le gouverneur et l'intendant de Saint-Domingue. Le secrétaire d'État de la Marine veille au grain afin d'éviter tout dérapage, d'autant que l'appréciation du nombre de commis visiteurs est à la charge du gouverneur.

¹⁴⁸ ANOM, Col., C^{7A} 40 f°176, lettre du 8 mai 1784, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

De l'ouverture de brèches dans l'Exclusif en 1767, confirmée et élargie en 1784 découle une intensification des contrôles. Dans le même temps, il actualise la réflexion sur le produit des prises. Au retour de la paix, c'est du côté du partage des prises que des difficultés apparaissent entre les officiers de la Marine d'un bord et le directeur du Domaine de l'autre. L'affaire concerne la liquidation d'un navire appartenant à un certain M. Baderou, saisi par la corvette le *Gerfaut* durant l'année 1784. Nous ne serons guère étonné que la répartition des prises soit objet de discorde entre les deux administrations. L'appât du gain, parfois élevé, est objet de convoitise. Que dit la réglementation ? L'intendant de la Martinique demande au secrétaire d'État un éclairage sur l'application de la réglementation. Les discussions portent sur la répartition lors des prises suivant la localisation de la saisie. L'attention se porte en l'occurrence sur la saisie faite à terre. Les lettres patentes de 1727 divisent en deux le produit de la liquidation, pour moitié aux dénonciateurs et l'autre moitié au fermier du Domaine. Or, comme le rappelle l'intendant, il n'existe plus depuis 1733 de fermiers du Domaine à la Martinique, seulement une régie, disposant à sa tête d'un directeur du domaine. La liquidation de la prise étant évaluée à 65 000 l.t., les calculs de Petit de Viéville font monter à 24 350 l.t. la somme à verser au directeur¹⁴⁹. Cette somme interpelle l'intendant, d'autant que les textes laissent apparaître plusieurs interprétations. L'ancienneté des lettres patentes ne prend plus en compte le changement dans l'organigramme administratif des colonies. Pareillement, les textes récents éclairent nouvellement la répartition des prises. L'arrêt du 30 août 1784 ne règle que le cas de la prise en mer. L'article XVI écarte en effet le personnel du Domaine lors d'une prise faite par les vaisseaux et autres bâtiments de guerre. La répartition est alors la suivante : « la totalité du dit produit appartiendra aux commandants, états-majors & équipages-preneurs, à la seule déduction des frais de justice, du dixième de l'Amiral, & de dix deniers pour livre au profit des Invalides de la Marine : lorsqu'il y aura des dénonciateurs, un tiers du même produit sera prélevé à leur profit¹⁵⁰ ». La suppression des fermiers du Domaine force le maréchal de Castries en janvier 1785 à trancher et à répartir le produit des prises faites à terre à l'ensemble des dénonciateurs et au Domaine, en autorisant toutefois son directeur à recevoir deux parts, en sa qualité de premier des commis¹⁵¹. Quelques mois plus tard, c'est au tour du dixième de

¹⁴⁹ ANOM, Col., C^{8A} f^o244, lettre du 27 octobre 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁰ AN, Paris, Marine, A¹ 134 f^o26, Arrêt du 30 août 1784, concernant le commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique.

¹⁵¹ ANOM, Col., B 188 f^o8, lettre du 12 février 1785, le secrétaire d'État de la Marine à Petit de Viéville. En forme de circulaire, la lettre est également transmise aux autres intendants des îles voisines, à savoir, la Guadeloupe, Sainte-Lucie et Tobago.

l'Amiral d'être également au centre des interrogations lorsque les saisies sont faites à terre. La majorité des amirautés, de même que plusieurs conseils supérieurs de Saint-Domingue affirment mettre en pratique cette rétribution en vertu de ce qui se pratique lors des prises faites en mer et d'après les lettres patentes de 1727. Le secrétaire d'État de la Marine va toutefois à l'encontre des juridictions coloniales et préfère, après réflexion, écarter le dixième réservé à l'amiral du produit des saisies faites à terre, tranchant les interprétations ce sujet. Que les marchandises prohibées viennent ou non de la mer –ce qui est dans la majorité le cas –« son effet cesse lorsque les marchandises sont déposées à terre¹⁵² ». Ce faisant, le maréchal de Castries tente un rééquilibrage des rétributions entre les composantes maritimes et terrestres chargées de l'illicite.

Le financement des commis chargés de la surveillance est réglé par les articles IV et VII de l'arrêt du 30 août 1784. Il provient du droit d'un pour cent sur toutes les marchandises importées et exportées par les navires étrangers. Le nombre de commis est corrélé au montant des droits tirés sur le commerce étranger. Ce dernier est très rapidement insuffisant pour Saint-Domingue. Les frais de surveillance sont en constante augmentation et dépassent de plus de 26 000 l.t. la cagnotte financée par le droit d'un pour cent. Au cours du mois d'octobre 1786, La Luzerne et Marbois informent le maréchal de Castries que le droit d'un pour cent ne suffit plus pour payer les commis visiteurs, faute de quoi ils ont dû prendre l'excédent de la dépense sur le produit des droits de trois et cinq livres tournois par quintal sur les salaisons étrangères¹⁵³. Le maréchal le refuse mais accepte d'abandonner les recettes issues du produit de la liquidation des prises faites à terre. Le reste à charge sera dorénavant prélevé sur le produit des prises, dont une part était jusque-là réservée au roi¹⁵⁴. Le ministre répond ainsi positivement à la sollicitation de l'intendant de la Martinique qui en avait déjà demandé l'application¹⁵⁵. Associer les commis aux visites et le produit des prises s'inscrit dans une certaine logique. Elle répond comme précédemment observé, aux gratifications accordées aux états-majors et aux équipages des bâtiments stationnaires, prélevées sur le produit des bâtiments saisis en mer. Le partage des prises à terre correspond à celui fait en mer et uniformise la politique de distribution du revenu des prises.

Pour la Martinique, c'est tout l'inverse qui a lieu. Après deux années d'augmentation, la dépense de fonctionnement reste inférieure aux recettes des taxes prélevées sur le commerce

¹⁵² ANOM, Col., B 196 f°200, lettre du 6 octobre 1787, le secrétaire d'État de la Marine à Vincent et Marbois.

¹⁵³ ANOM, Col., C^{9A} 157, lettre du 16 octobre 1786, La Luzerne et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁴ ANOM, Col., B 196 f°44, lettre du 16 février 1787, le secrétaire d'État de la Marine à La Luzerne et Marbois.

¹⁵⁵ ANOM, Col., C^{8A} 86 f°242, lettre du 1^{er} septembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

étranger. Alors que Saint-Domingue voit son déficit se creuser à plus de 27 000 l.t., celui de la Martinique est en excédent de près de 10 000 l.t. L'explication de cette différence est aisée et résulte des réalités géographiques différentes entre les deux colonies. Compte tenu de l'étendue des côtes à Saint-Domingue, il faut mécaniquement bien plus de contrôleurs ambulants. La réalité géographique s'oppose à un contrôle strict et à la mise en œuvre d'un réseau de contrôleurs ambulants, de visiteurs et de siège d'amirauté pour enregistrer et signer les papiers des négociants sillonnant et faisant commerce de cabotage sur les côtes. La mise en œuvre d'une politique de surveillance à terre, incarnée par des visiteurs ambulants est une solution ingénieuse, même si ces hommes restent sujets comme les autres à l'appât du gain. Il reste que cette surveillance a un coût, qui s'additionne d'ailleurs aux frais engagés pour l'armement des bâtiments de guerre de la station navale. L'application de la consigne des caboteurs de la Martinique à la partie française l'île de Saint-Domingue se révèle plus complexe et bien moins applicable qu'à la Martinique et à la Guadeloupe.

2.1.4. Entre service des colonies et croisière contre l'interlope

Malgré des débuts difficiles entre le comte de Kersaint et les administrateurs de la Martinique, l'utilisation des bâtiments de guerre pour le service des colonies est avérée. En effet, la suppression des pataches crée un vide logistique difficile à combler sans l'appui des bâtiments du roi. Les frégates et les corvettes sont celles qui assurent l'essentiel du service des colonies. Ce dernier englobe une série de tâches variées allant des relèves de garnisons, au transport de vivres, en passant par l'expédition de courriers entre les îles, de missions diplomatiques ou encore du transport des gouverneurs et intendants d'une île à une autre.

Quelques exemples sont nécessaires pour mesurer pleinement l'importance du service aux colonies. Commençons avec la corvette le *David*. Cette dernière appareille de Fort-Royal pour une station de 15 jours à Basse-Terre où elle retrouve la frégate l'*Iris* qui, dans l'attente du gouverneur Clugny, en profite pour installer des corps-morts dans la rade. On l'envoie ensuite à Saint-Martin transporter des paquets au gouverneur hollandais. Trois mois plus tard, la corvette doit porter des farines à Saint-Pierre. Puis elle transporte à Sainte-Lucie les vivres pour la corvette la *Suzanne*. Ses mouvements ne s'arrêtent pas là puisqu'elle passe en mai 1785 à Marie-Galante récupérer Clugny à bord du *Réfléchi*. Après l'avoir emmené à Pointe-à-Pitre, elle repart pour Marie-Galante prendre des sondes et lever les plans de l'anse Saint-Louis. En octobre, elle dépose des effets à l'hôpital de Saint-Jean de Tobago avant d'aller chercher des pieux à Sainte-Lucie pour le port de Fort-Royal. Son chargement déposé, elle reste une dizaine de jours à Saint-Pierre pour effectuer le service de la rade avant qu'on lui ordonne de porter des

recrues à Tobago. Une fois arrivée, elle reçoit l'ordre de partir pour l'île de la Trinité (Trinidad) remettre une lettre au gouverneur pour demander la restitution des esclaves de Tobago ayant déserté. Les trois derniers mois de sa campagne alternent surveillance du port d'entrepôt à Saint-Pierre, passage de Clugny à Basse-Terre et croisière entre la Martinique et la Guadeloupe.

Le temps consacré au transport de marchandises ou des garnisons n'est pas négligeable, d'autant que depuis 1772 –date de création des régiments d'infanterie coloniale –les troupes sont sous les ordres du secrétaire d'État de la Marine¹⁵⁶. Malgré un renouvellement programmé des garnisons, le fort taux de mortalité et de désertion accentue ce phénomène. Ainsi, deux mois après son arrivée à Saint-Domingue, la frégate la *Cérès* quitte le Cap pour le Môle Saint-Nicolas avec à son bord de nouvelles troupes de relève pour la garnison composée de 300 hommes. Elle ne reste que deux jours dans le port, le temps de débarquer les 150 hommes qu'elle transporte et effectue deux jours plus tard la même action, puis quelques mois plus tard renouvelle l'opération¹⁵⁷.

2.2. Les prises en contrebande et le revenu des prises

2.2.1. Partager des prises et favoriser le zèle

La politique de lutte contre l'interlope conduit sans surprise à la saisie de bâtiments en contravention au cours des visites de contrôle. Une fois la validation de la prise effectuée par les amirautés et confirmés par les conseils supérieurs des différentes îles en seconde séance, les prises sont vendues et le produit des ventes réparti. Plusieurs textes de lois réglementent les prises en contrebande. Nous retrouvons naturellement en premier lieu les lettres patentes de 1727 s'agissant des prises de navires étrangers. La prise en interlope s'apparente à une prise de guerre et suit en ce sens la même application lors du partage du produit de la vente, à savoir un dixième est réservé à l'Amiral en vertu de l'article X du titre I de l'ordonnance de la Marine de 1681, le reste étant à partager, suivant l'article VII du titre I des lettres patentes de 1727, entre le commandant du vaisseau, le gouverneur, l'intendant et les équipages¹⁵⁸. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, c'est l'ordonnance du 28 mars 1778, relative aux prises faites par les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de guerre qui fait foi. La spécificité du droit des prises en contrebande provient de la double localisation de la saisie et de la multiplication

¹⁵⁶ Boris Lesueur, « Transport et combattre, les leçons de la guerre d'Indépendance américaine », *Chronique d'histoire maritime*, n°71, décembre 2011, p. 49.

¹⁵⁷ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 5, journal de navigation de la frégate la *Cérès*, commandée par d'Agoust.

¹⁵⁸ Lettres Patentes du roi en forme d'édit, concernant le commerce étranger aux Isles & colonies de l'Amérique, données à Fontainebleau au mois d'octobre 1727, Imprimerie royale, Paris, 1727, p. 16.

des autorités. Les prises peuvent à la fois avoir lieu sur mer et sur terre. Plusieurs dispositions particulières en régulent la pratique. Alors que le gouverneur et l'intendant perdent tous deux le pourcentage sur le produit des prises, la législation favorise de plus en plus le personnel direct et actif lors de la prise, soit les hommes ayant directement participé à la saisie du navire, soit ceux dont l'action a été déterminante tels que les visiteurs ambulants ou les équipages et états-majors. Si une prise est jugée bonne par l'Amirauté et par le Conseil supérieur, les administrateurs procèdent à la vente du bâtiment et des effets et marchandises présents. Lors d'une capture en mer, l'état-major et l'équipage, en vertu de l'arrêt du 30 août 1784, touchent la totalité du produit de la vente, à l'exclusion de la part pour l'Amiral et des Invalides. La répartition entre l'état-major et l'équipage varie quant à elle en fonction de la situation dans laquelle l'arrestation s'est effectuée. Conscient que le partage des prises puisse être sujet de contestations et de désordres, le secrétaire d'État précise dès les instructions la marche à suivre quant à ce sujet si essentiel. Il précise :

Tous les bâtiments destinés à son service en station aux îles du vent, ne formeront qu'une même division, et le produit des prises sera réparti entre eux aux termes de l'ordonnance. L'intention de sa majesté étant toutefois de donner un encouragement aux équipages des goélettes, chaloupes et autres petits bâtiments armés par les vaisseaux frégate et corvette en station dans ses colonies, qui puisse ajouter à leur zèle et à leur surveillance pour s'opposer aux entreprises des bâtiments interlopes, elle ordonne que dans le cas où ces goélettes, chaloupes et vaisseaux détachées des vaisseaux ou corvettes, s'empareront d'un bâtiment interlope, à la vue des dits vaisseaux frégates qui les auront expédiées, il sera accordé aux équipages des dits goélettes et chaloupes une gratification équivalente au cinquième ou sixième de la valeur de la prise, suivant la volonté du commandant de la station ; et lorsqu'elles seront hors de la vue des dits vaisseaux frégates ou corvettes, elle auront un tiers du produit net de la prise qu'elles auront faite, sans préjudices du droit qu'elles auront au partage du reste de la prise, comme faisant partie de l'équipage des bâtiments dont ils auront été détachés¹⁵⁹.

Le droit favorise naturellement les équipages à bord des unités légères, en compensation de l'inconfort de la navigation et de la durée de la tâche. Afin de promouvoir l'embarquement des hommes à bord des goélettes, la Marine fait appel à la bourse. Ces unités légères ont mauvaise presse auprès des équipages compte tenu des conditions de vie bien plus rudes qu'à bord des corvettes ou des frégates. À l'inverse, pour les jeunes officiers, c'est une opportunité bienvenue avec à la clé une possibilité de commandement. Par ce moyen, les autorités estiment

¹⁵⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o72, instructions du 26 janvier 1788 à Macarty Mactaigne.

nécessaire pour favoriser le volontariat, de gratifier les hommes s'engageant à bord des goélettes et chaloupes. Il est pourtant bien difficile de mesurer pleinement le degré de rémunération que pouvait représenter la lutte contre l'interlope pour les équipages. Par ailleurs, l'augmentation continue des frais de procédures, constatée par les administrateurs, grignote la part des équipages. En effet, la correspondance fait écho de charges qui « absorbent dans certains cas près de la totalité du produit des confiscations¹⁶⁰ ». Dans le même temps, les navires capturés par les stationnaires seraient bradés lors des ventes « qui ruinent les prises pour enrichir des tribunaux¹⁶¹ ». Ainsi, à la fin de l'année 1786, le chevalier du Puget Bras –commandant de la station navale –estime que la valeur des captures réalisées depuis sa prise de fonction, aurait dû s'établir à la somme de 100 000 livres tournois¹⁶². Pourtant, au final, après déduction des « frais de criée, d'inventaire et autres » –pour la somme de 16 000 livres –les équipages de la division ne se partagent que 14 000 livres¹⁶³. Afin de remédier à cette situation, l'officier est favorable à ce que la vente des prises soit réalisée directement par les stationnaires ayant conduit à la capture des bâtiments, « en présence [des]officiers et de tout [l']équipage qui sont interpellés avant la conclusion du marché pour savoir si le prix leur convient et qui donnent leur consentement par un cri de vive le roi¹⁶⁴ ». Le risque de mécontentement est réel et l'empiètement mécanique qu'induisent ces frais sur les gratifications peut devenir un motif supplémentaire de grogne parmi les stationnaires. Face à ces frais de procédures, le maréchal de Castries demande aux administrateurs coloniaux d'intervenir mais ces demandes restent sans effet¹⁶⁵.

2.2.2. Le malaise des officiers de la Marine

Alors que les réflexions portent sur la rétribution des équipages, quelques officiers de Marine réfléchissent –à rebours des discussions en cours –aux moyens d'en être écartés. Comment expliquer une telle demande, *a priori* contradictoire ? Les premières contestations viennent du commandant des forces navales, le comte de Kersaint. Ce dernier, pointe du doigt

¹⁶⁰ ANOM, Col., B 192 f°195, lettre du 22 septembre 1786, le secrétaire d'État de la Marine à La Luzerne, Marbois, Damas et Foullon d'Écotier.

¹⁶¹ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 30 novembre 1786, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Nous sommes loin des prises lors de la guerre où l'on pouvait observer, comme en juillet 1779, la liquidation du *Sphinx* et du *James* capturés par la frégate l'*Amphitrite* pour la somme de 105 300 l.t. sur la valeur de la coque, à laquelle il fallait ajouter celle des effets, estimé à 13 462 livres tournois (ANOM, Col., C^{8B} 15 f°27, Procès-verbal de liquidation du 23 octobre 1779).

¹⁶⁴ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 30 novembre 1786, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁵ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 602.

les rétributions que perçoivent les états-majors stationnaires lors de la capture d'un navire interlope, et propose plutôt que de les supprimer, de les réorienter :

Le produit des captures faites sur l'interlope à des choses dont l'utilité soit réversible au commerce national. Sa majesté se réservant de récompenser particulièrement le zèle et les services de ses officiers qu'elle considère dans cette mission comme les gardiens de son commerce et des droits les plus chers de ses sujets, ajoutant qu'elle distinguera dans tous les temps ceux qui ayant senti l'importance dans ce genre auront exécuté leurs ordres avec intelligence, activité et utilité pour son service¹⁶⁶.

Qu'en est-il des modalités ? Le comte de Kersaint ne détaille pas sa mesure mais il ouvre déjà le débat sur l'abandon de la rétribution des états-majors de la station. Du Bouzet, prenant l'intérim de la station en l'absence du comte de Kersaint, conserve la ligne de pensée de son supérieur. Plus encore, il demande, dès décembre 1784, au secrétaire d'État d'écarter les officiers de la répartition du produit des prises. Il s'explique longuement :

J'éprouve un sentiment pénible, c'est de voir qu'il est attaché à notre attention un prix d'argent et qu'on peut nous soupçonner d'agir pour l'intérêt que le roi nous donne à la prise de tout interlope [...] J'ai donc l'honneur Monseigneur, de vous demander comme une preuve de votre bonté et de votre estime pour la Marine de nous ôter tout intérêt pécunieux dans la confiscation des interlopes que nous devons arrêter ; que les équipages du roi en profitent ces choses sont faites pour cela, mais ses officiers ne doivent jamais y avoir part et il convient seulement d'être animés par des motifs qui soient capables de flatter leur délicatesse¹⁶⁷.

Le marquis du Bouzet se fait-il le porte-parole des officiers de sa station navale ? Nous ne pouvons pas l'attester formellement mais tout laisse à penser par l'affirmative. Invoquons de nouveau le chevalier de Cotignon pour nous en convaincre. Ce dernier observe : « nous convînmes que l'état-major ne prendrait rien des prises que l'on ferait, attendu qu'elles n'étaient pas royales, et que nous n'étions au service du Roi que pour faire la guerre et défendre la Patrie¹⁶⁸ ». Plus que l'avis personnel d'un officier, constatons ici la position d'un état-major complet. Une fois encore, rien n'atteste que cette position soit partagée par le reste des bâtiments de la station, mais observons les passerelles et les connexions crédibles avec la position du commandant par intérim de la station. Tout en reconnaissant la « délicatesse » de la

¹⁶⁶ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o279, lettre du 10 décembre 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁷ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o306, lettre du 22 décembre 1784, marquis du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁸ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 157.

proposition, le maréchal de Castries, oppose une fin de non-recevoir à la demande du marquis. Les raisons sont d'ordre symbolique : « je ne puis approuver qu'il y ait la moindre différence établie entre aucuns grades. Les interlopes sont des ennemis plus dangereux encore que les corsaires pendant la guerre, il faut qu'ils soient traités de même¹⁶⁹ ».

En toile de fond se dessine une critique des tâches incombant aux officiers de Marine en station navale dans les Antilles. Il faut replacer ces critiques dans le contexte qui est le leur. La guerre vient tout juste de s'achever par une victoire française. Le corps de la Marine sort renforcé et paré d'une aura retrouvée. En quelques mois, les officiers passent de l'affrontement contre l'ennemi héréditaire, au contrôle des rades et des ports d'entrepôts antillais. La potion est amère pour certains officiers de Marine. L'arrivée en masse de la Marine aux Antilles a lieu dans des colonies profondément remaniées depuis la fin de la guerre de Sept Ans et où la Marine ne dispose plus de l'autorité qu'elle avait jusque-là. Sans doute faut-il voir une volonté du marquis du Bouzet, de valoriser leur statut. Au-delà des aspects pécuniaires, c'est l'honneur du corps qui est en jeu. Les gratifications pour les officiers apparaissent dévalorisantes. L'assimilation maladroite de la Marine au personnel du Domaine semble être un élément de crispation. Pour les officiers de la Marine, toucher des gratifications comme les commis du Domaine, revient donc à les placer sur un pied d'égalité. Tout est affaire de contexte et d'acteurs. La distribution des prises en guerre et contre les corsaires n'oppose pas de contestation. En revanche, la paix venue et face à des marchands pris en contrebande, la donne n'est pas la même. Les officiers cités ne refusent pas les gratifications, seulement, il faut qu'elles viennent du roi. Le comte de Kersaint propose que « sa Majesté se réserve de récompenser particulièrement le zèle et les services de ses officiers¹⁷⁰ » alors que le chevalier de Cotignon refuse quant à lui, les prises, « attendu qu'elles n'étaient pas royales¹⁷¹ ». Tout est affaire d'honneur, ce que le chevalier du Puget Bras, en charge de la station des Îles sous le Vent résume parfaitement : « il est à décider que les officiers n'aient aucune rétribution des prises, je compte proposer à Monseigneur le maréchal de Castries de l'anoblir par ce moyen¹⁷² ». Le maréchal de Castries a tranché cette question il y a plus d'un an déjà, mais le chevalier du Puget Bras l'ignore encore, paraît-il. Toujours est-il, la demande est commune des deux bords des Antilles et trouve toujours une résonance auprès des officiers.

¹⁶⁹ ANOM, Col., B 188 f°25, lettre du 25 février 1785, le secrétaire d'État de la Marine au marquis du Bouzet.

¹⁷⁰ ANOM, Col., C^{8A} 84 f°279, lettre du 10 décembre 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷¹ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 157.

¹⁷² AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f°181, lettre du 1^{er} juillet 1786, Puget Bras à Vintimille, son successeur à la tête des forces navales.

Pour les officiers, une distinction est faite entre les prises en guerre et celles contre l'interlope, l'une ayant plus de valeur que l'autre. Le maréchal de Castries refuse fermement, cette différenciation, de peur de hiérarchiser et de distinguer les interlopes des corsaires. Le combat contre l'interlope se joue aussi sur différents registres. En l'occurrence, la bataille se déroule ici dans l'usage des mots et dans le discours. L'État ne veut pas laisser croire que le contrebandier est moins sévèrement réprimé que le corsaire étranger. Que la prise en interlope s'apparente à une prise de guerre est un signe révélateur. Même en paix, la contrebande est soumise au droit de la guerre. Qui plus est, à partir de 1783, le roi n'oppose en mer plus que des militaires face aux contrebandiers. En associant la guerre et l'interlope, en prétextant le contrebandier plus dangereux que le corsaire, le maréchal de Castries assume un discours, au risque de déplaire aux officiers de Marine chargés de l'appliquer. Dans le domaine de la lutte contre la contrebande, la fin justifie les moyens, semble-t-il. Le combat idéologique mené par le maréchal de Castries pour faire accepter auprès du corps des officiers ce nouvel emploi des forces navales n'est pas le propre des stations antillaises. Faisant écho à la lutte contre la contrebande, le soutien au commerce au Levant n'est pas du goût des officiers de la Marine, reprochant aux deux missions de ne pas permettre l'acte de bravoure et de sacrifice si cher aux officiers de la Marine. Le combat sanglant et meurtrier qu'essuie la division de Saint-Félix en 1788 offre l'occasion selon l'ambassadeur Choiseul-Gouffier d'inverser la tendance. Il se confie au secrétaire d'État de la Marine : « en récompensant tous ceux qui ont eu part à cette action, vous achèverez de détruire le préjugé funeste qui a fait croire trop longtemps aux officiers de marine qu'il était au-dessus d'eux de veiller à la sûreté du commerce et de combattre des bandits¹⁷³ ».

Pour calmer la grogne de certains officiers, le ministre tente un exercice de pédagogie. Il demande aux deux commandants de station d'expliquer les raisons de la présence de la Marine dans ces eaux, car : « loin d'être humiliantes, les fonctions qu'ils remplissent, ont pour objet de favoriser notre navigation et notre commerce, et que nous serions hors d'état de soutenir une guerre de mer si, pendant la paix, nous laissons passer ce commerce et nos matelots à l'étranger¹⁷⁴ ». Nous ne pouvons que douter quelque peu des résultats de la méthode. En réalité, le ministre est lucide et donne un coup de semonce sous forme d'ultimatum. Si la pédagogie ne fonctionne pas, au moins la force finira-t-elle par avoir plus d'effets, juge-t-il.

¹⁷³ AN, Paris, Marine B⁴ 277 f^o149, lettre du 25 août 1788, Choiseul-Gouffier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁴ ANOM, Col., B 199, f^o189, lettre du 6 décembre 1789, La Luzerne à La Galissonnière et à Pontevès-Gien, commandants les stations navales des îles du Vent et de sous le Vent.

Tout officier manquant de zèle doit être rapatrié en France. Les officiers de Marine sont prévenus.

* * * * *

Jamais la France n'avait investi autant de moyens humains et financiers dans la lutte contre le commerce illicite. L'État central, les gouverneurs et les commandants de station ont bien conscience que la contrebande ne peut être anéantie. D'ailleurs, il n'est pas certain qu'ils le souhaitent tant elle est vertueuse dès lors qu'il s'agit de pallier les lacunes du commerce de France dans le ravitaillement de colonies. Une répression plus stricte encore et dont le résultat reste incertain demanderait d'augmenter plus encore les moyens navals dans les Antilles. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, l'effort remarquable déjà entrepris par la Marine pour maintenir une telle activité ne peut être envisagé, alors même qu'au cours de l'année 1788, et plus encore en 1789, des signes de faiblesses font leur apparition. Plus que de supprimer les trafics, ce que la Marine sait impossible, elle tente de maintenir la souveraineté française dans les colonies en éloignant au maximum les trafics illicites. Entre les années 1767 et 1778 et celles allant de 1784 à 1789, la répression n'est plus la même. La politique active des stations navales et la volonté autoritaire du maréchal de Castries ont su imposer le respect dans les îles¹⁷⁵. Si la personnalité du ministre est à prendre en compte, il faut aussi tenir compte de l'augmentation singulière et significative des forces navales. Aux saisies de navires répondent toutefois des pressions protéiformes de la part des colons. Ainsi, les officiers se retrouvent parfois entre deux feux croisés : celui des colons ne manquant pas d'accuser tel officier d'être particulièrement gênant dans l'objectif de le renvoyer en France, et celui du commerce de la métropole les accusant tout à la fois de perturber le commerce par des visites trop contraignantes et de faire preuve de laxisme dans l'exécution des lois prohibitives.

L'apport des officiers de la Marine dans la lutte contre la contrebande est indéniable, ce que l'historien Jean Tarrade a peut-être manqué de souligner. Ils agissent bien plus qu'en simples exécutants et, nous devons reconnaître l'esprit d'initiative et la force de proposition des uns et des autres pour améliorer l'efficacité de la répression. La Marine devient un rouage essentiel d'une gestion globale. Dès lors, les officiers agissent de concert avec le gouvernement colonial et les stationnaires, faisant d'eux des auxiliaires de la répression de l'interlope¹⁷⁶. Le

¹⁷⁵ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 641.

¹⁷⁶ Manuel Covo, « Gagner n'importe comment : l'interlope entre États-Unis et Saint-Domingue », *Histoire et mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie*, Revue du Philanthrope, Presses universitaires de Rouen et du Havre, n°4, 2013, p. 51.

maréchal de Castries admet bien volontiers les compétences et la légitimité des commandants de la station dans l'élaboration des lois relatives à la contrebande. Étant au plus près des pratiques de fraude, leurs connaissances du terrain font d'eux de parfaits techniciens. En armant plusieurs divisions par an, l'État royal entend également rassurer le commerce de France qui ne cesse de rapporter des cas de fraude.

CHAPITRE V. LA MARINE A L'ÉPREUVE DES RUSSES, DES FORBANS ET DE LA COURSE AU LEVANT

Au cœur de l'un des points les plus chauds de la diplomatie européenne de la fin de l'Ancien régime, la Marine reçoit la délicate mission de défendre les intérêts commerciaux français là où ils sont le plus directement menacés. Le commerce français au Levant prend, tout au long du XVIII^e siècle, une part croissante dans le commerce extérieur de la France, jusqu'à atteindre une position de domination commerciale. Au milieu du siècle, la part de la France dans le commerce levantin atteint près de 60 %. Les marchands français remplacent alors progressivement les Hollandais, puis les Anglais dans la région¹. À Smyrne, le pavillon français représente ainsi entre 50 et 60 % des différentes branches d'activité du trafic maritime européen² tandis qu'à Salonique, le commerce français pèse près de 75 % du commerce de la région³. Revers de la médaille, liée au Levant par un commerce florissant, la France, comme les autres nations commerçantes de la région est affectée de plein fouet par les conflits entre la Russie et la Porte qui émaillent la fin du siècle. Traditionnellement soumise à des violences maritimes diverses, la Méditerranée est sujette à de fréquentes résurgences de la piraterie et de la course. L'arrivée inédite des Russes constitue toutefois une menace nouvelle, de nature à faire un « grand tort aux nations commerçantes dans la Méditerranée⁴ ». Dans un climat de déstabilisation régionale, la France, pourtant neutre, est contrainte de faire appel à sa Marine pour soutenir son commerce maritime, veiller sur son « allié » ottoman, défendre les Chrétiens au Levant et adresser un message d'autorité face à la Russie de Catherine II, illustrant l'enchevêtrement d'enjeux commerciaux et diplomatiques. Les tâches que doivent mener les marins français sont ardues, devant manier fermeté et calme face aux pressions et aux intimidations russes, alors que les forbanneries concomitantes profitent des moindres interstices à l'écart des sillages militaires, invitant de la sorte à interroger les limites opérationnelles de la

¹Edhem Eldem, « French trade and commercial policy in the Levant in the Eighteenth-century », *Oriente Moderno*, Nuova serie, Anno 18 (79), n°1, The ottoman empire in the Eighteenth century (1999), p. 27.

² Daniel Panzac, « Les échanges maritimes dans l'Empire ottoman au XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, Les Ottomans en Méditerranée, navigations, diplomatie, commerce, n°39, 1985, p. 181.

³ Mathieu Jestin, *Salonique (1781-1913), une histoire consulaire de la question d'Orient*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 2018, p. 23. Smyrne a fait l'objet de plusieurs autres études : Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Center for Asia Mino studies, Athènes, 1992, p. 375 ; Daniel Panzac, « Activité et diversité d'un grand port ottoman dans la première moitié du XVIII^e siècle », Mémoiriam Omer Lüfti Barkan, Paris, 1980, p. 159-164 ; Ulker Necmi, « The Emergence of Izmir as a Mediterranean Center for the French and English Interests, 1698-1740 », *International Journal of Turkish Studies*, 4/1, 1987, p. 1-36.

⁴ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II, f°257-258, Smyrne, lettre du 24 janvier 1788, comte de Thy à Seystres-Caumont.

Marine royale. S'appuyant sur les points d'ancrage que constituent les nombreux consulats français dans la région⁵, la station navale du Levant devient un levier d'influence de plus en plus évident et salutaire pour la France face à l'affaiblissement de l'Empire ottoman. Rapidement, le fil chronologique et opérationnel met en lumière une instauration progressive de la permanence navale au Levant coïncidant avec les stations navales antillaises précédemment dévoilées. La nécessité d'un *continuum* opérationnel devenant quotidiennement plus évidente, il nous faut décortiquer le dispositif naval, ses faiblesses et la manière avec laquelle il s'articule ainsi que les choix tactiques adoptés de concert par le commandant des forces navales et l'ambassadeur.

1. Défendre les Français et les Chrétiens

1.1. Soutenir l'Empire Ottoman et défendre les Capitulations

La France a depuis fort longtemps noué des relations diplomatiques avec les sultans afin de garantir la sécurité des chrétiens dans l'Empire ottoman. Les premières relations diplomatiques sont inaugurées durant le règne de François 1^{er} et il faut attendre l'année 1536 pour qu'un véritable traité soit signé, sous le nom de *Capitulations*. Ce dernier apporte alors la protection ottomane aux factoreries, aux consuls et aux religieux français, mais surtout il ouvre la porte à l'installation dans l'Empire ottoman de comptoirs sur les côtes levantines⁶. Dans les faits, elles permettent aux Français installés dans l'empire de préserver la nationalité, les lois et les usages de France. En d'autres termes, il s'agit d'une quasi-exterritorialité⁷. Les Français vivent ainsi selon le droit de leur pays⁸ et jouissent alors d'avantages fiscaux et douaniers et n'ont ni à s'acquitter de l'impôt ni même des droits de succession. Pour maintenir le respect des Capitulations, la France met en œuvre et compte sur un important réseau diplomatique

⁵ Les consuls et les consulats français à travers le monde et *a fortiori* en Méditerranée font l'objet d'une attention renouvelée : Anne Mézin, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Ministère des Affaires étrangères, 1998, p. 975 ; Silvia Marzagalli (dir.), *Les Consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Classiques Garnier, Paris, 2005, p. 381 ; Jörg Ulbert et Gérard Le Boüedec (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1700)*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2006, p. 427 ; Alexandre Massé, *Un empire informel en Méditerranée, Les consuls de France en Grèce et dans l'Empire ottoman : images, ingérences, colonisation (1815-1856)*, Classiques Garnier, Paris, 2019, p. 669.

⁶ D. Servièrre, S. Torrès, Aperçu historique sur le Protectorat et les Capitulations, *Échos d'Orient*, tome 17, n°108, 1915, p. 438.

⁷ Jean-Pierre Farganel, « Les échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranées au XVIII^e siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, 70, 2005, p. 7.

⁸ D. Servièrre, S. Torrès, Aperçu historique sur le Protectorat et les Capitulations, *Échos d'Orient*, tome 17, n°108, 1915, p. 439.

présent un peu partout à travers l'empire. Chef de file, l'ambassadeur, installé à Constantinople, au plus près du sultan, a la charge de mener les négociations auprès des autorités ottomanes et de rapporter à ces dernières toutes infractions constatées aux Capitulations. Comme le rappelle le comte de Saint-Priest, ambassadeur auprès de la Porte : « l'objet du commerce de France ne laisse point de relâche à l'ambassadeur du roi sur la vigilance constante qu'il doit y apporter⁹ ». Trois domaines d'actions occupent prioritairement l'ambassadeur, les affaires religieuses, le commerce et les affaires diplomatiques. En théorie, les Capitulations obligent l'Empire ottoman à garantir la protection aux Français ; nul besoin donc, en dehors de l'appareil diplomatique, de surveillance supplémentaire. En réalité, malgré les traités, la situation des Français reste précaire. Tout d'abord, il faut attendre 1740 pour que les nouvelles Capitulations assurent la perpétuité des privilèges de la France. Jusqu'alors, il fallait renégocier chaque traité lors des changements de sultanat. Par ailleurs, les autorités ne font preuve de zèle que de manière aléatoire pour sanctionner les sujets de la Porte responsables de vexations envers les Français. Les raisons sont multiples. La dégradation de l'Empire ottoman qui a lieu au long du XVIII^e siècle favorise l'émergence de nouvelles autorités incarnées par des potentats locaux en Égypte¹⁰ mais aussi en Syrie-Liban-Palestine¹¹. L'affaiblissement de l'autorité de la Porte, entraîne mécaniquement l'abaissement du respect des traités et leur application. Les Capitulations apparaissent alors plus comme une contrainte que comme un avantage. Il faut rappeler qu'elles sont essentiellement à l'avantage des Français, sans obligations particulières si ce n'est celle de rester fidèle à la Porte. Elles garantissent au sultan une alliance de poids dans sa lutte contre les velléités hégémoniques russes toujours plus pressantes. En outre, ce sont parfois, comme nous l'observerons, les frégates françaises qui effectuent les missions de police normalement dévolues aux forces ottomanes ou comme le note Jean-Pierre Farganel, de « suppléer au déficit d'autorité du divan dans les provinces¹² ». L'affaiblissement du pouvoir central libère de la marge de manœuvre pour certaines régions de l'empire en demande d'émancipation. Mais à mesure que cette quête de liberté devient de plus en plus forte, elles

⁹ Saint-Priest, (comte de), *Mémoire sur l'ambassade de France en Turquie et sur le commerce des Français dans le Levant*, Ernest Leroux, Paris 1877, p. 269.

¹⁰ Profitant de la guerre russo-turque, le mamelouk Alî Bey parvient durant un très bref instant à reconstituer l'empire éponyme lors de son entrée à Damas avant que son éviction du pouvoir, puis sa mort en 1773, ne viennent mettre terme provisoirement à l'expérience émancipatrice égyptienne. Voir à ce sujet, Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, 1990, p. 403.

¹¹ Jean-Pierre Farganel, « Les échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranéens au XVIII^e siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, 70, 2005, p. 2.

¹² *Ibid.*, p. 8.

courent un double risque, celui d'une sanction par le pouvoir central ou par une puissance étrangère.

Malgré les Capitulations et la protection théorique qu'elles confèrent, la France, comme les autres nations européennes restent très attentives au sort de leurs ressortissants dans les échelles du Levant alors que les violences contre les Chrétiens demeurent monnaie courante. Très souvent commises dans les villes, ces violences ont également lieu en mer. Fidèle observateur de la France en Grèce, Paul Brest, consul de Milo et de l'Argentière¹³, réputé très bon pilote côtier, rapporte un nombre croissant d'attaques par des corsaires turcs¹⁴. Au début de l'année 1767, plusieurs attaques sont menées par un corsaire turc portant le nom de Zaphyr Bey. En janvier, le capitaine Jourdan, commandant d'une tartane est volé de tout son chargement à l'Argentière. Plusieurs autres armements français sont victimes de déprédations similaires. Quelques jours à peine après l'attaque subie par le capitaine Jourdan, c'est au tour des capitaines Glande puis Pierre Daniel d'être arraisonnés par le même corsaire. En octobre, le capitaine Ailland est spolié de son bâtiment par le corsaire Achmet Bey et ne le récupère qu'après plusieurs semaines, grâce aux tractations menées entre le Capitan Pacha et Paul Brest, aidé pour l'occasion du consul de Stancho¹⁵. Le registre des vexations est varié. En 1774, le capitaine Icard, attaqué par un corsaire russe alors qu'il est chargé de ballots de soie pour Damiette et le Caire pour le compte d'un marchand de Beyrouth, apprend que le Bey l'a condamné à la décapitation pour la perte de la marchandise¹⁶. Moins grave, de nombreux bâtiments sont interceptés par des navires turcs qui demandent de payer quelques taxes pour la sortie des blés¹⁷, démontrant la nécessité de protéger les Français des pressions exercées par les corsaires russes, les pirates mais également par des Turcs.

Le duc de Praslin est rapidement informé mais les armements qu'il ordonne ne croisent que durant l'été, comme il est courant chez les marines de guerre méditerranéennes. En 1769, il charge le chevalier de Saint-Priest, ambassadeur à Constantinople, de rendre des comptes auprès des autorités ottomanes. En l'absence de force navale permanente en mer Égée, le secrétaire d'État de la Marine ne peut que constater, par lui-même, l'impossibilité d'assurer la sécurité des français dans la région, en raison du délai trop long pour expédier quelques

¹³ Le toponyme actuel de l'île est Kimolos et se situe à très faible distance au nord de l'île de Milos.

¹⁴ ACCM, J454, lettre du 5 octobre 1767, Paul Brest aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁵ ACCM, J454, lettre du 5 octobre 1767, Paul Brest, consul de Milo, aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁶ Jean-Pierre Farganel, « Les échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranées au XVIII^e siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, 70, 2005, p. 10.

¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o97, lettre du 12 septembre 1775, Raymondis au secrétaire d'État de la Marine.

bâtiments de guerre. Il renvoie au printemps suivant toute prise de décision¹⁸. Tout repose donc sur la force de conviction de l'ambassadeur qui obtient toutefois un firman¹⁹ en cours d'année. Sept mois passent avant que le secrétaire d'État de la Marine ne prenne la décision le 16 avril 1770 d'armer une frégate et deux chébecs pour le Levant. Dans un premier temps, seule la frégate prend la direction des eaux grecques, les deux autres chébecs sont retenus en Corse. La réponse apportée est encore bien faible. Alors que la marge de manœuvre du secrétaire d'État de la Marine est mince, les limites budgétaires sont encore prégnantes au début de la décennie 1770. Choiseul-Praslin se voit obligé de demander une rallonge budgétaire au contrôleur général des finances pour effectuer l'armement, pourtant réduit, de deux frégates et du même nombre de chebecs à destination de l'archipel grec²⁰. De l'armement de cette division, estimé à 400 000 livres, le secrétaire d'État de la Marine se borne à n'en demander que la moitié, comptant ponctionner le reste sur les fonds ordinaires²¹. L'armement au cours du mois de mai d'une escadre dans le port de Toulon a déjà épuisé les fonds extraordinaires pour l'année. Si la paix signée entre la France et la régence de Tunis met un terme aux risques de captures en Méditerranée occidentale, le déclenchement du conflit entre les Russes et les Turcs ouvre un nouveau front et une longue période d'instabilité au cœur de la partie orientale de la Méditerranée, « remplie de pirates qui exercent leurs brigandages²² ». Cette situation obligera la France à débloquer de nouveaux fonds et à s'investir durablement avec la Marine comme fer de lance et de plus en plus essentielle dans la partie orientale de la Méditerranée.

1.2. Le Levant durant les guerres russo-turques

Après la guerre de Sept Ans, la Méditerranée orientale fait face à une très rapide escalade de la violence à la faveur des sixième et septième conflits entre Russes et Turcs. Un rappel des faits s'avère nécessaire.

1.2.1. Le conflit de 1770 à 1774

¹⁸ ACCM, E41, lettre du 25 septembre 1769, Choiseul-Praslin aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁹ Le firman est un décret royal émis par le sultan.

²⁰ AN, Paris, Marine, B² 395 f^o84, lettre du 10 juin 1770, Choiseul-Praslin à l'abbé Terray, contrôleur général des finances.

²¹ Le budget de la Marine est estimé autour d'une vingtaine de millions de livres tournois. Voir Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, tome II, La reconquête de la liberté des mers, Les Éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 244.

²² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. III f^o49, La Canée, lettre du 17 décembre 1770, Amoureux au chevalier des Pennes.

Les affaires françaises prennent une tournure fâcheuse au moment de la déclaration de guerre entre la Russie de Catherine II et l'Empire Ottoman de Moustapha III en 1768. Ce conflit, voulu par Choiseul²³ afin d'arrêter la progression des Russes en Pologne et d'éviter le partage du pays entre la Russie, l'Autriche et la Prusse vire rapidement au fiasco. Le conflit déstabilise durablement la région, impactant par ricochet le commerce français. Ce faisant, nous ne comprenons que trop bien l'analyse, émise par Jean-Pierre Farganel, au sujet de la diplomatie française poursuivant deux objectifs parfois contradictoires²⁴.

Alors que débute le conflit en 1768, les premiers combats se concentrent autour de Dniestr dans l'actuelle Ukraine et opposent l'armée russe aux Confédérés polonais rejoints par l'armée tartare du Khanat de Crimée, commandée par Kirim Girây. En 1769, la stratégie russe de Catherine II favorise l'encerclement de l'empire ottoman. L'armée russe menace les Turcs en mer d'Avos, en Crimée, mais aussi entre les mers Noire et Caspienne. Dans le même temps, les Russes dépêchent des agents pour fomenter des rébellions au cœur de l'empire auprès notamment des grecs orthodoxes. En 1769, la flotte russe basée à Cronstadt, composée de douze vaisseaux de ligne, de douze frégates et plusieurs unités plus légères, commandée par l'amiral Spiritov quitte les eaux froides de la Baltique et met le cap vers la Méditerranée. En février 1770, quatre vaisseaux et trois frégates sont aperçus près des côtes de Morée afin d'appuyer la révolte grecque. Pour les Turcs la surprise est grande²⁵ et un vent de panique s'empare des commandants des places maritimes. À Salonique, à Rhodes et ailleurs, les autorités turques expédient des ordres pour envoyer sur les côtes de Morée des vaisseaux et des soldats pour appuyer Moushin Zadé, le sérasker²⁶ de Morée. Dans le même temps, le Capitan Pacha, Hessam-Eddin arme dans la plus grande précipitation une vingtaine de vaisseaux à Constantinople. En Morée, les Grecs et des Maniotes, forts de 60 000 hommes se soulèvent et mettent à sac la ville de Misistra. Malgré cette victoire et le soutien des Grecs de la ville, à Tripolizza la bataille qui se déroule le 31 mars 1770 les voit échouer face aux forces turques rassemblées. Il en est de même des révoltes grecques à Patras et Gastouni. Les opérations ne sont pas concluantes pour les Russes, obligés au cours de l'année de rembarquer leurs troupes

²³ Lucien Bély, *Les relations internationales en Europe, XVII^e-XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 2007, p. 569.

²⁴ Jean-Pierre Farganel, « Les Échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranéens au XVIII^e siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, 70, 2005, p. 1.

²⁵ Vassif-Éfendi, *Précis historique de la guerre des Turcs contre les Russes, depuis l'année 1769 jusqu'à l'année 1774*, Le Normant, Imprimerie, Paris, 1822, p. 87.

²⁶ Titre donné à un officier militaire ottoman lors d'une campagne.

après les échecs à Coron et à Modon. Pour les populations grecques révoltées, la répression ottomane s'avère terrible²⁷.

En mer, les opérations navales russes se révèlent plus probantes. La rencontre entre la flotte turque et la flotte russe intervient en juillet 1770 à proximité de l'île de Chio, puis dans la baie de Tcheshmé. C'est un désastre pour la flotte ottomane qui perd à l'issue de la bataille près de 9 000 hommes et la quasi-totalité des bâtiments de guerre engagés. La destruction de la flotte ottomane à Tcheshmé est lourde de conséquences pour la Sublime Porte et de nature à modifier la géopolitique de la Méditerranée orientale. La Porte n'étant plus maîtresse des mers dans le cœur de son empire, elle laisse le champ libre aux Russes en mer Égée jusqu'à la fin du conflit²⁸. Pire, la route de Constantinople est grande ouverte et laisse l'empire dans une vulnérabilité rarement atteinte. Le retard que connaissent les Russes après leur victoire navale laisse toutefois le temps aux Turcs de fortifier le détroit des Dardanelles avec l'aide de l'officier français, le baron de Tott²⁹. Constantinople sauvée, il n'en reste pas moins que la flotte de guerre est détruite et avec elle la sécurité du commerce ottoman. Après près de quatre ans de combat, le conflit engagé par l'Empire Ottoman se solde par un lourd échec. L'objectif de déclencher la guerre entre les Turcs et les Russes afin d'épargner à la France une participation directe dans le conflit russo-polonais se retourne contre le roi de France. Alors que le conflit n'empêche en rien le partage de la Pologne, il précipite l'affaiblissement de l'Empire ottoman, qui par le traité de paix de Kutchuk-Kaïnardji le 21 juillet 1774 doit renoncer à la Moldavie, à la Valachie et à la Bessarabie. De plus, la Russie dispose dès lors d'un ambassadeur permanent à Constantinople ainsi que la liberté pour les bâtiments marchands russes de naviguer en Mer Noire et en Méditerranée³⁰. La diplomatie française se trouve fragilisée par cette défaite. Outre qu'elle signe l'affaiblissement de l'influence française dans l'Europe orientale, elle acte la fin de l'alliance construite à l'est par la France, entre elle, la Pologne, la Suède et l'Empire ottoman.

²⁷ Ferenc Tóth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles, l'extraordinaire mission du baron de Tott*, Economica, Paris, 2008, p. 63.

²⁸ William C. Chapman U.S.N, « Prélude to Chesme », *The Mariner's Mirror*, 52:1, p. 62.

²⁹ Ferenc Tóth, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles, l'extraordinaire mission du baron de Tott*, Economica, Paris, 2008, p. 160. L'officier français est davantage connu encore pour sa mission d'inspection des échelles du Levant menée entre 1776 et 1777, à l'occasion de laquelle il reçut comme mission secrète de s'informer et de rédiger un mémoire sur une éventuelle expédition en Égypte. Voir Ferenc Tóth, « François baron de Tott (1733-1793) et ses mémoires », *Annuaire de l'École pratique des hautes études (EPHE)*, Section des sciences historiques et philologiques, 141, 2011, p. 298 ; Jean-Pierre Bois (dir.), *Deux voyages au temps de Louis XVI, 1777-1780. La mission du baron de Tott en Égypte en 1777-1778, et le Journal de bord de l'Hermione en 1780*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2006, p. 254.

³⁰ Lucien Bély, *Les relations internationales en Europe, XVII^e-XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 2007, p. 576.

1.2.2. Le conflit de 1787 à 1792

La paix n'est que de faible durée alors que le conflit entre la France et l'Angleterre vient à peine de se conclure. Dès l'été 1787, les tensions renaissent de part et d'autre de la mer Noire. Le périple qu'entreprend Catherine II, au début de l'année 1787, sous la supervision de l'influent Potemkine, l'amène à quitter Saint-Petersbourg en traîneau pour Sébastopol en passant par Smolensk et Kiev³¹. En Crimée, la démonstration de force de la flotte nouvellement constituée à Sébastopol en l'honneur de l'impératrice inquiète les autorités ottomanes. Point d'achoppement entre la Russie et l'Empire ottoman, le traité de Kutchuk-Kainardji, avait finalement consacré une indépendance théorique à ce territoire bordant la mer Noire, en permettant toutefois aux Russes de maintenir des troupes. En 1778, à la faveur d'une révolte au sein du Khanat de Crimée, Catherine II intervient et permet à la Russie d'occuper la Crimée³². L'annexion en bonne et due forme est déclarée en 1783, situation que la Porte a du mal à digérer mais qu'elle reconnaît et valide en 1784 à l'issue d'une nouvelle convention rendant caduque l'indépendance de la Crimée. Ce n'est qu'à la faveur du déplacement de la tsarine en 1787, accompagnée à Sébastopol de l'empereur Joseph II, que les autorités ottomanes perçoivent l'activité militaire russe dans le port comme une énième provocation et humiliation et se résignent à prendre l'initiative et à déclarer la guerre. Un an après le début des conflits, la Révolution française bouscule la diplomatie européenne, entraînant le désengagement diplomatique de la France. L'Autriche, qui soutient la Russie en vue de récupérer la Bosnie et une partie de la Serbie, entame de son côté son retrait après la mort de Joseph II. Son frère, Léopold II, favorable à l'alliance avec la Prusse modifie les plans russes, alors que dans le même temps la Suède déclare la guerre à la Russie le 2 juillet 1789, ouvrant un second front au Nord. Malgré le retrait autrichien, la Russie poursuit l'offensive jusqu'à ce que l'Angleterre, consciente du risque d'expansion russe en Méditerranée, ne décide d'intervenir. En 1791, les deux parties concèdent à envisager une trêve avant que ne soit signé, en janvier 1792, un traité de paix à Iassy, mettant un terme au septième conflit russo-turc³³. Après quatre ans, la guerre se solde par une nouvelle défaite turque, sans pour autant que Catherine II ne parvienne à mettre en œuvre son « projet grec³⁴ ».

³¹ Hélène Carrère d'Encausse, *Catherine II, un âge d'or pour la Russie*, Fayard, Paris, 2002, p. 456.

³² Georges Castellan, *Histoire des Balkans, XIV^e-XX^e siècle*, Fayard, Paris, 1991, p. 203.

³³ Alain Blondy, *Le monde méditerranéen, 15 000 ans d'histoire*, Perrin, Paris, 2018, p. 272.

³⁴ Le projet de Catherine II visait à démanteler l'Empire Ottoman pour reconstituer un empire grec sous l'égide de son petit-fils Constantin, dont le prénom portait déjà en lui-même toute les attentes de l'impératrice russe. Afin de satisfaire Louis XVI et garantir son adhésion à ce qui constituait une fracture dans l'alliance formée avec la Porte depuis Louis XIV, la France devait recevoir l'Égypte, alors que l'Autriche héritait de la Bosnie et d'une partie de

Militairement le schéma a évolué depuis le précédent conflit. Les séquelles de la répression ottomane sont encore trop vives pour que renaisse une révolte en Grèce. Par ailleurs, la flotte russe évolue depuis la Crimée et les combats ont lieu principalement en mer Noire. Le 14 juillet 1788, la flotte ottomane est défaite par l'escadre de Sébastopol. En mer Égée, l'escadre menée par Orlov lors de la guerre précédente a laissé la place à une division de corsaires³⁵, commandée par Lambros Katsonis basée à Paros ou Zéa³⁶. Ce marin, originaire de Crimée et engagé au sein des forces russes, est chargé de mener la lutte de l'autre côté des Dardanelles. Après l'achat d'une frégate à Trieste, il réussit à constituer une petite flotte pour semer le trouble le long des côtes grecques et déstabiliser le commerce turc dans la région. Durant l'été 1788, la visite du vicomte d'Orléans, commandant l'*Iris* lui permet d'estimer cette flotte à quinze ou seize bâtiments³⁷ mais ce nombre de bâtiments est sans doute en deçà de la réalité, Alain Blondy estimant la flotte à soixante-dix unités³⁸. Rien qu'en mai 1788, les Russes mettent la main sur la flottille grecque de l'île d'Hydra et ordonnent l'armement d'une trentaine de bateaux³⁹. Loin d'être insignifiante, la nature des navires s'avère composite, ainsi l'officier de la Bantinaye, commandant la corvette la *Sardine* observe la présence d'un navire portant 24 canons, d'une polacre de 14 canons, d'une felouque montée par 200 hommes, ou encore d'une mouche de 4 canons⁴⁰. Face aux succès de Katsonis, la Russie décide de poursuivre l'armement de corsaires dont les actions démontrent la possibilité de perturber le commerce turc avec une force réduite, plaçant à sa tête le corsaire de Malte Guglielmo Lorenzi⁴¹.

Le commerce français ne semble que faiblement impacté dans un premier temps par les conflits. De Saint-Félix rapporte avec optimisme en septembre 1788 : « notre commerce est dans ce moment-ci, on ne peut plus libre⁴² ». Le calme n'est toutefois que relatif et passager. Plusieurs corsaires russes opèrent un peu partout en mer Égée des extorsions systématiques des

la Serbie. La Moldavie, la Valachie et la Bessarabie devaient être réunies et former la Dacie, un état indépendant mais à la solde de la Russie.

³⁵ Malgré des préparatifs menés depuis quelques mois en Méditerranée pour préparer l'arrivée d'escadres depuis la Baltique, Catherine II décide d'abandonner l'expédition ne pouvant compter ni sur le soutien logistique de l'Angleterre dont les positions ne lui sont plus aussi favorables, alors que le conflit avec la Suède en 1789 oblige à défendre Saint-Petersbourg. Sur le sujet, consulter M.S. Anderson, « Russia in the Mediterranean, 1788-1791 : a Little-known Chapter in the History of Naval Warfare and Privateering », *The Mariner's Mirror*, 45:1, p. 25-35.

³⁶ Joëlle Dalègre, *Grecs et Ottomans, (1453-1923), de la chute de Constantinople à la disparition de l'Empire Ottoman*, L'Harmattan, Paris, 2002, p. 159.

³⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o265, lettre du 28 août 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

³⁸ Alain Blondy, *Le monde méditerranéen, 15 000 ans d'histoire*, Perrin, Paris, 2018, p. 426.

³⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o146, lettre du 7 juin 1788, Bantinaye au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Corsaire de grande renommée et recruté par la Russie lors du septième conflit russo-turc. Il a fait l'objet de l'attention de Michel Fontenay dans l'article « Dans le sillage de Bonaparte : une conspiration d'un corsaire, natif du cap Corse, contre l'occupation française de Malte », *Cahiers de la Méditerranée*, n^o57, 1998, p. 153-172.

⁴² AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o277, lettre du 28 septembre 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

bâtiments français, emportant canons, poudres, fusils et une partie des vivres⁴³. Malgré l'absence d'escadre russe en Méditerranée, les expéditions corsaires russes malmènent durablement le commerce ottoman durant les années 1789-90. En octobre 1789, Amoureux annonce le départ des corsaires russes⁴⁴. Il faut donc attendre la fin de l'année 1790 –à l'exception de brèves résurgences à mettre encore au compte de Katsonis –pour voir les effets positifs des opérations navales entreprises par la flotte ottomane et constater les prémices d'une pacification. Confiant, l'ambassadeur lui-même entame la réduction de la station navale, ordonnant à la corvette la *Brune* et aux bricks l'*Alerte* et le *Tarleton* de retourner à Toulon⁴⁵. De son côté, la nation française de Smyrne reconnaît unanimement lors d'un conseil la station permanente d'un bâtiment de guerre dans le port comme non avenue face à la tranquillité retrouvée⁴⁶. Sans l'afficher, la nation craint surtout les débordements de ferveur révolutionnaire.

2. La Marine à l'épreuve des Russes, de la piraterie et de la course

En 1770, l'arrivée inédite d'une escadre russe en Méditerranée est remarquée par les puissances de la région et active aussitôt l'alerte à Versailles. Danger réel pour les positions commerciales françaises mais aussi pour l'Empire ottoman, la France engage sa Marine de manière composite visant prioritairement à se prémunir des contrôles que les Russes mettent en œuvre au contact des routes de commerce principales de la mer Égée. En parallèle, les stationnaires ont la charge de « nettoyer » les eaux de l'archipel grec en pourchassant ou en éliminant les bâtiments pirates favorisés par les Russes pour déstabiliser la région. Leurs missions sont pareillement de garantir le pavillon neutre, la sécurité du commerce et sa libre circulation.

2.1. Au chevet de la liberté de naviguer

La menace que fait peser la présence navale russe au Levant est prise très au sérieux à Versailles. La chambre de commerce de Marseille dispose d'anciens et très solides relais d'information auprès du roi. La correspondance qu'elle entretient avec les secrétaires d'État de la Marine successifs atteste d'une très bonne information à Versailles. Chaque nouvelle capture

⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o164, lettre du 21 juin 1788, Espinassy au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁴ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II f^o277-278, Smyrne, lettre du 26 octobre 1789, Amoureux, au chevalier de Seystres-Caumont.

⁴⁵ SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 5 f^o22, lettre du 12 décembre 1791, chevalier de Ligondès au ministre de la Marine et Archives diplomatiques de Nantes, A166PO 249 f^o130, lettre du 8 décembre 1790, Choiseul Gouffier au chevalier de Ligondès.

⁴⁶ Archives diplomatiques de Nantes, A166PO 249 f^o108, lettre du 28 juillet 1791, extrait des registres de la chancellerie du consulat général à Smyrne.

d'un bâtiment français fait l'objet d'une information auprès des ministres. Lorsqu'éclate le conflit russo-turc, Choiseul-Praslin met quelques mois avant d'engager des forces navales mais finit néanmoins par ordonner l'armement à Toulon d'une petite division navale. Signe des relais d'influence qu'ont les négociants marseillais à Paris, les premières raisons évoquées n'en sont pas moins surprenantes. Elles visent d'abord à « tranquilliser la place de Marseille sur les pertes auxquelles elle est exposée par ces corsaires⁴⁷ ». Ces dernières ne doivent toutefois pas être de nature à mettre en doute les réelles motivations du ministre dans la conservation du commerce français au Levant. Cette petite escadre appareille le 13 juillet 1770 et se compose de trois bâtiments, la frégate l'*Engageante*, commandée par Sade, et les chebecs le *Renard* et le *Caméléon*. Sade rejoint à Tunis le Comte de Broves en charge du bombardement de Tunis mais ne trouvant sur place que la frégate l'*Atalante*, commandée par le chevalier d'Oppède il prend le parti de rejoindre Malte, accompagné des deux chebecs. Le 27 juillet, il aborde dans le port de la Valette. Après avoir eu connaissance de la bataille de Tcheshmé⁴⁸, il annonce aux bâtiments marchands français qu'il donnera une escorte, les invitant à se tenir prêts à partir pour l'Archipel. À cette occasion, il embarque, avant de quitter le port, M. Fournely, drogman⁴⁹ et deux janissaires, estimant opportune l'assistance des Turcs dans les différentes escales de l'archipel grec⁵⁰. Alors qu'il approche de l'entrée de l'Archipel, Sade détache le chebec le *Renard* pour escorter trois bâtiments marchands à Salonique puis à Constantinople afin de prévenir l'ambassadeur de la guerre entre la France et Tunis de son projet d'escorter tous les marchands français. Le *Caméléon* est quant à lui chargé de prévenir la place de Chypre à Larnica⁵¹. Le choix de Larnica n'est pas aléatoire et répond à l'impératif de garantir la route entre l'Archipel et le Levant et tout particulièrement de protéger les bâtiments revenant chargés de blé d'Égypte.

La situation se dégrade après la bataille de Tcheshmé. À partir du 6 juillet 1770, les Russes se retrouvent en position de force vis-à-vis des Turcs mais également des autres nations étrangères. Les Français qui avaient été épargnés jusque-là, se font arrêter à chaque rencontre avec les Russes et font l'objet de contrôles de plus en plus nombreux⁵². En septembre 1770, la flotte russe se positionne à Paros et met un terme à la remontée des Dardanelles. La tension

⁴⁷ AN, Paris, Marine, B² 395 f^o82, lettre du 9 juin 1770, le secrétaire d'État de la Marine à Bompar.

⁴⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o146, lettre du 31 juillet 1770, Sade au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁹ Nom donné aux interprètes entretenus par les Européens.

⁵⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o144, lettre du 31 juillet 1770, Sade au secrétaire d'État de la Marine.

⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o147, lettre du 6 août 1770, Sade au secrétaire d'État de la Marine.

⁵² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. I. f^o144, lettre du 4 septembre 1770, chevalier de Saint-Priest au chevalier des Pennes.

monte jusqu'au blocus de Constantinople interrompant de fait tout le commerce maritime dans le nord de la Mer Égée. Durant l'été 1771, les Russes bloquent les ports de Salonique, Smyrne, Constantinople et en interdisent le passage aux navires de commerce français⁵³. Le mauvais état de la flotte ne permet guère aux Russes de faire durer le blocage. Ces derniers abandonnent l'idée de bloquer la capitale ottomane. Toutefois il faut attendre juillet 1772 pour que l'armistice signée entre les Russes et les Ottomans mette un terme au blocus russe.

Face aux Russes, la Marine fait l'expérience de la neutralité dans une région où l'arrivée des Russes bouleverse considérablement les usages diplomatiques et commerciaux séculaires ainsi que les principes juridiques établis et respectés par la plupart des puissances méditerranéennes. Ceux-ci imposent alors une défense active de la neutralité du pavillon et la liberté des mers. La réalité rattrape rapidement la théorie si bien que la sécurité qu'apporte la condition de neutre conduit en vérité à bien des tourments face aux pratiques russes. La garantie du commerce français avait d'autant plus d'importance que pour la France, principal pavillon étranger à transporter des marchandises ottomanes, ses marchands étaient liés par des obligations contractuelles inscrites dans des usages méditerranéens, comprenant un droit de compensation, qui exigeaient dédommagements en cas de perte⁵⁴. Outre la protection qu'ils offrent aux forbans grecs, les Russes exercent sur le commerce français un contrôle strict, mettant à mal la neutralité d'usage. Les discussions vont bon train, de même que les controverses, entre les officiers français et russes et achoppent sur le droit de la guerre. Les Russes soupçonnent les Français –qui naturellement s'en défendent –de vouloir passer des munitions de guerre auprès de la Porte. Certes la France et l'Empire ottoman sont de fait des alliés objectifs sans pour autant ne l'avoir jamais contractualisé, mais le soutien français s'avère davantage technique que matériel, prenant le chemin d'une assistance dans la formation et la modernisation des armées ottomanes plutôt qu'une aide directe et matérielle lors des guerres contre la Russie⁵⁵. Comme Christian Windler a su parfaitement en rendre compte, la France se refuse dans les faits à expédier des munitions navales ou des fournitures de guerre qui

⁵³ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o285, lettre du 10 août 1771, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁴ Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre, consuls français au Maghreb (1700-1840)*, DROZ, Genève, 2002, p. 324.

⁵⁵ Bonneval ou le baron de Tott sont les plus connus des officiers français participant à la modernisation de l'armée. Pour la marine ottomane, la modernisation de la flotte est mise en œuvre par l'ingénieur de Marine Le Roy et le sous-ingénieur Durest, entre les années 1784 et 1788, tandis que plusieurs officiers du génie ou de la marine dont Truguet participent à l'instruction des futurs officiers turcs au sein de la nouvelle école impériale des ingénieurs de la Marine réorganisée entre 1783 et 1784 et composée de trois divisions : génie militaire, navigation et construction navale. L'assistance française s'interrompt dès le début des hostilités entre la Russie et l'Empire ottoman afin de ne pas prendre part au conflit. Voir Daniel Panzac, *La marine ottomane, de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, CNRS Éditions, Paris, 2009, p. 219, 229 et 250.

s'apparentent alors à un tribut réservé aux puissances de second rang⁵⁶. Néanmoins, la position française se fissure après la guerre de Sept Ans. Si la vente de matériel de guerre à destination de la régence de Tunis est concédée par le secrétaire d'État de la Marine, elle n'a cependant lieu qu'à la condition qu'elle reste dissimulée aux régences afin de conserver la dignité française ou toute assimilation à une puissance inférieure. Dans un jeu diplomatique parfaitement commun à toutes les nations, la Russie cherche à vérifier les chargements des pavillons neutres, la France s'en offusque. Ne pouvant s'opposer directement à la puissance française, la politique russe est de gêner au maximum le commerce turc et par voie de conséquence d'asphyxier l'économie ottomane. Les consuls, comme les officiers de la Marine et l'ambassadeur dénoncent fermement les atteintes aux droits des neutres. Les informations remontent jusqu'aux deux cours respectives. Saint-Pétersbourg reconnaît la position des neutres et demande aux amiraux russes de désavouer les courses des pirates grecs⁵⁷. Dans le même temps, Saint-Priest, ambassadeur de la France auprès de la Porte envoie son premier secrétaire à l'amiral Orlov au sujet de la prise de bâtiments français, en opposition selon lui avec la neutralité du pavillon français. Si les Français peuvent, selon le droit de la guerre, naviguer pour le compte des Turcs sans rencontrer de difficulté, dès lors qu'ils ne sont chargés d'aucuns effets de guerre, sur le terrain la multiplication des visites démontre une opposition entre le discours et les actes. En vérité, l'amiral Orlov fait fi de toutes injonctions et refuse d'appliquer les règles, de même qu'il conteste le désistement du droit de visite, comme celui de laisser passer les personnes et les marchandises turques⁵⁸. De fait, le recours au pavillon neutre demeure précaire. S'il reste une des seules alternatives au pouvoir ottoman de poursuivre l'approvisionnement de la capitale par la mer, il présuppose une libre circulation des bâtiments neutres, ce qui est loin d'être assuré. Qu'importe qu'ils soient français, l'amiral Orlov ordonne de visiter et d'arrêter tous les navires chargés de riz et de blé, les denrées alimentaires s'apparentant quasiment alors pour l'officier russe à des munitions de guerre⁵⁹.

Nous ne saurions rendre compte d'une liste exhaustive des bâtiments marchands français visités ou arraisonnés tant les correspondances des officiers de Marine ou des consuls en font mention. Les corsaires russes, comme certains forbans, attaquent en meute. Toutes les astuces sont bonnes pour gêner sans fâcher les Français ou éviter de porter trop atteinte au

⁵⁶ Christian Windler, *La diplomatie comme expérience de l'autre consuls français au Maghreb (1700-1840)*, DROZ, Genève, 2002, p. 536.

⁵⁷ N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 1956, p. 133.

⁵⁸ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. I. f°150, lettre du 3 avril 1771, chevalier de Saint-Priest au chevalier des Pennes.

⁵⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f°252, lettre du 20 décembre 1771, Mayragues au secrétaire d'État de la Marine.

pavillon neutre. Au mois de mai 1772, six navires de commerce chargés de grain français sont arrêtés et emmenés sous escorte russe à Nausse, dans l'île de Paros. Le chevalier d'Oppède, commandant la frégate la *Sultane*, se charge de négocier avec les autorités russes la relâche des navires. Le déplacement du Français n'y changera rien et ses revendications demeurent lettre morte. Les Russes continuent d'arraisonner les navires français, persuadés de la mauvaise foi française. Certaines négociations sont toutefois plus chanceuses. En 1774, le chevalier de Montgrand, commandant la *Flèche* est chargé d'exiger des Russes la restitution de la polacre la *Vierge de Grâce*, abandonnée par son équipage à la vue d'un corsaire russe. Les négociations débutent dès l'arrivée de l'officier français à Ipsera où le corsaire est retrouvé, accompagné d'une frégate de 28 canons. Le chevalier de Montgrand se refuse d'emblée à payer une rançon pour sa libération, écrivant :

Je jugeais qu'il m'était facile de terminer cette affaire moyennant une centaine de piastres, mais cela eût été d'un trop dangereux exemple pour l'avenir, car il n'est pas un de ces corsaires tous armés et commandés par des Grecs qui pour avoir cette somme n'eût cherché à mettre tant d'autres vaisseaux dans le cas de ce dernier⁶⁰.

Après deux refus, le chevalier de Montgrand se décide à se rendre directement chez l'officier russe, menaçant le Russe –« dont je ne doutais pas qu'il ne fût blâmé » –d'exiger la restitution et des indemnités directement à Paros où siège le général russe. Après réflexion, ce dernier consent à restituer la prise, exigeant toutefois d'être remboursé des frais d'entretien du navire. Soupçonnant une manière détournée d'apporter une forme de rançon au corsaire initiateur de la prise, le chevalier de Montgrand accepte sous réserve d'une visite commune, accompagné du marchand français pour attester de la conformité des demandes. Malgré la restitution du navire français, la lourdeur des négociations, les recours réguliers et l'énergie déployée par les officiers de la Marine et par le personnel consulaire, illustrent le travail de sape orchestré par la marine de guerre russe et ses corsaires. En entretenant de la sorte une pression constante, en faisant perdre du temps et en obligeant le commerce à modifier les itinéraires de navigation, ces attaques créent un climat de peur permanente dès que se dégage à l'horizon un bâtiment, de surcroît lorsque le pavillon déployé s'avère être russe.

Les visites russes sur des bâtiments marchands français ne s'arrêtent pas aux seuls navires solitaires. En décembre 1771, de Mayrargues, commandant la frégate la *Chimère* croise quatre corsaires russes voulant visiter les bâtiments marchands qu'il escorte sous prétexte qu'ils

⁶⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o174, lettre du 10 avril 1774, chevalier de Montgrand au secrétaire d'État de la Marine.

contiennent des blés et du riz. Malgré la ténacité des Russes, le litige ne va pas plus loin. La *Chimère* n'est pas un cas isolé puisqu'au mois d'août précédent, l'*Engageante* adopte la même position. En septembre 1772, Lyle Callian commandant l'*Atalante* rencontre la frégate russe l'*Afrique* à Samos. La volonté du Russe de visiter les bâtiments que le Français escorte est l'occasion d'une longue discussion entre les deux hommes. Voici la réponse de l'officier français :

Je lui ai répondu que ma cour m'avait ordonné d'avoir pour les vaisseaux russes tous les égards qui se doivent entre puissances amies, et que je n'y manquerais pas. Mais m'a-t-il dit, vous voulez faire entrer des bâtiments chargés de munitions dans les places que nous bloquons, vous vous trompez, lui ai-je répondu, je connais les droits de la guerre et je ne conduirai pas de munitions à toute place que je trouverai bloquée. Je suis dans ces mers pour y protéger les bâtiments marchands de ma nation contre les forbans, et non pour les autoriser à violer les droits de la guerre : je ne fuis au passage d'aucune place bloquée, je cours la mer qui est libre, ce serait manquer au pavillon qui m'a été confié que de permettre qu'on visitât les bâtiments qui sont sous sa protection⁶¹.

N'en déplaise à l'amiral Spiritov qui ordonne à ses commandants de « traiter amicalement tous les vaisseaux français, autant ceux de guerre que les marchands⁶² », l'attitude des Russes reste de prime abord hostile. Plusieurs frégates françaises se font prendre en chasse par des bâtiments russes. En septembre 1771, la *Gracieuse* convoyant plusieurs bâtiments marchands est poursuivie par deux navires russes et se dispose « à les combattre » si l'occasion se présente⁶³. Un mois auparavant, le chevalier de Tressemanes, commandant la frégate l'*Engageante* est chassé par un vaisseau de cinquante canons et par une felouque aux abords de l'île de Mytilène, non loin de l'entrée du canal des Dardanelles. L'officier français met de suite en panne pour les attendre et répond non sans malice aux Russes : « je priai l'officier de dire à son capitaine M. Crux de s'épargner à l'avenir l'ennui de me chasser et à moi celui de l'attendre, que je ne ressemblais pas plus à un vaisseau turc que lui à un forban.⁶⁴ » La frégate la *Topaze* se fait quant à elle tirer dessus à de multiples reprises par un bâtiment russe, commandé par un Grec, dont deux boulets touchent la sainte-barbe et le grand-mât⁶⁵. Conscient du risque d'escalade, le secrétaire d'État de la Marine rédige les instructions prescrivant d'éviter toute

⁶¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o38, lettre du 18 septembre 1772, Lyle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

⁶² AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o199, lettre du 25 avril 1771, Spiridov à Durand de Sausse.

⁶³ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o263, lettre du 28 septembre 1771, comte de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o274, lettre du 30 juillet 1771, chevalier de Tressemanes au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o195, lettre du 19 juillet 1771, Durand de Sausse au secrétaire d'État de la Marine.

surenchère, la France se gardant bien d'intervenir militairement dans la région, la Royal Navy s'étant engagée à soutenir la flotte de Catherine II en cas de conflit avec la France⁶⁶.

Après trois ans de guerre, la piraterie s'essouffle temporairement⁶⁷. Les croisières russes et françaises et les prises ou les destructions d'embarcations, hors-la-loi aux yeux des français, laissent les eaux grecques dans une relative tranquillité. Les observations de bâtiments suspects se font plus rares, de même que les demandes de convoi. Ces dernières années, les Russes ont armé de nombreux bâtiments, principalement composés d'Albanais et de Grecs recrutés sur place, pour croiser le long des côtes et poursuivre toutes les unités suspectes. Bon nombre de marchands français préfèrent dorénavant naviguer seuls. L'arbitrage entre sécurité et rapidité penche de nouveau pour la seconde des options. L'accalmie n'est que de courte durée. Le départ des Russes est une invitation au réveil des pirates. L'hibernation forcée des felouques, tartanes ou des pinques prend fin dès lors que le risque naval s'efface. D'autant que les raisons pour lesquelles ces populations ont pris les armes sont toujours vives. La dévastation de la Morée est encore d'actualité. Les braises sur lesquelles couvait la piraterie sont restées chaudes. Le départ d'une partie des forces coercitives ranime le feu latent.

2.2. Les Échelles sous la menace des « Mangeurs de navires »

La piraterie est endémique en Méditerranée, fluctuante au gré des crises et des enjeux diplomatiques ou économiques. Elle est, dans ces eaux, aussi vieille que l'histoire disait Fernand Braudel qui qualifiait les pirates tantôt de mangeurs de navires ou de pilleurs de rivages⁶⁸. La nature de la piraterie ou forbannerie varie ainsi selon les époques, les guerres et les dévastations. Lorsque la terre ne permet plus de subvenir aux besoins, alors les regards se tournent vers la mer avec toutes ses récompenses et les risques cabotant dans son sillage. Si la piraterie impacte toutes les nations maritimes, certaines puissances, suivant leurs intérêts particuliers, ferment les yeux lorsque ces derniers vont dans leur sens. Les Ragusains⁶⁹ laissent ainsi, par pragmatisme, libres de leur mouvement, les pirates albanais lorsque cela affaiblit leurs adversaires économiques, mais n'hésitent pas à les chasser lorsque ces derniers inquiètent leur

⁶⁶ Ferenc Tóth, « Missions militaires françaises en Turquie à la fin de l'Ancien Régime. Le baron de Tott et La Fitte-Clavé (1769-1784) », dans Frédéric Dessberg & Éric Schnakenbourg (dir.), *Les horizons de la politique extérieure française, stratégie diplomatique et militaire dans les régions périphériques et les espaces seconds (XVI^e-XX^e siècles)*, Peter Lang, 2011, p. 279.

⁶⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o177, lettre du 3 novembre 1773, La Clue au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁸ Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II*, Armand Colin, dixième édition, 2017, tome 2, p. 455.

⁶⁹ Habitant de Raguse, ville italienne du sud-ouest de la Sicile.

ville⁷⁰. Durant les conflits russo-turcs, forbannerie et course se partagent la violence ayant cours dans l'archipel grec. Les Russes n'hésitent pas à soutenir et instrumentaliser l'armement de corsaires et de pirates grecs afin de déstabiliser les navigations turques alors que dans le même temps de très nombreux grecs exilés par les dévastations profitent de la déstabilisation créée par la guerre pour attaquer les bâtiments de commerce passant à proximité de leur repère dissimulé dans les criques. Les déprédations relatées par les survivants font état d'une rare violence. À la différence des Antilles, où la piraterie a été écartée depuis la seconde moitié du XVIII^e siècle, la Méditerranée continue d'être témoin d'excès de fièvre réguliers associés à une brutalité quotidienne. Les captures de navires de commerce jalonnent la correspondance consulaire alors que dans le même temps les équipages des bâtiments du roi en station font l'expérience de la violence hors de la guerre et font face à des nombreux actes de guérilla navale.

2.2.1. Une piraterie sporadique et omniprésente

La proposition cartographique n'est pas exhaustive et ne rapporte que les rencontres, les attaques ou les captures de marchands dont les officiers ont directement ou indirectement eu connaissance.

Carte 18. Zones de piraterie dans l'archipel grec (1770-1776)



⁷⁰ Jean-Pierre Gourévitch, *La Méditerranée, conquête, puissance et déclin*, Édition Desclée de Brouwer, Paris 2018.

Sources : AN, Paris, Marine, B⁴ 116 à 122, correspondances des officiers de Marine avec le secrétaire d'État de la Marine.

La localisation de la forbannerie est fluctuante dans le temps et dans l'espace. Il arrive parfois que le consul de Salonique parle de tranquillité de son échelle alors que celui de Naples de Roumanie déplore de son côté l'intensité des déprédations dont les marchands français ou étrangers font les frais. L'excès de fièvre peut prendre brutalement, sévir juste le temps d'un été et ne concerner qu'une ou deux embarcations de forbans comme il peut être chronique et saisonnier selon une culture locale ou une activité économique bien établie.

Durant les premières années de guerre, la forbannerie est localisée principalement dans le sud et à l'est de la Grèce. La Morée est particulièrement touchée comme nous avons eu l'occasion de le constater, mais la menace s'étend plus au nord suivant un axe allant de Cérigue à Andros. Autour de la Crète les croisières sont pratiquées par des Sfakiotes⁷¹, considérés par le consul de la Canée comme les « pirates les plus à craindre⁷² ». Dans l'est, dans les îles ioniennes, les forbans viennent principalement des îles de Zante ou de Céphalonie mais ces hommes naviguent plus loin de leurs îles respectives. Le capitaine français Ventre en route pour Salonique se fait attaquer à Milo par trois felouques portant pavillon russe mais venant des îles ioniennes⁷³.

Si les officiers de Marine connaissent les zones où les prédations sont les plus courantes, le plus important est de localiser précisément la présence des pirates afin de reprendre l'avantage. Essentiel au commerce, le réseau consulaire prend ainsi une dimension tout à fait stratégique et performante pour les stationnaires, balançant si cela est possible la circulation de l'information tout aussi rapide parmi les populations locales s'exerçant à la piraterie. À ce titre, il est bien évident que les réseaux d'information construits par les Français au cours du temps disposent d'un *alter ego* certainement plus performant encore au sein des communautés grecques insulaires ou non, où chaque passage de frégates est rapporté et partagé. Pour les Français, les échanges entre les consuls et les officiers sont nombreux et lors de la plupart des escales le motif principal de la visite est de s'enquérir auprès du consul du climat politique, économique ou sécuritaire. L'information est une obligation stratégique et provient, dans la plupart des cas, d'enquêtes de terrain menées *via* le réseau consulaire et transmises le plus rapidement aux stationnaires. L'escale d'un navire de guerre offre au consul l'opportunité de

⁷¹ Habitants de l'île de Leucade dans les îles Ioniennes.

⁷² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. III, La Canée, lettre du 6 juin 1771, Amoureux au chevalier des Pennes.

⁷³ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. III, f^o49-52, La Canée, lettre du 17 décembre 1770, Amoureux au chevalier des Pennes.

transmettre les informations les plus récentes et renvoie parfaitement à cette élégante formulation introductive de Silvia Marzagalli : « le rythme des dépêches en Méditerranée épouse souvent celui des navires⁷⁴ ». De temps à autre, avec une régularité que nous ne saurions exposer, la découverte d'une embarcation pirate ne peut attendre le retour certain mais aléatoire d'une unité de guerre, obligeant à faire parvenir avec la plus grande célérité l'information aux stationnaires. Aussi voit-on en pleine saison estivale, le consul de Salonique Saint-Marcel, dépêcher un émissaire pour faire parvenir au plus vite au commandant de la station la localisation exacte d'une embarcation pirate⁷⁵. Encore faut-il connaître la position des stationnaires, volontairement incertaine. Même si les officiers de Marine partagent avec les consuls leur programmation de croisière, le saut de puce permanent force ainsi à déposer les renseignements en certains consulats clés.

Loin s'en faut, les consuls et autres personnels du corps diplomatique ou commercial ne sont pas les seuls en quête de renseignements. Ainsi, les marins se gardent bien d'adopter une position passive vis-à-vis des consuls. Au printemps 1775, le lieutenant de vaisseau Castellane Majastre, commandant la *Sardine*, mène l'enquête pour retrouver les traces d'un bateau grec soupçonné de piraterie entre Miconos et Tino. L'officier de vaisseau n'hésite pas à proposer aux habitants une rétribution financière en échange de renseignements. Ses recherches l'amènent à questionner un négociant français installé depuis plusieurs années dans ces eaux. Ce dernier décline mais interroge lui-même son entourage. Le Grec est finalement découvert chez les religieux de Monte Santo⁷⁶. Si la dénonciation peut parfois s'avérer payante, elle reste minoritaire. Le réseau consulaire peut aussi être employé de manière plus active. La guerre des nerfs ne fait pas l'économie d'une guerre de l'information. Dans une région où les nouvelles circulent vite et où les rumeurs peuvent soulever les foules, l'information est une arme d'une importance capitale. Aussi voit-on les consuls pratiquer fréquemment la désinformation afin d'inciter les pirates à rester cachés. En 1767, le consul Lemaire explique aux députés de la chambre de commerce de Marseille avoir laissé traîner l'idée que des frégates françaises sont restées en Grèce « afin qu'on croit qu'ils continueront de croiser dans les mers et que cette persuasion puisse servir à contenir les malfaiteurs.⁷⁷ » Le commandant de l'*Engageante* fait une demande similaire au consul de Cérigue et l'invite à faire circuler abondamment l'information

⁷⁴ Silvia Marzagalli (dir.), *Les Consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Classiques Garnier, Paris, 2005, p. 9.

⁷⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o133, lettre du 30 août 1785, Saint-Marcel au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁶ Porte aujourd'hui le nom de mont Athos. AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o27, lettre du 30 mai 1775, Castellane Majastre au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁷ ACCM, J470, lettre du 5 juillet 1766, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

de la prise d'un bâtiment pour faire augmenter « la crainte qu'ils avaient déjà de la vigilance des frégates de France depuis la nouvelle de la prise de M. Glandevès et de la mienne⁷⁸ ». De la même manière, l'arrivée d'une division est annoncée bien en amont afin de laisser toujours traîner le doute d'une présence navale croisant le long des côtes.

2.2.2. Heurs et malheurs de la répression

La difficile réduction au silence de la piraterie tient pour beaucoup à la nature de la piraterie comme au découpage extrême des côtes méditerranéennes. Les nombreuses calanques et autres sinuosités des rivages offrent de nombreuses cachettes idéales, invisibles depuis la mer et masquées des croisières navales. Ces dernières sont par ailleurs aisément défendables lors d'une descente et parfois praticables par la mer uniquement à partir de chaloupes. La dangerosité et la violence des combats ne sont pas à prendre à la légère. L'enlèvement d'une embarcation pirate doit alors affronter un feu ennemi nourri directement depuis la côte sans l'assurance d'un soutien de l'artillerie du bâtiment-mère, annulant ainsi l'avantage militaire de la Marine royale. Les choix tactiques adoptés par les pirates, en terrain favorable, rééquilibrent le rapport de force entre la Marine et les forbans, parfois même brisant l'asymétrie des rapports de force. Dans nombre de cas, les pirates se réfugient à terre dès lors qu'une frégate française apparaît à l'horizon. Ces derniers font alors appel à tous les moyens disponibles pour fortifier leur position rendant toute attaque extrêmement complexe et potentiellement coûteuse en hommes. En janvier 1772, la frégate la *Topaze* entame une chasse à l'encontre d'un navire suspect. La course poursuite se termine au fond d'une anse où les chaloupes envoyées par la frégate essuient de nombreux coups de fusils depuis la terre⁷⁹. Grâce au soutien militaire des habitants, le rapport de force s'inverse ou s'équilibre. L'armement des chaloupes par de petites pièces d'artillerie ne modifie pas toujours le rapport de force, d'autant qu'elle n'est pas sans défaut⁸⁰. En 1788, apprenant la présence d'un navire pirate près de Coron, Saint-Félix ordonne de le saisir. S'ensuit un combat de quatre heures, mené par la chaloupe et le canot de la *Pomone*, aidé du *Gerfaut*, contre mille hommes selon Amoureux⁸¹ et l'on déplore côté français près de

⁷⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o288, lettre 10 août 1771, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o52, lettre du 5 janvier 1772, Fraudran de Taillade au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁰ En 1788, l'attaque menée sur les côtes de Magne par les chaloupes de la frégate la *Pomone* et par le *Gerfaut* montre les limites des pierriers, chaque coup tiré démembrant les liaisons des embarcations. Dans le même temps, les espignoles (arme à feu dont le canon est très court et évasé) crèvent l'une après l'autre, réduisant le potentiel de feu des stationnaires. Voir ACCM, E95, juillet 1788, compte rendu du combat contre un corsaire russe, chevalier de Bataille au marquis de Saint-Félix.

⁸¹ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II f^o261-264, Smyrne, lettre du 26 juillet 1788, Amoureux au chevalier de Seystres-Caumont.

11 morts et 25 blessés graves. Un lieutenant ainsi qu'un élève de la marine et un volontaire perdent la vie, tandis que trois autres élèves sont très gravement blessés⁸². Les relations de l'incident donnent lieu à de rares scènes de violence en période de paix. La même année, le 29 novembre 1788, le comte de Ferrières, commandant la corvette la *Belette*, chasse un navire pirate jusqu'à proximité des côtes avant d'essayer le feu ennemi de la côte et perdre un homme, tandis que plusieurs autres sont blessés⁸³. La terre offre une réelle sécurité pour les corsaires. Peu de temps après le combat meurtrier du *Gerfaut* contre un corsaire russe, le *Tarleton* subit lui aussi le feu des « habitants du rivage⁸⁴ ». Cette insécurité de la terre s'étend même hors des poursuites ou des chasses. Alors qu'un des canots du *Zéphyr* est à Zéa pour faire de l'eau et du bois, l'équipage subit une attaque venant des alentours⁸⁵. Nous ne saurions dire si les Français sont visés personnellement ou s'il y a confusion de la part des Grecs.

La méconnaissance de certaines côtes est encore un frein à toutes opérations viables, rendant encore plus essentielles les campagnes menées par Chabert⁸⁶. Le chevalier de Glandevès remet à plus tard une opération pour détruire les pirates repliés dans les calanques crétoises, concédant :

Les premiers [pirates] qui étaient répandus en très grand nombre dans l'archipel [...] se retirèrent presque tous dans leur port, d'où ils font encore beaucoup de mal, sortant et interceptant tous les bâtiments qui passent à portée [...] peut-être serait-il plus aisé de les détruire par mer. Je l'ignore n'ayant dans mon port personne qui connaisse ce port⁸⁷.

⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o249, lettre du 11 juillet 1788, Dalmas de la Bessier, commissaire élève.

⁸³ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. VII f^o178-179, Zante, lettre du 16 février 1789, Saint-Sauveur au chevalier de Seystres-Caumont.

⁸⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o267 verso, lettre du 28 août 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o146, lettre du 27 juin 1774, chevalier de Monteil au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁶ En mer Méditerranée, durant près de deux décennies un travail de fourmis est à l'œuvre, sous le compas de Chabert (admis à l'Académie de Marine en 1753 pour ces relèvements de l'entrée du golfe de Saint-Laurent). Avant la guerre de Sept Ans ce dernier avait présenté à l'Académie de Marine un *Projet d'observations astronomiques & hydrographiques, pour parvenir à former pour la mer Méditerranée, une suite de cartes exactes*. Voir Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel, Beutemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 165. La guerre déclarée, le projet est mis entre parenthèses. Il ne reprend qu'en mai 1764. Chabert mène alors plusieurs campagnes successives en 1764, 1766, 1768, 1771 et 1776. La campagne de 1768 l'amène à relever et améliorer les connaissances des côtes espagnoles et italiennes. L'*Hirondelle* qu'il commande relâche à Majorque, à Naples, Livourne puis Malte. Elle fait route ensuite pour la Méditerranée orientale, relâche ainsi à Alexandrie, Seydes, et Chypre, avant de rentrer à Toulon. Les campagnes suivantes se concentrent uniquement sur l'archipel grec. De ces campagnes, Chabert nous a légué une importante et riche collection de documents conservée aux Archives nationales dans la série 2JJ (Voir AN, Paris, Marine, 2JJ 20 à 49, Manuscrits de M. Chabert (1680-1807). Le futur amiral Truget, en station plusieurs années au Levant, cartographie de son côté la mer de Marmara, les Dardanelles, les côtes d'Asie Mineure et les abords de Smyrne. Voir Étienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, Paris, 1999, p. 299.

⁸⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o186, lettre du 20 juillet 1771, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

Ces lacunes ne sauraient se réduire d'ailleurs aux seules interventions armées mais touchent l'ensemble de la chaîne opérationnelle, affectent la navigation régulière comme les poursuites dans les calanques. Narbonne Pelet manque de peu un dramatique naufrage à cause d'une roche non cartographiée à proximité de l'île d'Hydra⁸⁸. La croisière n'a pourtant pas lieu au nord de Lemnos, dans une zone que la Marine côtoie peu, mais bien au cœur d'un secteur faisant partie des côtes les fréquentées par les français. La nécessité de nouvelles cartes se fait quotidiennement plus impérieuse malgré l'embarquement de pilote pratique lors de chaque séjour en mer Égée. À l'exception de quelques pilotes réputés, tels que Paul Brest et ses fils, les officiers se méfient, pour l'ensemble, du niveau de compétences. L'officier Basterot de la Barrière explique :

Nous en avons deux ordinairement, l'un provençal et l'autre grec. Le premier n'est essentiellement pilote que des côtes des de France, le second [...]se prend à l'île de l'Argentièrè n'est souvent pas plus instruit que le premier et ne s'embarque que pour se former. D'ailleurs, les grecs accoutumés à naviguer sur de très petits bâtiments sont toujours embarrassés, timides, incertains, ils se trouvent à bord de nos frégates ou corvettes et ne nous pilotent hardiment que dans les ports où nous connaissons nous-mêmes⁸⁹.

La nature des adversaires ajoute une entrave supplémentaire. La différenciation entre les pirates et les corsaires s'avère compliquée et de nombreuses embarcations suspectes passent de l'une à l'autre avec aisance suivant les circonstances sans que ni les consuls, ni les officiers de Marine ne parviennent à distinguer l'une de l'autre⁹⁰. Le commandant de l'*Engageante* rappelle au ministre la difficulté qu'il éprouve de faire la lumière sur la nature des armements forbans ou corsaires, malgré l'aide du chargé des affaires de Malte :

Je vous avoue que malgré tous les éclaircissements que le zèle pour le service du roi a suggéré à M. le commandeur de Pennes, il me paraît encore bien difficile de connaître à ne pas s'y méprendre les différents bâtiments corsaires et forbans qui profitent de la circonstance pour infester les mers de l'Archipel et de la Morée. Ils changent de nature du soir au matin et sont même étayés dans les ports de la République de Venise où ils portent le fruit de leur piraterie⁹¹.

⁸⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o256, lettre du 20 août 1771, Narbonne Pelet au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o5, lettre du 6 janvier 1789, Basterot de la Barrière au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁰ Au XIX^e siècle, Méchain, consul de Larnaca, utilise même l'expression de « course de piraterie » illustrant la continuation du phénomène de même que la complexité pour les consuls à saisir la nature exacte du danger, s'il en existe une seule. Cette expression provient de l'ouvrage de Alexandre Massé, *Un empire informel en Méditerranée. Les consuls de France en Grèce et dans l'Empire ottoman : image, ingérences, colonisation (1815-1856)*, Classiques Garnier, Paris, 2019, p. 272.

⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o271, lettre du 24 avril 1771, chevalier de Tressemanes au secrétaire d'État de la Marine.

Entre les pirateries grecques, la course turque ou russe et le soutien vénitien ou ragusain, la confusion gagne du terrain. Il est même parfois difficile d'empêcher l'emballement des équipages. Faisant de l'eau aux îles d'Horlac, l'équipage de l'*Aurore* prend connaissance d'une embarcation pirate. Aussitôt le capitaine de vaisseau de Bompar, qui commande la frégate fait armer en guerre deux chaloupes et sa galiote. Au milieu de la nuit les embarcations s'élancent et réussissent à rejoindre le bâtiment qui se révèle être composé de Turcs. La première salve de tir engage le combat sans que l'on sache véritablement qui en fut l'instigateur, les Français accusant naturellement les Turcs d'être fautifs. Qu'importe, le premier assaut cause plusieurs blessés et un mort parmi les embarcations de la frégate, et entraîne la riposte française jusqu'à la prise du bâtiment⁹².

La dangerosité de la piraterie en mer Égée tient aussi de la nature variée de celle-ci. Les corsaires russes pour certains lourdement armés frayent de concert avec des petites voire très petites embarcations. Cette piraterie tient lieu et place de complément économique, ne s'activant que lorsque les chances de réussite, savamment calculées, sont réunies. Aussi, des eaux apparaissant calmes pour des unités marchandes de forts tonnages demeurent dangereuses pour les bâtiments légers. Ce phénomène est mis en lumière par le chevalier de Monteil, et renvoie à la notion d'asymétrie évoquée précédemment :

Ces bandits n'entreprennent quelques déprédations qu'aux moments seuls ou quelque faible navire ou chaloupe de commerce passant à portée, ils ont lieu de se jeter sur un bateau [...] et cacher promptement leurs armes en se dispersant de nouveau. Cette espèce de piraterie devient d'ailleurs fort rare, ce qui augmente d'autant plus la difficulté de surprendre et saisir quelqu'un de ces malheureux que l'occasion rend écumeurs de mer⁹³.

Avec une majorité de barque, de tartane et de pinque dans la flotte de commerce française⁹⁴, la piraterie est un risque avéré. Que dire toutefois de la position de Charles Carrière à ce sujet, observant l'impact des forbans sur le siècle comme « négligeable » ? L'auteur chiffre la forbannerie à seulement douze captures ou pillage entre 1720 et 1792⁹⁵. Même si les chiffres ne prennent en compte que les navires assurés, ce qui en paix n'était pas toujours le cas, comme l'explique l'auteur, ces données nous paraissent bien faibles au regard de la correspondance des

⁹² AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o17, lettre du 21 septembre 1775, Bompar au secrétaire d'État de la Marine.

⁹³ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o139, lettre du 8 mai 1774, chevalier de Monteil au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁴ Le tonnage moyen des barques se situe autour de 80 tonneaux alors que celui des pinques est en moyenne de 57 tonneaux. Entre 1756 et 1772, la majorité des bâtiments français en escale à Chio est composée de barques (36%) de pinques (17%) et tartanes (14%) et de polacres (10%), voir dans Daniel Panzac, *La caravane maritime, marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 31.

⁹⁵ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut histoire de Provence, 1970, p. 484.

consuls et des officiers de Marine. Sans doute faut-il distinguer les attaques subies par les marchands français et les captures réelles dans la mesure où toutes les attaques, les prises ou les vexations ne se traduisent pas par la perte de la cargaison et du navire. Rien qu'entre juin et août 1773, deux navires français sont attaqués par des forbans. Un des navires est mentionné comme capturé par le consul Lemaire, pourtant Charles Carrière ne dénombre aucune prise durant l'année 1773. Le 6 juin 1773, le capitaine Keveille, commandant la pinque la *Sainte-Anne*, chargée de riz, est capturé par deux bateaux armés de dix-neuf hommes⁹⁶. Deux mois après c'est au tour du capitaine Gandolphe de Marseille d'être attaqué par un bateau forban armé de quarante hommes d'équipage, démontrant la multiplication durant le conflit des gênes occasionnées par la piraterie.

La variété des visages que revêt la piraterie est illustrée par l'officier Lyle Taulane. Ce dernier offre un témoignage également instructif, démontrant l'imbrication entre le commerce et la piraterie, dès lors que certaines embarcations servent suivant la situation à pratiquer ces deux formes d'activités économique :

J'ai appris ici qu'il arrive souvent que des simples bateaux faisant le transport de commerce dans ce golfe en cette ville, attaquent et pillent les navires marchands, c'est-à-dire que lorsqu'ils aperçoivent des petits bâtiments ils embarquent là où ils sont ou au premier endroit une trentaine d'hommes tous armés (ils le sont toujours) et lorsqu'ils le peuvent il y prennent et volent ce qu'ils veulent, et leurs coups faits, ils débarquent tout de suite ces coquins et le bateau continue son transport de bois ou autre effet et s'il y avait quelque indice pour les soupçonner, ils nient le tout⁹⁷.

Si comme nous l'avons observé au cours d'un chapitre précédent, la chambre de commerce de Marseille travaille de concert avec le secrétaire d'État de la Marine pour répondre de manière technique aux problématiques, les officiers ne sont pas en reste faisant remonter au ministre leurs propositions, afin de coller plus justement aux problématiques techniques des contrôles et des croisières. Pour lutter contre cette forme de forbannerie, Lyle Taulane propose de faire reposer également sur la place de Marseille l'effort militaire et préconise d'augmenter les équipages des navires marchands français, bien conscient que les bâtiments de guerre français ne peuvent surveiller tous les golfes, toutes les routes et escorter tous les navires. Le chevalier de Narbonne appuie de son côté, de manière tout à fait complémentaire, une forme de « démilitarisation » par l'enlèvement de toutes armes à bord des navires rencontrés par les stationnaires français, d'après le constat que de nombreux navires –qu'il suppose pirates

⁹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o235, lettre de 1773, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o59, lettre du 20 février 1774, Lyle Taulane au secrétaire d'État de la Marine.

–disposent de patentes. Avant même l'accord de sa tutelle, il procède par ailleurs au désarmement de plusieurs bâtiments suspects⁹⁸. En l'absence de preuve de piraterie, mais persuadé des mauvaises intentions de certaines embarcations, ses agissements se veulent avant tout préventifs : « Ces pinques ou bateaux grecs, qui à l'abri de leurs patentes grecques et de quelques marchandises du pays qu'ils ont sur leur bord courent tranquillement ces mers avec leurs armes et en nombre d'hommes [...]qu'il est inutile que le roi envoie des frégates ici pour la sûreté du commerce si on ne met pas ordre à ce nouveau brigandage au moins par les désarmements⁹⁹ ».

2.2.3. Le douloureux retrait russe

En 1774, le retrait des forces russes de l'archipel grec est désordonné. Le traité de paix de Kuçuk Kaïnardji signé le 21 juillet 1774, toutes les hostilités doivent cesser, la course russe comprise. Malgré la paix, plusieurs captures réalisées par des corsaires russes sont observées à l'encontre de Français et d'Anglais. Le chevalier de Monteil se déplace jusqu'à Nausse dans l'île de Paros, pour demander auprès de l'amiral Elmanov des explications ainsi que des indemnités pour le compte du capitaine français Michelin à Damiette. Ce dernier a vu son senu la *Victoire* se faire capturer avec un chargement d'une valeur de 20 000 piastres¹⁰⁰ par un navire portant faussement le pavillon russe. Les Russes nient dans un premier temps l'implication de leurs corsaires, ayant donné l'ordre à tous de rentrer à Paros et quitter l'archipel. L'expédition de nuit d'une corvette pour forcer une des galiotes à revenir à Paros confirme aux yeux des Français que plusieurs navires corsaires manquent à l'appel. Plusieurs témoignages d'habitants de l'Argentièrre et des îles environnantes confirment d'ailleurs la présence d'une galiote dans ces eaux, l'ayant reconnue pour être une de l'escadre du comte d'Orlov¹⁰¹. Les Russes cherchent à se soustraire aux indemnités et prétendent que plusieurs navires armés par des Grecs mais sous pavillon russe rôdent. Les attaques subies par le français Michelin et d'autres sont bien dues à la galiote russe. Dans le même temps, de nombreuses embarcations armées par des Grecs durant le conflit mais n'étant plus au service des Russes croisent toujours dans l'archipel grec, disposant encore par ailleurs de patentes russes. Les corsaires grecs deviennent ainsi pirates à l'orée de la paix selon un schéma très classique. De

⁹⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o256, lettre du 20 août 1771, chevalier de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o261, lettre du 12 juillet 1771, chevalier de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o245, lettre du 16 novembre 1774, extrait du protocole de la commission de la flotte impériale russe.

¹⁰¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o250, lettre du 18 novembre 1774, chevalier de Peynier à Peyssonel, consul de Smyrne.

Peynier demande des explications auprès d'Elmanov afin de les différencier de ceux appartenant réellement à son escadre. En soulevant les Grecs et en favorisant l'armement d'une flottille de forbans, la Russie réussit à maintenir la peur, tout en se désolidarisant dès lors que les troubles apparaissent.

La fin du conflit entre les Turcs et les Russes laisse la Morée dans un état de dévastation totale. Les troupes albanaises utilisées pour réprimer les révoltes grecques s'avèrent être à double tranchant pour l'Empire ottoman. Le consul de Naples de Romanie ne saurait trop rappeler aux députés de la chambre de commerce de Marseille la haine qu'il éprouve à leur égard, attendant avec impatience d'être « délivrés des troupes albanaises qui ont ravagé cette province au lieu de la secourir¹⁰² ». La violence monte encore d'un cran après la cessation du paiement de la solde des 2 400 hommes de troupes encore stationnées dans la région. Les troupes ravagent plus encore la Morée. La répression à l'égard des Grecs s'est traduite par une émigration massive. Le consul français M. Amoureux estime en 1773 à plus de 20 000, le nombre de Grecs ayant fui la région¹⁰³. Les terres dévastées et incultes plusieurs années de rang augurent l'armement de nombreuses embarcations grecques pour subvenir aux besoins les plus vitaux. En quête de subsistance, de nombreux Grecs s'engagent comme pirates, ce que résume parfaitement le chevalier de Glandevès : « les Russes n'avaient plus voulu de leur service, mais que ne sachant plus où donner de la tête ils s'étaient mis à faire le métier de forban, seule ressource pour ne pas mourir de faim, depuis qu'ils s'étaient soustraits de la domination du Grand-Seigneur¹⁰⁴. » Les Russes, instigateurs des troubles en Grèce et dans les eaux égéennes se retrouvent incapables d'endiguer la profusion des menaces. Le départ de l'escadre russe de Paros fait craindre aux officiers de la Marine française ainsi qu'aux consuls un risque accru pour la navigation. Dès 1772, l'officier de vaisseau Lyle Callian informe Sartine des risques à venir :

Nous n'avons pas connaissance encore que l'armistice de mer soit réglée entre les Turcs et les Russes. Je ne crois pas qu'il y ait dans ces mers aucun bâtiment forban () mais tous les bateaux grecs le seraient s'ils trouvaient l'occasion de surprendre quelques-uns de nos bâtiments marchands. Il est

¹⁰² ACCM, J472, lettre du 29 août 1774, Amoureux, consul de Naples de Romanie aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁰³ ACCM, J472, lettre du 5 octobre 1773, Amoureux, consul de Naples de Romanie aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁰⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o 177, lettre du 26 mai 1771, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

à craindre que ces coquins soient encore plus dangereux et plus nombreux si les Russes après la paix renvoient les Grecs qu'ils ont à leur service¹⁰⁵.

Ces alertes sont relayées régulièrement pas les officiers de la Marine qui observent attentivement les positions des Russes, conscients que la police qu'ils pratiquent dans les eaux de l'archipel limitait jusque-là les armements forbans¹⁰⁶. Entre 1774 et 1775, le départ des Russes laisse la mer Égée grouillante de pirates en quête de prises, qu'elles soient turques ou françaises. On fait alors bien peu cas du pavillon des bâtiments de commerce si bien que l'ensemble des nations faisant commerce en Grèce est touché par ce phénomène. De nombreux navires grecs usurpent le pavillon russe et en profitent pour attaquer tous les bâtiments marchands à leur portée. Dans le même temps et en réponse à la course russe contre les navires ottomans, les Turcs décident d'armer eux aussi des corsaires, à défaut de flotte à opposer aux Russes. Mais ces bâtiments, qui pour la plupart naviguent sans patentes officielles des autorités turques, profitent pour faire la chasse à nombre de bâtiments de commerce, français compris. Pour les Français, à la déstabilisation russe s'ajoute celle des Turcs. Sartine ne minore pas l'impact du départ des Russes pour les affaires au Levant. En 1774, il rassure la chambre de commerce de Marseille et ordonne de nouvelles campagnes militaires :

Afin de prévenir les pirateries des corsaires grecs et autres, qui n'étant plus contenues par la présence de l'escadre russe, pourraient se livrer à toute sorte de brigandages dans les mers qui baignent les côtes de l'Empire ottoman et y troubler le commerce et la navigation des français¹⁰⁷.

En juin 1776, le consul de Naples de Romanie informe la chambre de commerce d'un nouvel armement forban composé de quatre-vingts Grecs à bord d'une grosse galiote et de la prise d'un navire français venant de Saint-Nazaire. Au printemps 1777, l'apparition de deux navires forbans dans le golfe de Naples de Romanie laisse observer une Morée impossible à pacifier et où les littoraux sont une source de perpétuels dangers. La politique de la Marine a toutefois évolué et la pression ainsi que la médiation exercées par les consuls, l'ambassadeur et les officiers finissent par porter leurs fruits. La station navale perdure et survit au conflit et jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine, la Marine expédie des bâtiments de guerre dans la région et offre le témoignage d'une prise en compte des intérêts militaires, diplomatiques et commerciaux dans la longue durée. Surtout, à la faveur du conflit, l'activité de la Marine s'est

¹⁰⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o40, lettre du 6 novembre 1772, Lysle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁶ ACCM, J472, lettre du 30 août 1774, Amoureux, consul de Naples de Romanie aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁰⁷ CCM, E42, lettre du 26 septembre 1774, Sartine à destination des députés de la chambre de commerce de Marseille.

largement étoffée, dépassant largement du cadre strict de la lutte contre la piraterie et des agissements des Russes.

3. L'investissement croissant de la Marine au Levant

3.1. Le rôle grandissant de la Marine royale

3.1.1. L'impact positif de la station navale

Au vu de l'investissement militaire dans la région, il est légitime de questionner les résultats de la station navale française dans la protection de ses intérêts économiques. Ce questionnement ne s'applique qu'au rôle de la Marine mais d'emblée, cette question s'avère complexe, la Marine n'étant qu'un maillon d'un système. Il n'est nulle question ici d'analyser le commerce de la France au Levant sous la focale macroéconomique, la perte d'influence dont fait mention Paul Masson¹⁰⁸ n'étant pas exclusivement liée à la piraterie mais consécutive d'éléments à la fois externes et intrinsèques (baisse de la qualité de la production manufacturière française, crise de la draperie languedocienne¹⁰⁹, concurrence étrangère ravivée¹¹⁰, etc.).

L'insoutenable défi constitué par la piraterie ne saurait masquer la capacité de la Marine française à capturer et détruire de nombreuses embarcations hors la loi. En 1771, la *Pléiade* capture une pinque à la Sude¹¹¹. Le mois suivant c'est au tour de la *Gracieuse* d'annoncer la prise d'une felouque pirate¹¹². À Cérigue, Boadès –second de la *Topaze* –se fait le porte-parole de son commandant et confirme à sa tutelle la conquête d'un forban et ses 50 hommes d'équipage avec sa chaloupe et son canot¹¹³. Au mois d'octobre 1774, la corvette la *Sardine* détruit trois galiotes proches de l'île de Skiros¹¹⁴. Malgré ces désarmements, ces destructions et arraisonnements menés dans l'ensemble avec efficacité, ces actions n'apportent qu'une réponse incomplète. À l'image de la contrebande antillaise, la quantité de captures ou de destructions réalisées ne se révèle pas être un bon indicateur. Premièrement, l'exhaustivité d'une telle approche est difficilement atteignable. Par ailleurs, l'efficacité d'une politique de répression ne

¹⁰⁸ Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Librairie Hachette, Paris, 1911, p. 409.

¹⁰⁹ Charles Carrière et Michel Morineau, « Draps du Languedoc et commerce du Levant au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, Vol. 46, n°1, 1968, p. 108-121.

¹¹⁰ Gilbert Buti, « Stratégies marchandes au temps des troubles et des incertitudes. Le cas de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle », *The Historical Review*, Vol. 7, 2010, p. 35.

¹¹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f°177, lettre du 26 mai 1771, Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹² AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f°286, lettre du 10 août 1771, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹³ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f°6, lettre du 5 juillet 1772, Boadès au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f°283, lettre du 3 octobre 1774, Vintimille au secrétaire d'État de la Marine.

se résume pas uniquement au nombre de prises, fût-il conséquent. Pour la Marine, l'enjeu n'est pas ainsi tant de détruire tous les pirates que de garantir la sécurité des bâtiments marchands, de sorte que l'absence d'atteintes aux navires de commerce importe en réalité plus que les destructions d'embarcations pirates. Les ordonnances remises aux commandants des stations reconnaissent d'ailleurs que l'objectif de la station est ailleurs. Celles remises au chevalier de Trécesson en sont les preuves, indiquant au marin que : « l'extrême difficulté de reconnaître les véritables forbans ne permettant pas d'espérer qu'on puisse en arrêter, ce n'est que par la continuation des croisières que l'on peut prévenir leur piraterie¹¹⁵ ». S'il reconnaît explicitement l'impossibilité de mettre un terme aux croisières pirates, le secrétariat de la Marine n'abandonne pas pour autant la défense des navires marchands français. Le nombre de captures françaises n'est en lui-même qu'une image partielle de l'incidence de la piraterie et il serait intéressant de connaître en termes de valeurs, l'impact économique réel de ces rapines. Paul Masson ne manque pas de souligner que les prises encore d'actualité lors de la guerre russo-turque de 1770 ne sont que de petits bâtiments¹¹⁶. Il est ainsi légitime de penser que les unités de fort tonnage ou richement chargées étaient aussi celles faisant le plus appel à une escorte lors de leurs navigations, dissociant alors la corrélation entre impact « médiatique » et économique. Si les conséquences psychologiques nécessiteraient une plongée spécifique dans les archives de la chambre de commerce de Marseille, l'état du commerce est en revanche un indicateur de qualité pour mesurer l'efficacité du dispositif de sécurisation des échelles françaises du Levant. En 1771, le chevalier de Mayrargues, commandant la frégate la *Chimère*, observe la bonne tenue des affaires commerciales françaises dans la région. La guerre a même sous certains aspects des bons côtés en favorisant le pavillon français. Il détaille :

Depuis longtemps on n'avait vu notre commerce aussi florissant qu'il l'est dans toutes les échelles ; l'établissement qu'on a perdu en Morée a donné plus d'étendue à celui de Salonique parce que l'un a reflué dans l'autre et on fait ici le double des affaires qu'on y faisait. Tous les négociants des divers endroits où j'ai paru m'ont dit qu'ils n'avaient jamais été plus tranquilles qu'ils le sont [...] ils chargent nos bâtiments de préférence à ceux des autres nations parce qu'ils voient qu'ils sont escortés et que les russes n'osent point les fouiller quand ils sont sous le pavillon du roi¹¹⁷.

¹¹⁵ AN, Paris, Marine B⁴ 272 f^o140, instructions du 9 septembre 1786 remises au chevalier de Trécesson.

¹¹⁶ Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Librairie Hachette, Paris, 1911, p. 362.

¹¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o252, lettre du 20 décembre 1771, chevalier de Mairargue au secrétaire d'État de la Marine.

La disparition du pavillon ragusain tient au fait que la ville versait un tribut à la Porte et était regardée à ce titre par les Russes comme vassale à l'Empire ottoman¹¹⁸. Sa flotte fut donc inlassablement chassée par les navires de guerre russes. Cette disparition n'est toutefois que passagère et dès la fin du conflit, les Ragusains regagnent inexorablement des parts de marchés au commerce français grâce à des pratiques commerciales nettement plus agressives et concurrentielles¹¹⁹. Localement, l'incidence des escortes royales est toutefois réelle et joue pleinement le rôle qui est le sien, protecteur matériel et garant de la confiance accordée au pavillon français. D'ailleurs, le recul temporaire des concurrents directs du commerce français qui ne disposent pas du soutien d'une flotte de guerre lors des conflits, en est la démonstration. En 1772, l'opération de ravitaillement de la capitale depuis Salonique, conclue entre le chevalier de Saint-Priest, ambassadeur de France et le gouvernement ottoman se solde par plusieurs convois escortés par les bâtiments de station navale¹²⁰. L'acceptation du risque exprimée par la nation française, en prenant en charge tous les frais, n'aurait pu être consentie sans l'assurance d'une protection navale. Le climat des affaires varie également d'un port à l'autre de la mer Égée. À Chios, l'inquiétude du commerce est palpable et les marchands français sont bien moins nombreux à relâcher à cause du conflit. Daniel Panzac ne dénombre que 46 navires en 1770, bien loin des 74 navires quelques années plus tôt¹²¹. Mais dès 1772, pas loin de quatre-vingts navires marchands français abordent de nouveau dans le port, preuve, si l'en est, d'une amélioration des conditions de navigations en mer Égée.

Les taux d'assurance maritime demeurent parmi les critères les plus fiables et un bon thermomètre du climat des affaires. D'ailleurs, l'effet des croisières des bâtiments en station est indéniable. À titre d'exemple, durant la guerre d'Indépendance américaine, les contrats d'assurance distinguent deux mentions de prime, « avec escorte » et « sans escorte », réduisant le taux de 40 % à 30 % entre le premier et le second¹²². La présence des convois est manifestement prise en considération par les milieux d'affaires provençaux et constitue un facteur déterminant dans le calcul des primes. Si ces convois royaux ne suppriment pas le

¹¹⁸ Daniel Panzac, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, CNRS Éditions, Paris, 2009, p. 209.

¹¹⁹ Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée XVII^e et XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2005/1, n°52-1, p. 36.

¹²⁰ Daniel Panzac, *La caravane maritime, marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 204.

¹²¹ Daniel Panzac, « L'escale de Chio : un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Égée au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 1985, 4^e année, p. 555.

¹²² Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut histoire de Provence, 1970, p. 537.

risque, elles le réduisent significativement. Les taux d'assurance nous manquent toutefois durant les années 1770 à 1774 et lors du conflit débutant en 1788 pour affiner et quantifier l'impact de la station durant le conflit¹²³.

Chez les consuls, l'humeur est plutôt au satisfecit. Le consul de Smyrne explique : « On n'en entend guère plus parler des [bandits] depuis que les bâtiments du roi croisent sans interruption dans l'Archipel où ils ont été bien utiles à notre navigation et à notre commerce¹²⁴ ». L'arrivée d'une division dans les eaux grecques est toujours une réjouissance et un réconfort pour les consuls, manière de rappeler au ministre l'importance de maintenir le dispositif de sécurité. Les critiques sont par ailleurs bien faibles sinon inexistantes envers les opérations menées par les stationnaires de même que l'absence d'altercations rapportées entre le personnel diplomatique et les officiers de la Marine. Cette politique de permanence navale est largement plébiscitée par les consuls et d'un conflit à l'autre les avis ne changent guère. Aussi en octobre 1789, le consul de Smyrne est-il surpris de l'absence d'attaques de bâtiments français malgré le fait que l'archipel grec « fourmille de forbans » et juge en conséquence, la station navale responsable de cette situation par « la crainte que leur inspirent les bâtiments du roi continuellement en activité¹²⁵ ».

Chez les marins du roi, les sentiments sont partagés. S'ils reconnaissent l'impératif des croisières navales, ces derniers sont assez lucides sur le bilan de leurs actions. De retour de campagne, le baron de Cohorn se laisse aller à quelques déceptions, observant : « trois campagnes que j'ai faites dans l'Archipel sur les frégates ou chébec m'ont démontré que malgré la bonne volonté des capitaines, presque tous ont vu finir leur campagne sans succès¹²⁶ ». Dans le même temps voit-on Chabert expliquer de son côté : « j'eus pendant mon séjour à Sérigo la satisfaction de voir l'effet prodigieux de la crainte, que les Grecs accoutumés à rôder illicitement dans l'Archipel, avaient d'être arrêtés par les frégates du roi¹²⁷ ». Plus modéré, le

¹²³ Gaston Rambert analyse l'assurance maritime essentiellement au travers des guerres entre la France et l'Angleterre, écartant les périodes pourtant troublées des eaux méditerranéennes lors des guerres russo-turques. Voir Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Vol. IV : 1599-1789, Plon, Paris, 1954, p. 577-796. Charles Carrière n'échappe pas non plus à cette focale, ne rendant compte des taux d'assurance maritime que pour les guerres de succession d'Autriche, de Sept Ans et d'Indépendance américaine. Voir Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut histoire de Provence, 1970, p. 537.

¹²⁴ ACCM, J380, lettre du 10 octobre 1771, consul de Smyrne aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹²⁵ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. I f°277-278, Smyrne, lettre du 26 octobre 1789, Amoureux au chevalier de Seystres.

¹²⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f°234, lettre du 24 décembre 1773, non signée mais classée dans les papiers du baron de Cohorn et destinée au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f°288, lettre 10 août 1771, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

commandant de frégate la *Gracieuse* tempère et relativise, écrivant : « je l'aurais du moins assez effrayé pour l'empêcher d'y faire du mal¹²⁸ ». La conscience des limites de la lutte contre la piraterie –au même titre que la contrebande antillaise –est sciemment prise en compte et intégrée par les officiers de la Marine. Le succès sur la piraterie leur paraît difficile mais tous reconnaissent malgré tout, les bienfaits des croisières sur le commerce de la France au Levant.

Dans l'ensemble, le soutien français au commerce joue pleinement son rôle jusqu'en 1790, date à laquelle, les premiers mouvements révolutionnaires éclosent à bord des navires stationnaires à la faveur de la relève venue de Toulon. La Révolution française vient enrayer le dispositif français et la station navale du Levant se retrouve dans l'incapacité de mener à bien sa mission¹²⁹. Ce faisant, elle met aussi en avant le rôle crucial de la station dans le maintien et la poursuite des activités commerciales de la France au Levant. Le comte de Thy rapporte au mois de juin 1790 l'apparition des premiers troubles à bord de certains bâtiments de sa division, expliquant : « dans un moment aussi intéressant que l'est la circonstance présente, je me trouve entièrement distrait de tout autre objet¹³⁰ ». Il pointe du doigt l'arrivée de la frégate l'*Alceste*, apportant des hommes d'équipage acquis à la cause révolutionnaire. Les marins de la division, fatigués, après plus de 30 mois de station pour certains, sont vite favorables aux remises en cause de l'ordre établi. Au mois de juillet 1791, les négociants de Smyrne abandonnent la demande qu'ils avaient fait de disposer d'un bâtiment de guerre dans la rade, de peur d'un embrasement révolutionnaire des équipages de la division navale¹³¹. Un an auparavant, le consul rapportait déjà au chargé d'affaires de Malte la peur qu'il avait eu de voir quatre à cinq cents marins se répandre en ville après trois jours de poussée de fièvre¹³².

3.1.2. De la protection à la participation aux Échelles

Depuis, toujours, la France veille aux respects des Capitulations et à la sécurité des Échelles, la Marine n'étant pas exclusivement consacrée à la seule lutte contre la piraterie ou des Russes. Cette garantie devient néanmoins de plus en plus précaire à mesure que s'amenuise l'autorité centrale ottomane. Les conflits qui autrefois se réglaient *via* les consuls ou l'ambassadeur à Istanbul, demandent de plus en plus l'intercession des marins, dans un climat

¹²⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o256, lettre du 20 août 1771, Narbonne Pelet au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁹ Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 719.

¹³⁰ SHD, Vincennes, BB⁴ 2 f^o16, lettre du 20 juin 1790, comte de Thy au secrétaire d'État de la Marine.

¹³¹ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II f^o299-300, Smyrne, lettre du 23 juillet 1791, Amoureux au chevalier de Seystres-Caumont.

¹³² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II f^o285-286, Smyrne, lettre du 29 juillet 1790, Amoureux au chevalier de Seystres-Caumont.

de délitement de l'autorité centrale¹³³. L'affirmation d'autorités régionales en Égypte comme en Syrie porte atteinte au rôle politique de l'ambassadeur et à sa capacité à négocier, auprès des dirigeants ottomans, la restauration des pertes subies par le commerce français. Cette montée en puissance palliative de la Marine dans la région ne questionne pas en filigrane malgré cela l'utilité ou non des consuls¹³⁴. Si le rôle commercial est nouvellement questionné par l'historiographie, du point de vue militaire, force est de constater l'importance des noyaux français constituant autant de points d'ancrages essentiels à la soutenabilité des opérations navales françaises. La logistique consulaire est précieuse autant du point de vue matériel (ravitaillement, soin, etc.) qu'en termes de renseignements. La reconstitution de la chronologie des opérations navales à l'encontre de la piraterie laisse apparaître les consuls en bonne place. Nul doute que l'efficacité de la Marine française au Levant provient précisément de l'aide apportée par les consuls.

Nous observons très bien le rôle de plus en plus déterminant de la Marine dans les affaires à partir du conflit de la décennie 1770. L'enchaînement de deux conflits en moins de deux décennies déstabilise durablement la région. Par ailleurs, la sécurité des Échelles d'Égypte, de Syrie, du Liban et de Palestine s'avère bien plus complexe à garantir compte tenu de la nature des conflits. La guerre civile entre d'un côté le pacha de Saint-Jean-d'Acre, Djazzar et de l'autre l'émir druze, dévaste la région¹³⁵, se retournant au cours de l'année 1789 contre les Français, soupçonnés par le mamelouk Djazzar de collusion avec l'ennemi¹³⁶. En Égypte, l'affaiblissement chronique de l'autorité centrale ottomane est visible et effectif aux marges de son empire. Les voies diplomatiques qui connaissent quelques succès en Grèce, ne peuvent être aussi efficaces dans des territoires qui cherchent à s'extraire de l'autorité du sultan d'où il en découle un besoin sans cesse plus vital de voir paraître des bâtiments de guerre français. Au

¹³³ Jean-Pierre Farganel, « Les consuls pivots de l'organisation de la navigation commerciale et des stations navales au Levant au XVII^e & XVIII^e siècles », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Les stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Actes du colloque de Toulon, 12-13-14 octobre 2002, Les Éditions de la Nerthe, p. 93.

¹³⁴ Cette interrogation rend compte des nouvelles positions historiographiques visant à réinterroger la fonction consulaire. Voir sur le sujet l'ouvrage collectif récent d'Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet et Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, École française de Rome, Casa De Velázquez, Rome-Madrid, 2018, p. 535. Plus récemment encore, les actes du colloque international à Nice le 12-13 octobre 2017 viennent de paraître et d'être publiés sous la direction de Silvia Marzagalli et Jörg Ulbert, lors du numéro 98, juin 2019, des *Cahiers de la Méditerranée*.

¹³⁵ François Charles-Roux, *Les échelles de Syrie et de Palestine au XVIII^e siècle*, Librairie orientaliste Paul Geuthner, 1928, p. 138.

¹³⁶ Jean-Pierre Farganel, « Entre diplomatie et pouvoir local, heurs et malheurs des consulats français d'Acre et de Seyde (1695-1794) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°57, 1, 1998, Bonaparte, les îles méditerranéennes et l'appel de l'Orient, (Actes du Colloque d'Ajaccio 29-30 mai 1998), p. 80.

cours de l'année 1786, le duumvirat formé par Ibrâhîm Bey et Murâd Bey demande une somme colossale aux consuls sous peine de détruire les édifices chrétiens de la région¹³⁷. Dans les mois qui suivent, l'arrivée du Capitan Pacha en Égypte rassure comme inquiète le consul d'Alexandrie, craignant la vengeance des Beys, « persuadé que ce sont les plaintes que nous avons portées à la Porte qui ont été cause de la venue de ce Capitan Pacha¹³⁸ ». N'en déplaise au consul, les raisons sont autrement plus importantes pour le sultan alors que les deux Beys égyptiens ont cessé de verser à la Porte le tribut depuis l'année 1779¹³⁹. L'incertitude des événements politiques invite le personnel diplomatique à demander d'urgence à l'ambassadeur un soutien militaire malgré la présence de la corvette la *Poulette*. Ce dernier se presse d'en informer la division navale présente en Grèce. Plusieurs bâtiments de guerre se succèdent avec plus ou moins de régularité. Après le passage de la *Poulette*, puis de la *Sémillante*, c'est au tour de la *Minerve* de faire escale à Alexandrie, montée et commandée par le chef de la station navale du Levant, le chevalier de Ligondès¹⁴⁰. L'officier y reste du 21 août au 1^{er} septembre 1786, date à laquelle il retourne en France. C'est sans doute autour du printemps que la frégate la *Félicité* fait escale¹⁴¹. En 1791, la Marine est invitée en Syrie pour favoriser le retour des Français. L'ambassadeur demande au chevalier de Ligondès d'expédier un bâtiment de la station pour « rétablir les négociants français qui avaient été renvoyés par le Bacha [sic]¹⁴² ». L'aide diplomatique et symbolique apportée par la Marine avait déjà eu lieu lors du conflit de la décennie 1770 en Grèce continentale. Après l'instabilité et les violences qui parcourent la Morée, plusieurs nations françaises furent forcées de la quitter temporairement. C'est notamment le cas à Coron, consulat principal de la région mais aussi à Naples de Romanie. Ce n'est qu'en 1773 et 1774, à la faveur d'un retour au calme que les Français reprennent place dans le Péloponnèse. Dès 1773, la Marine participe activement au rétablissement de la nation, et l'on retrouve La Brillance, commandant de l'*Engageante* accompagnant Amoureux, consul de Naples de Romanie chez le pacha¹⁴³.

¹³⁷ ACM, Mdina, lettres consulaires, vol. XII f°104-105, Alexandrie, lettres du 8 mars 1786, Mure, consul d'Alexandrie, au chevalier de Seystres-Caumont.

¹³⁸ ACM, Mdina, lettres consulaires, vol. XII f°111-112, Alexandrie, lettres du 31 juillet 1786, Mure au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁹ André Raymond, dans Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire Ottoman*, Fayard, Paris, 1989, p. 403.

¹⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°100, lettre du 10 octobre 1786, chevalier de Ligondès au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 274 f°144, lettre du 28 juin 1787, chevalier de Trécesson au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴² SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 5 f°8, lettre du 1^{er} février 1791, chevalier de Ligondès au ministre de la Marine.

¹⁴³ ACCM J472, lettre du 12 août 1773, Amoureux aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

Cette montée en puissance du rôle de la Marine s'observe également dans l'administration maritime des échelles. Alors que les officiers n'intervenaient que peu dans les affaires, un changement de pratique s'opère sans doute dès les années 1770 mais plus encore lors de la décennie 1780. Le commandant de la station endosse progressivement les habits d'auxiliaire administratif dans les Échelles. Outre l'intérêt pour la France d'avoir toujours un bâtiment de guerre à Smyrne pour défendre les intérêts français, les stationnaires se voient de plus en plus chargés de faire la police au sein des nombreux navires marchands français, rôle qui était principalement attribué au consul. Le chevalier de Monteil est invité à participer à l'amélioration du commerce. Conscient des risques variés et réguliers pour les Français au sein des échelles levantines, le chevalier de Monteil prend ainsi la décision d'établir en 1774 un plan de secours reposant sur des signaux d'alarme en « cas d'incendie », ou encore en « cas de révolte », imposant aux navires lorsque plusieurs indices concourent à envisager le pire de prévenir l'ensemble des navires en « mettant son pavillon national au mât de misaine » et de tirer « deux coups de canon¹⁴⁴ ». Les Français tirent ainsi les leçons de l'incendie ayant ravagé un tiers de la ville deux ans auparavant¹⁴⁵. Par ailleurs, ce plan est étendu à l'ensemble des Échelles et distribué via le réseau consulaire. Les navires français offrent alors une protection temporaire et parfois précaire, permettant d'accueillir une partie de la nation en cas de poussées de fièvre, de soulèvements populaires ou d'exactions commises contre les Chrétiens. Thierry Allain parle même d'extension du territoire urbain¹⁴⁶. En juillet 1770, la nouvelle de la défaite ottomane à la bataille de Tchesmé entraîne dans son sillage une émeute à Smyrne où 350 Grecs sont assassinés. Comme à chaque poussée de fièvre, les Chrétiens sont des cibles privilégiées et l'on dénombre plusieurs morts. Face à la généralisation des représailles, les Français décident de fuir la ville et « presque toute la Nation s'est enfouie dans les bâtiments¹⁴⁷ ». La situation est analogue en Morée qui connaît une dévastation totale lors du conflit de 1770 à 1774. Le consul Lemaire affrète un navire de commerce « pour me servir d'asile dans un temps où il n'y a nulle sûreté à rester à terre, soit à cause du bombardement du bourg qui ne discontinue pas, soit par rapport à l'acharnement des Grecs et des Maniotes qui seraient capables de nous jouer un mauvais tour¹⁴⁸ ». La continuation des troubles l'oblige à rester à bord plus de deux mois¹⁴⁹.

¹⁴⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o155, lettre du 23 juin 1774, chevalier de Monteil au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o39, lettre du 18 septembre 1772, Lysle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁶ Thierry Allain, « Smyrne, cadre et instrument du commerce hollandais en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Élisabeth Malamut, Mohamed Ouerfelli, Gilbert Buti et Paolo Odorico (dir.), *Entre deux rives, Villes et Méditerranée au Moyen Âge et à l'Époque Moderne*, Presses Universitaires de Provence, 2018, p. 122.

¹⁴⁷ ACCM J335, lettre du 16 juillet 1770, Peyssonnel aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁴⁸ ACCM J471, lettre du 12 avril 1770, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁴⁹ ACCM J471, lettre du 9 août 1770, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

L'affirmation du rôle de la Marine transparaît avec beaucoup de clarté dans les instructions remises au commandant des forces navales au Levant. Lorsque Ligondès quitte Toulon, ses instructions – identiques à celles de son prédécesseur – lui précisent :

Sa Majesté se propose en entretenant une station dans ces parages est d'accorder secours et protection au commerce et de profiter de la circonstance pour l'accroître. La neutralité qui permet le transport de l'une ou l'autre des puissances belligérantes de toutes marchandises, autres que des munitions de guerre, nous promet une sorte d'exclusion pour le cabotage d'échelle en échelle. C'est cette navigation qu'il faut s'assurer ; c'est pour parvenir à cela que Sa Majesté vous prescrit de diviser les forces qui vous sont confiées afin d'établir une surveillance plus active et presque générale¹⁵⁰.

Alors que la station, durant le conflit de la décennie 1770, avait pour vocation de garantir la sécurité du commerce français au Levant, le secrétaire d'État de la Marine y voit également un moyen de l'accroître. En plus, de garantir le commerce, elle doit permettre de gagner des parts de marché grâce à la neutralité du pavillon français et du soutien de ses navires de guerre. Enfin, la volonté que la station soit présente partout est réaffirmée, la Marine assumant pleinement « la surveillance presque générale » évoquée dans les ordres de mission.

Outre la sécurité militaire de la marine française au Levant, la France offre régulièrement un soutien logistique à la Sublime Porte. La Marine n'hésite pas à répondre favorablement aux sollicitations ottomanes lors des escales de ses bâtiments afin de favoriser le crédit de la France auprès des Ottomans, ce qu'expose explicitement le marquis de Saint-Félix : « je regardais dans cette circonstance comme essentiel pour la sureté du commerce, pour la considération des Français établis dans les possessions du Grand-Seigneur d'aller m'emparer de ce pirate¹⁵¹ ». En retour, la France espère maintenir son crédit spécial auprès du sultan, gage fragile mais essentiel pour dialoguer et demander réparations lors des vexations subies à l'égard des Français. Les demandes sont très souvent logistiques et l'on prie les officiers de la Marine, par l'entremise des consuls, d'accepter de transporter lorsque les besoins du service l'exigent des officiels ottomans à travers l'empire¹⁵². Lors de son départ de la Sude¹⁵³, le commandant de la frégate l'*Atalante* Moriès reçoit ainsi la demande par le député du commerce de la place de

¹⁵⁰ SHD Vincennes, BB⁴ 2 f^o80, 18 octobre 1790, instructions remises au commandeur de Ligondès.

¹⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o270 verso, lettre du 28 août 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵² AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o206, 20 mai 1771, Durand de Saulse au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵³ Aujourd'hui, la ville crétoise porte le nom de Souda.

transporter le pacha de Candie se trouvant à Naples de Malvoisie¹⁵⁴. Signe des difficultés ottomanes, on demande à la France d'effectuer certaines tâches pourtant régaliennes. En 1774, n'étant plus maître de la mer Égée, le pacha de Chypre se trouve dans l'obligation de demander à l'officier de Tressemanes, commandant de la frégate l'*Engageante* de transporter un tribut de 100 000 piastres à bord du bâtiment français¹⁵⁵. Ce statut de force de maintien de l'ordre au cœur même de l'Empire Ottoman est confirmé par la plus haute autorité de la flotte ottomane. Quelques années à peine après la guerre de Sept Ans, et avant la destruction de la flotte turque en mer Égée, la collaboration entre les deux nations prend également la direction des affaires maritimes. Au cours de l'été 1766, le commandant de la station française, Champourcin, commandant du chébec le *Renard*, s'entretient avec le Capitan Pacha au sujet de la piraterie. Les deux hommes s'entendent sur la nécessité de partager entre les deux flottes leurs informations de manière à « concilier ensemble pour les opérations à faire contre les forbans¹⁵⁶ ». Quelques jours plus tard, à Stancho¹⁵⁷, le sujet est de nouveau discuté lors de la rencontre bien plus formelle et protocolaire entre l'escadre de l'amiral ottoman et celle de Bauffremont¹⁵⁸. Ces bonnes volontés resteront toutefois mort-nées par la destruction de la flotte turque quelques années plus tard.

3.2. La nécessité d'un continuum opérationnel au Levant

3.2.1. Mise en œuvre de la permanence navale

La France n'a pas attendu le début du conflit entre les Turcs et les Russes pour expédier des forces navales en Méditerranée orientale. Après la guerre de Sept Ans, les consuls, aussi bien de Morée que de l'Argentière et d'ailleurs, informent et réclament la protection des bâtiments de guerre français. Lemaire, consul de Corron fait remonter à la chambre de commerce de Marseille mais certainement aussi au secrétaire d'État de la Marine que les armements pirates ne connaissent pas de retrait l'hiver arrivant. Pire, ces derniers, conscients du départ au mois de septembre attendent patiemment la fin de l'été et l'automne, certains d'être

¹⁵⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o190, lettre du 9 mai 1774, Moriès au secrétaire d'État de la Marine. Naples de Malvoisie se trouve sur la pointe orientale de la Laconie.

¹⁵⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o268, lettre du 21 novembre 1774, Tressemanes au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁶ ACCM, J470, lettre du 21 août 1766, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁵⁷ Aujourd'hui l'île est connue sous le nom de Kos.

¹⁵⁸ L'escadre du Capitan Pacha est composée deux vaisseaux de 70 à 80 canons, d'une caravelle de 50 canons et de quatre galères alors que l'escadre française comporte trois vaisseaux de lignes et deux frégates, voir dans Marcelle Chirac, *Journal de campagne de l'Amiral de Bauffremont, prince de Listenois dans les pays barbaresques (1766)*, Éditions du CNRS, Paris, 1981, p. 66.

épargnés par les croisières françaises. Durant ces années, la piraterie dulcinote¹⁵⁹ est alors très active, surtout à la fin de l'été « parce que c'est la saison où les Dulcinotes foisonnent en Morée pour y venir charger des fruits secs qu'ils transportent dans le golfe d'Adriatique¹⁶⁰ ». Ces pirates grecs d'origine albanaise, venant des îles de l'archipel d'Hydra, Spetsai et Psara¹⁶¹ rayonnent bien au-delà des seules frontières de la Mer Adriatique et des îles ioniennes. Leur présence est attestée en Morée et jusqu'à Salonique¹⁶². En 1765, le départ de deux chebecs intervenu vers la fin de l'été s'accompagne d'une multiplication des exactions à l'encontre des Français mais également des Vénitiens et des Ragusains¹⁶³. En juin de l'année suivante, le nombre de chebecs est doublé et atteint quatre unités. Mais surtout, l'escadre de Bauffremont, précédemment évoquée quitte Toulon pour se rendre à Tunis et dans les Échelles du Levant. L'ordre de mission ne concerne pas la lutte contre la piraterie mais est d'ordre diplomatique et le passage de l'escadre est bref. Qu'importe, la venue d'une escadre française, fût-elle de courte durée, favorise les affaires françaises. Au mois de septembre, l'escadre rentre dans l'archipel et rencontre l'escadre turque à Stancho¹⁶⁴. Après avoir quitté cette île, les bâtiments passent à Samos, Schio¹⁶⁵, Smyrne¹⁶⁶, puis se séparent, les frégates partant pour Raguse et Venise alors que les vaisseaux prennent la direction de Coron¹⁶⁷. Les chebecs rentrent à Toulon aux mois d'octobre et novembre. Il reste que les calendriers d'armement n'ont pas été modifiés, les croisières continuent d'être seulement estivales. Au mois de novembre 1766, les critiques qui avaient eu lieu l'année passée sont de nouveau d'actualité et sont parfaitement résumées par le consul Lemaire : « la présence des armements du roi qui a contenu les brigands pendant tout l'été dernier n'a pas éteint en eux la soif du pillage.¹⁶⁸ » Ce n'est qu'en 1767 que le secrétaire d'État de la Marine prend la mesure des demandes faites par la chambre du commerce de Marseille et par les différents consuls de l'Archipel. La barque l'*Hirondelle* quitte le port de Toulon en septembre 1767 pour croiser en Morée. Malgré l'absence de tuilage entre les deux chebecs et la frégate, la mise en œuvre d'une croisière d'hiver est nouvelle.

¹⁵⁹ Venant de Dulcigno, ville aujourd'hui appelée Ulcinj au sud-est du Monténégro.

¹⁶⁰ ACCM, J470, lettre du 21 août 1766, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁶¹ N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 1956, p. 126.

¹⁶² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. IV, Salonique, lettre du 20 juillet 1766, Evant au chevalier des Pennes.

¹⁶³ ACCM, J469, lettre du 17 novembre 1765, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁶⁴ Le toponyme actuel de l'île est Kos, dans l'archipel du Dodécanèse en mer Égée.

¹⁶⁵ Le toponyme actuel de l'île est Chios, à proximité de Smyrne.

¹⁶⁶ La ville turque porte aujourd'hui le nom d'Izmir.

¹⁶⁷ Journal de campagne de l'amiral de Bauffremont, prince de Listenois, dans les pays barbaresques (1766), présenté par Marcelle Chirac, Éditions du CNRS, 1981, p. 23.

¹⁶⁸ ACCM J470, lettre du 30 novembre 1766, Lemaire aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

En 1773, l'officier de la Marine Lyle Taulane synthétise parfaitement les enjeux stratégiques au Levant qui s'imposent alors à la Marine. Citant des Pennes, chargé des affaires à Malte, il explique : « [Il]m'a seulement dit que tout y était tranquille, qu'il ne croyait pas qu'il y eût aucun forban, mais qu'il y en aurait si le roi discontinuait d'y tenir des frégates en station¹⁶⁹ ». Autrement dit, la lutte contre la piraterie ne peut faire l'économie d'une présence navale permanente. L'illusion du retour au calme des eaux grecques ne dupe aucun officier en mission au Levant. La Marine tire toutefois des enseignements de ses erreurs. Avant même la déclaration de guerre entre la Russie et l'Empire ottoman en 1788, une division française patrouille déjà depuis le terme de la guerre d'Indépendance américaine. La dégradation du climat politique avec le retour de corsaires tunisiens sur les côtes de Morée et plus encore en mer Adriatique en imposait la présence. En 1771, le chevalier de Tressemanes évoque l'indispensable patrouille des navires de guerre : « tout concourt à me faire croire qu'ils ne se montreront qu'après que les frégates du roi auront quitté ces mers¹⁷⁰ ». Cet avis est alors largement partagé par les consuls et reçoit un avis favorable de la part de Sartine. Au cours de l'été 1775, le ministre écrit aux députés de la chambre de commerce de Marseille son intention de maintenir une force militaire en station¹⁷¹. Malgré les gages et l'assurance de Sartine quant au maintien et à la poursuite des armements au Levant, aucun officier, à l'instar des consuls ne cesse d'inviter le secrétaire d'État de la Marine à ne pas se fier à la tranquillité apparente pour faire cesser les armements. La crainte du personnel de privilégier le court terme –trop souvent favorisé pour épargner les finances royales –au détriment d'une politique pertinente de maintien de l'ordre pousse à faire l'éloge permanent de la « tranquillité » du commerce grâce aux bâtiments de guerre. Nous ne pouvons évacuer totalement la propension des consuls et de la chambre de commerce de Marseille à dramatiser la situation sécuritaire au Levant. La peur est toutefois réelle et le risque d'attaques toujours envisageable.

L'enchaînement efficient des divisions est préconisé afin d'éviter une rupture opérationnelle laissant le champ libre à la piraterie¹⁷². De la même manière que la contrebande antillaise, il n'est pas envisageable d'éradiquer la menace, d'autant qu'en Méditerranée, indépendamment des guerres russo-turques, la piraterie demeure toujours active. Par ailleurs, la nature de la piraterie grecque ne demande parfois que peu de capitaux pour armer de petites

¹⁶⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o261, lettre du 15 décembre 1773, Lyle Taulane au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o274, lettre du 30 juillet 1771, chevalier de Tressemanes au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷¹ ACCM, E42, lettre du 17 juillet 1775, Sartine aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁷² ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. II f^o265-266, Smyrne, lettre du 23 décembre 1788, Amoureux au chevalier de Seystres-Caumont.

embarcations. La destruction des navires est aisément remplaçable. Au mieux réussit-on à la gêner et à la maintenir en périphérie.

Cette permanence navale finit par être assimilée dans la doctrine navale française mais n'en reste pas moins précaire. Effective dans l'ensemble au cours de la guerre de 1770 à 1774, les ruptures opérationnelles apparaissent davantage durant la décennie 1780, si bien que même les propos du consul de l'Argentière et de Milo, datant de 1769, ont toujours une consonance contemporaine : « il serait à souhaiter que nos armements vinsent cette année plus à bonne heure qu'ils n'ont coutume de venir pour mettre à couvert bien de nos bâtiments [...] qui sont nullement en état d'aucune défense¹⁷³ ». En 1787, la division du chevalier de Trécesson n'est pas relevée par celle de Saint-Félix. La soudure n'est effectuée que par une corvette, exigée sous la pression de l'ambassadeur alors que celle-ci aurait dû partir avec le reste de sa division. En 1788, alors que la division du comte de Thy accuse près de trois semaines de retard et menace une fois encore le dispositif naval de vacance navale, Saint-Félix décide de prendre la mer en direction de l'entrée de l'archipel grec où il y trouve la division de relève fraîchement arrivée. Cette heureuse surprise illustre toutefois la difficulté de faire coïncider les relèves de divisions et de coordonner les stations navales. Le départ programmé de Toulon au 15 septembre, n'a lieu qu'après le 10 octobre, date à laquelle la relève devait avoir lieu¹⁷⁴. Cette permanence n'est toutefois effective que dans l'archipel grec. Ailleurs, au Levant ou en Égypte, le passage de frégates est plus aléatoire, même si chaque division en station détache un bâtiment – dans la plupart des cas une frégate – pour favoriser la sécurité des Français. L'intensité de la piraterie ne rend pas impérative la station d'une frégate. Les raisons peuvent également être d'ordre sanitaire comme le suppose le consul Mure qui attribue l'absence de bâtiments du roi depuis plus de trois mois à la répétition d'épisodes de peste en Égypte¹⁷⁵. Les stations sont cependant de courte durée, s'intensifiant localement lors de troubles. Les longues stations à Smyrne sont bien des exceptions dans le paysage stationnaire levantin.

3.2.2. Convois, escortes et croisières

Le dispositif français au Levant s'articule autour de deux tactiques bien connues et éprouvées par la Marine lors des conflits précédents, l'une défensive, le convoi ou l'escorte, l'autre résolument offensive *via* la mise en place de croisières. Ainsi, lorsqu'éclate le conflit en

¹⁷³ ACCM, J454, lettre du 3 avril 1769, Paul Brest aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁷⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o287, lettre du 3 décembre 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁵ ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. XII, f^o115-116, lettre du 26 juin 1788, Mure au chevalier de Seystres-Caumont.

1770, la France organise aussitôt quelques convois en Méditerranée. Ces escortes restent pour la plupart réduites à la partie orientale de la Méditerranée, ne s'organisant depuis la France qu'à la faveur des départs de navires de guerre, ce que les instructions remises au commandant de la *Pléiade* expliquent très clairement :

Le chevalier de Glandevès escorte tous les bâtiments destinés pour le Levant qui se trouveront prêts à le suivre au jour de son départ [...] qu'il ramène sous la même escorte à la fin de sa campagne et au terme de ses vivres les bâtiments des différentes échelles qui feront leur retour en France en leur faisant indiquer à cet effet un ou plusieurs lieux de rendez-vous pour en former le convoi¹⁷⁶.

Par ailleurs, la pacification récente de la Méditerranée occidentale épargne à la France de mettre en œuvre des convois directement depuis les ports de commerce levantins¹⁷⁷. Ainsi, la majorité des convois ont lieu au sein de la mer Égée, même s'il arrive régulièrement que des navires marchands se joignent aux divisions françaises lors de leur passage à Malte ou depuis le départ de France¹⁷⁸.

Les bâtiments stationnaires sont ainsi répartis de manière à garantir les points névralgiques du commerce français dans la région. De ce fait, la localisation des convois n'est guère modifiée d'un conflit à un autre. Aussi trouvera-t-on des navires entre les caps Matapan et Saint-Ange et autour de l'île de Cérigue afin de protéger l'atterrissage dans l'archipel grec. Les croisières peuvent également être influencées par le calendrier commercial, de sorte qu'il existe parfois une saisonnalité des croisières et des stations. Au cours de l'été, il arrive d'attribuer une croisière le long des côtes de Morée, rendue nécessaire par l'arrivée des bâtiments de commerce pour charger leurs marchandises à Patras¹⁷⁹. Dans la majorité des cas, les convois cessent dès lors que les bâtiments marchands atteignent soit le cap Matapan ou les îles Sapience faisant face à Modon¹⁸⁰, la Marine estimant le risque de piraterie écarté, une fois hors de vue de ces deux îles. À titre d'exemple, en décembre 1774, la frégate la *Sultane* abandonne les quatre

¹⁷⁶ AN, Paris, Marine, B² 396 f^o249, 6 janvier 1771, mémoire du roi pour servir d'instruction au chevalier de Glandevès.

¹⁷⁷ À partir de 1770 et de la dernière campagne contre Tunis, les troubles entre les régences et la France cessent sous l'Ancien Régime. Si les troubles continuent entre certains états européens et les régences (Tunis et Venise entre 1784 et 1792, ou encore Alger et l'Espagne en 1776), la neutralité française est respectée.

¹⁷⁸ Lors de l'escale de l'*Atalante* et de la *Pléiade* à Malte en février 1775, le commandant de Pennes, chargé des affaires de la Marine à Malte, joue le rôle d'intercesseur entre la Marine et le commerce dans l'organisation de convois. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o53, lettre du 2 février 1775, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine. En 1790, quelques corsaires algériens à bord de chébecs obligent la Marine française à maintenir des escortes entre Malte et le Levant. Voir SHD Vincennes, BB⁴ 2 f^o90, lettre du 31 octobre 1790, Ladevèze, commandant la *Belette* au ministre de la Marine.

¹⁷⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o21, lettre du 29 avril 1772, Lyle Callian au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁰ Il s'agit aujourd'hui des îles de Sapientza et Schiza.

navires de commerce qu'elle protège à la sortie de la mer Égée et poursuit sa croisière à l'entrée de l'Archipel¹⁸¹. Nous ne saurions dire avec exactitude la composition des convois organisés par les stationnaires. Très souvent, les convois ne sont mentionnés qu'à la marge de la correspondance sans donner davantage de détail que leur destination.

Si certains convois comportent plus de dix voiles, dans l'ensemble, nous avons affaire à de petits, voire très petits groupes, les officiers n'hésitant pas à quitter Smyrne ou Salonique avec un à deux bâtiments. L'escorte est même par moment individualisée. Le chevalier de Glandevès se résout ainsi comme lui ordonnent ses instructions de ne pas refuser l'escorte d'une tartane française richement chargée face au risque avéré d'une galiote hors la loi croisant le long des côtes de Morée¹⁸². À l'Argentière, le comte de Narbonne reçoit de son côté une lettre du capitaine marseillais Roustan de venir à Paros pour l'escorter, venant tout juste de récupérer son bâtiment après sa capture par un forban battant pavillon russe¹⁸³. De la même manière voit-on Coriolis, commandant le chébec le *Singe* remorquer jusqu'à Salonique un bâtiment marchand retardant la marche des trois voiles composant son convoi¹⁸⁴. La lourdeur bien connue des systèmes de convois durant la guerre où naviguent lentement plusieurs dizaines de bâtiments laisse place durant la paix à un dispositif bien plus flexible¹⁸⁵. En 1771, l'officier Le Roy de la Grange met en lumière le programme libre de sa croisière, observant : « laisser l'itinéraire de la route que les circonstances m'obligeraient de prendre¹⁸⁶ ». En l'occurrence, cette liberté doit ainsi permettre d'être au service du convoiage des navires souhaitant l'escorte entre Chios et Smyrne et laisse une grande place aux rencontres fortuites. En juin 1772, la frégate l'*Atalante* croise deux bâtiments français venant d'Alexandrie et allant à Constantinople et les accompagne jusqu'à l'entrée des Dardanelles¹⁸⁷.

La Marine s'avère particulièrement souple aux calendriers des marchands et il arrive d'ailleurs très souvent que certains bâtiments marchands se rallient en cours de route à la vue de cette petite flotte française informelle, aussi faut-il bien concéder la complémentarité des

¹⁸¹ ACCM, J382, lettre du 30 décembre 1774, aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

¹⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 125 f^o54, lettre du 24 février 1775, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o256, comte de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 119 f^o10, lettre du 17 juillet 1772, Coriolis au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁵ Au cours de la guerre d'Indépendance américaine, la France met en place un système de convois obligatoire. Il n'est pas rare de voir les convois accuser plusieurs mois de retard sur le calendrier initial. Voir à ce sujet Patrick Villiers, « Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique », *Revue Historique*, 100^e année, n^o256, 1976, p. 43.

¹⁸⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o237, lettre du 12 octobre 1771, Le Roy de la Grange au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁷ ACCM, J454, lettre du 1^{er} janvier 1772, Paul Brest aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

croisières et des escortes. La sureté des bâtiments marchands primant sur la poursuite des embarcations pirates, chaque déplacement est avant tout une occasion pour les bâtiments marchands d'être protégés d'une échelle à une autre, donnant tout son sens au principe de route patrouillée. Cette souplesse explique certainement l'absence ou du moins le peu de retour négatif émis par les marchands français à la chambre de commerce de Marseille ou aux consuls. Les convois s'apparentent en réalité bien plus à des escortes, qui, en n'étant pas obligatoires ou coercitives apportent une sécurité sans contrainte, situation qui ne peut obtenir que le soutien des capitaines marchands, dont une partie pratique la caravane maritime qui ne s'accorde que rarement avec les convois organisés¹⁸⁸. La sortie du convoi ne se pratique sans aucune formalité particulière, chaque marchand restant libre de son itinéraire. Les sources consultées ne permettent pas de déterminer si ces convois étaient payants ou non comme cela était le cas lors des guerres¹⁸⁹. Lors de la dernière guerre russo-turque que connaît l'Ancien Régime, la politique de convois est maintenue mais l'accent est mis sur les routes patrouillées comme elle avait déjà eu l'occasion de la pratiquer sous le ministère de Maurepas et sous Sartine¹⁹⁰.

Le dispositif mis en œuvre par la Marine s'organise et s'institutionnalise davantage. Profitant de l'expérience acquise, les stationnaires mettent en œuvre une politique plus adaptée portant davantage l'accent sur la prévention¹⁹¹. Les instructions remises aux capitaines de la division navale au Levant appuient cette volonté de travailler, plus encore de concert avec les marchands et les consuls. La mise en place d'un système de signal entre les bâtiments stationnaires française et la flotte de commerce en offre un aperçu. Le comte de Thy invite alors les consuls à faire passer le mot et à prendre connaissance des nouveaux signaux. Afin d'éviter l'usurpation de pavillon, les bâtiments marchands devront arborer une flamme rouge au mât de misaine dès lors qu'ils rencontreront un bâtiment du roi et devront assurer par un coup de canon lorsqu'ils voudront communiquer avec un officier stationnaire. De leur côté, les bâtiments de la station hisseront une flamme jaune au mât de misaine indiquant aux navires de commerce

¹⁸⁸ Gilbert Buti, « La caravane maritime provençale aux XVII^e et XVIII^e siècles : un voyage à l'aventure organisé ? », André Leroy et Christian Villain-Gandossi (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranées*, Les Éditions de la Nerthe, Ollioules, 2004, p. 145.

¹⁸⁹ Gilbert Buti, « Stratégies marchandes au temps des troubles et des incertitudes. Le cas de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle », *The Historical Review*, Vol. 7, 2010, p. 27.

¹⁹⁰ Patrick Villiers, « Les convois coloniaux en Atlantique de Louis XIV à Louis XVI », Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre, XVII^e-XX^e siècles*, Presses universitaires de Bordeaux, 2002, p. 106.

¹⁹¹ La prévention a toujours été au cœur de la politique commerciale de la France au Levant. Voir Jean-Pierre Farganel, « Les consuls pivots de l'organisation de la navigation commerciale et des stations navales au Levant au XVII^e & XVIII^e siècles », André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Les stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Actes du colloque de Toulon, 12-13-14 octobre 2002, Les Éditions de la Nerthe, p. 90).

mouillés dans un port qu'ils peuvent profiter de l'escorte des stationnaires. D'ailleurs, le rôle des consulats dans l'organisation des convois est essentiel¹⁹², ce sur quoi insiste le secrétaire d'État de la Marine lors de la rédaction des instructions à remettre aux officiers de Marine, écrivant : « Il ne négligera rien pour instruire messieurs les consuls et vice-consuls de son arrivée. Il leur indiquera les moyens de correspondance avec lui par les voies les plus courtes et les plus sûres¹⁹³ ».

La sollicitation des convois vise également à protéger des chargements français à bord d'autres pavillons. À Prévéza, les Français demandent le soutien d'un navire stationnaire pour escorter une vingtaine de navires napolitains à destination de Toulon qui courent le risque d'être capturés du fait de la recrudescence d'armements corsaires tunisiens. Enfin, tout bâtiment qu'ils soit français ou non sollicitant d'être protégé peut faire l'objet d'une escorte.

3.2.3. La Marine française, seule dans la sécurisation des eaux grecques ?

La focale adoptée sur la marine de guerre française ne doit pas laisser croire que la France est seule dans les eaux grecques à garantir la sécurité de sa flotte de commerce. Les Vénitiens, très proches voisins et acteurs commerciaux avec l'empire ottoman, laissent parfois en station plusieurs bâtiments de guerre essentiellement le long de l'Adriatique et jusqu'à l'île de Cérigue. Au cours de l'été 1770, Sade rencontre à Zante quatre bâtiments vénitiens détachés d'une escadre plus importante d'une quinzaine de bâtiments¹⁹⁴. L'année suivante, le chevalier de Narbonne quitte, après seulement quelques jours, la croisière de Cérigue pour rejoindre de préférence la Morée, constatant la présence d'une escadre vénitienne, « ce qui rendait [sa station] inutile¹⁹⁵ ». La présence de la *Sérénissime* ne s'étend guère au-delà des beaux jours et de ses possessions territoriales. De même, leur implication reste toutefois limitée, voire hostile. Au début des années 1770, de nombreuses plaintes sont formulées par les commandants de bâtiments de guerre et relayées par les consuls au sujet du provéditeur de l'île de Cérigue. Ils lui reprochent de favoriser les forbans en offrant un havre pour ces derniers. Le chevalier de Glandevès, avec le sens de la formule, développe : « Cérigue est le véritable asile de tous les écumeurs de mer¹⁹⁶ ». Il reconnaît que la position du Provéditeur est complexe et explique « ce

¹⁹² AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o137, Mémoire du roi pour servir d'instruction au comte de Thy.

¹⁹³ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o201, instructions remises par le comte de Thy à messieurs les capitaines commandants les bâtiments du roi en croisière dans l'archipel de la Méditerranée.

¹⁹⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o147, lettre du 6 août 1770, Sade au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o261, lettre du 12 juillet 1771, chevalier de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o173, lettre du 28 mars 1771, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

n'est pas que le provéditeur de cette île les y tolère volontairement, il y est forcé par le nombre de ces coquins qui lui font la loi au point que lui et le consul n'osent sortir de chez eux de peur de se faire assassiner¹⁹⁷ ». Il reste que cette position est aussi un choix politique. La position géographique de l'île du Cérigue, à l'entrée de l'archipel est un passage obligé pour toutes les nations commerçantes venant de la Méditerranée occidentale. Si la République de Venise est sur le déclin en cette seconde moitié du XVIII^e siècle, elle reste suffisamment puissante pour déloger quelques forbans réfugiés sur l'île. Ce refuge à forban ne peut pas être seulement subi. L'établissement de droits sur les ventes des prises faites par les forbans trahit les intentions du provéditeur, en même temps qu'il confirme que les prises de bâtiments marchands étrangers sont autant d'atteintes et de coups portés à l'encontre des concurrents commerciaux de la Sérénissime. Au début du siècle, Venise avait déjà eu recours à l'armement de forbans grecs sous pavillon vénitien afin de bousculer la concurrence étrangère¹⁹⁸. La passivité apparente des Vénitiens ne manque pas dans certains cas de favoriser la forbannerie. En effet, Chabert pose directement en ces termes la question purement rhétorique et accusatrice au provéditeur de Cérigue : « le massacre du capitaine Marin par les Zantiotes¹⁹⁹ n'aurait-il pas dû faire prévenir à jamais de pareils malheurs par la vigilance du gouvernement des îles vénitiennes à ne plus laisser errer ainsi des bâtiments faisant des navigations suspectes ?²⁰⁰ » La défense du provéditeur à ces accusations le laisse songeur. Le consul français de Naples de Romanie est dubitatif : « les Vénitiens qui ont des armements sur les parages n'opèrent rien, même en faveur de leurs sujets²⁰¹ ». Les Anglais et les Hollandais ne sont guère plus actifs même s'ils disposent d'une station navale à Smyrne. En 1788, une seule unité compose la station navale anglaise. Cette dernière est détachée de la division basée à Gibraltar²⁰². L'absence de rencontre en mer Égée avec les bâtiments de guerre français laisse à penser que ces stations sont fixes. À la différence des Français, les bâtiments n'établissent aucune croisière, ni ne mettent en œuvre de routes patrouillées et restent en définitive la plupart du temps au fond de la rade de Smyrne, à l'exception des épisodes de peste.

¹⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o169, lettre du 16 mars 1771, chevalier de Glandevès au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁸ N. Svoronos, *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 1956, p. 128.

¹⁹⁹ Habitants de l'île ionienne de Zakynthos.

²⁰⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o296, lettre du 17 juin 1771, Chabert au fils du consul de Cérigue, faisant fonction de consul à adresser au Provéditeur vénitien.

²⁰¹ ACCM, J 481, lettre du 25 juillet 1772, Louis Gayrac, vice-consul de Naples de Romanie aux députés de la chambre de commerce de Marseille.

²⁰² ADM, London, 1/338, 12th July 1788, Cosby, Gibraltar bay to Henry J. King O'Hara, commander of the *Embuscade*.

Quant aux Ottomans, les quelques évocations rapides rapportées par les officiers de la Marine n'offrent qu'une lecture lacunaire sur cette question²⁰³. La surveillance de la piraterie reste côtière, soumis à des législations variables suivant les îles et ne disposent, semble-t-il, que de moyens maritimes limités. Elle s'articule principalement autour de garnisons ou forteresses pour les plus grandes îles, et de petites « milices » composées d'insulaires, exemptées en échange de certaines taxes ou du service de rameurs sur les galères impériales²⁰⁴. Les Français ne font que peu confiance aux Turcs pour sécuriser les échelles²⁰⁵. Le souvenir du conflit de la décennie 1770 est encore dans les mémoires. À l'issue de la défaite navale à Tchismé, les Ottomans ne disposent plus de bâtiments de guerre en mer Égée et sont incapables de refaire naviguer une nouvelle escadre au cours du conflit²⁰⁶. Par ailleurs, ce n'est pas l'arrivée de quelques divisions provenant des régences, qui modifie cet état de fait²⁰⁷ car « depuis l'expiration de l'armistice, la flotte russe, commandée par Alexis Orloff [sic], parcourait l'Archipel, ruinait le commerce et arrêtait les vaisseaux marchands. La flotte musulmane trop faible pour se mesurer avec elle se contentait de garder le détroit des Dardanelles²⁰⁸ ». Durant la décennie 1780, la flotte ottomane est bien plus active. Ainsi, la Porte n'attend pas le début des hostilités avec la Russie pour défendre ses mers. Toutefois, à partir de 1785, l'essentiel de sa flotte est engagée en Égypte au cours des années 1786 et 1787 pour ramener la région dans le giron impérial. Le corps expéditionnaire dirigé par le Capitan Pacha Ghazi Hasan Pacha est alors composé de près de 38 navires et de 3 000 à 4 000 hommes²⁰⁹. Par la suite, le déclenchement de la guerre oblige les autorités ottomanes à déployer la flotte en mer Noire. En mer Égée, la Porte fait appel à la solidarité de l'Empire et les unités de guerre proviennent de

²⁰³ L'officier de Marine Lyle Taulane évoque en 1774, quelques bateaux garde-côtes armés par les Turcs croisant depuis l'île de Cérigue au Cap Saint-Ange et jusqu'au Cap Doro. D'autres ont été repérés aux environs de Mytilène et Kos. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 122 f^o50, lettre du 4 janvier 1774, Lyle Taulane au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁴ Cette exemption s'applique spécifiquement pour l'île de Mytilène, dans Gilles Veinstein, « Le législateur ottoman face à l'insularité, l'enseignement des Kânûnnâme », dans Nicolas Vatin et Gilles Veinstein (dir.), *Insularités ottomanes*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2004, p. 96-97.

²⁰⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o130, lettre du 30 août 1785, Saint-Marcel, consul de Salonique au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁶ Daniel Panzac, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Éditions CNRS, Paris, 2009, p. 211.

²⁰⁷ Au cours de l'été 1771, Chabert rapporte avec emphase sa rencontre à la Sude avec une « prétendue escadre » venant de Tunis. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o116 f^o292, lettre du 10 août 1771, Chabert au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁸ Vassif-Éfendi, *Précis historique de la guerre des Turcs contre les Russes, depuis l'année 1769 jusqu'à l'année 1774*, Le Normant, Imprimerie, Paris, 1822, p. 254.

²⁰⁹ André Raymond, dans Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire Ottoman*, Fayard, Paris, 1989, p. 404. Le consul d'Alexandrie évoque 12 vaisseaux ou frégates et 30 bâtiments légers. Voir ACM, Mdina, lettres consulaires, Vol. XII f^o109-110, Mure au chevalier de Seystres-Caumont.

la régence d'Alger. Cette régence arme en 1788 – en soutien au pouvoir central turc – une division navale composée de deux chebecs et quatre tartanes de 20 canons. L'escadre croise alors comme la majorité des autres nations présentes, à proximité de l'île de Cérigue et du cap Matapan où ont lieu l'essentiel des croisières pirates et corsaires²¹⁰. Le 18 mai 1790, la rencontre entre la flotte du major Lambro, corsaire russe, composée de sept navires et d'une division turque composée de treize bâtiments se solde par la victoire des Ottomans²¹¹. Cette victoire ne réduit toutefois que de peu le risque et d'ailleurs, le corsaire réapparaît l'année suivante le long des côtes de Morée.

* * * *

En garantissant la sécurité de la navigation au cours des troubles et même après, la France se donne les moyens de permettre à son commerce de prospérer grâce au duo formé par la Marine et le réseau consulaire français. Cette protection, qui avait permis de sauvegarder l'essentiel durant la guerre d'Indépendance américaine, poursuit sur sa lancée. Jamais autant de navires de guerre n'avait été armés au Levant lors d'une période de paix française. Le commerce de France ne repart pas de zéro comme ce fut le cas après la guerre de Sept Ans, et mieux que cela, à la veille de la Révolution française, force est de constater après l'enchaînement des conflits en Méditerranée, que le commerce français se maintient, malgré une dynamique qui n'est néanmoins pas aussi forte qu'auparavant ; l'essoufflement se situant dès la guerre de Sept Ans. Entre la protection des Chrétiens, la course et la présence de la marine russe, la défense des intérêts français, et *a fortiori* des bâtiments marchands caravaniers s'avère être une gageure pour les officiers et les équipages français demandant une activité constante ne pouvant se complaire dans un dilettantisme. Les ruptures opérationnelles deviennent ainsi d'autant plus regrettables qu'elles mettent à mal et amputent les efforts consentis jusqu'alors. Ces conflits impériaux exigent de surcroît d'inscrire toute politique commerciale dans un *continuum* naval, intégré certes de plus en plus dans la conscience des hautes sphères du pouvoir, mais complexe à formuler dans la pratique. La piraterie et la course rendent obligatoires une permanence navale se traduisant par le choix d'une dispersion de ses forces navales à l'ensemble des théâtres d'opération. Enfin, si l'investissement de la Marine au Levant et la montée en puissance de la station navale est en grande partie la conséquence de facteurs conjoncturels, il n'en demeure pas moins l'affirmation latente tout comme dans les Antilles, de son rôle d'auxiliaire

²¹⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o146, lettre du 7 juin 1788, Bantinaye au secrétaire d'État de la Marine.

²¹¹ SHD Vincennes, BB⁴ 2 f^o13, 14 juin 1790, comte de Thy au secrétaire d'État de la Marine.

administratif et diplomatique en complémentarité avec les consuls et les nations françaises. La Marine n'est plus seulement le bras armé au service de la politique et de la guerre mais également un maillon quotidien du maintien de l'autorité doté d'une force de dissuasion.

CHAPITRE VI. UNE EFFERVESCENCE EPHEMERE, LA STATION NAVALE DANS L'OCEAN INDIEN

Le 26 mars 1784, Suffren est acclamé à son arrivée à Toulon. Le héros de l'Inde est de retour en France et avec lui le goût de la victoire. La France a su tenir tête à l'Angleterre aux confins des empires, démontrant sa capacité à projeter et à maintenir une force navale lointaine. Au cours de l'année 1785, le retour de la division de Peynier signe la fin du rapatriement des forces navales et terrestres françaises engagées lors du conflit contre l'Angleterre. Le traité de paix rend alors à la France ses cinq établissements de l'Inde, sans toutefois avoir amélioré la situation des Français dans l'Inde¹. L'influence et le crédit du roi de France sont considérablement réduits et tout reste à faire, en Inde et en Chine. La paix revenue, la France maintient un dispositif naval dans la région comme au sein des autres colonies ou des théâtres commerciaux français. La station navale de l'Inde qui naît de la fin de la guerre d'Indépendance américaine s'inscrit dans une dynamique nouvelle pour la France dans cette région. Sous le ministère du maréchal de Castries, et confirmée par le succès de Suffren, la politique française en Inde connaît un regain d'intérêt. En opposition complète avec les vues de Vergennes, de Castries ne considère pas l'Inde comme un théâtre secondaire durant la guerre². Ancien syndic et représentant de la Compagnie des Indes à la Cour France, le secrétaire d'État de la Marine – fraîchement nommé en 1780 – connaît bien les enjeux et les problématiques indiennes³. Durant ces quelques années d'après-guerre, malgré les doutes et la relative froideur d'une partie de l'élite française sur de nouveaux projets indiens, la politique française en Inde n'est pas encore tranchée. Nombreux sont les commentateurs à juger difficile, sinon impossible, de chasser les Anglais du sous-continent indien⁴ ; mais l'arbitrage final du ministre ne peut être pris qu'à l'aune d'une bonne connaissance des espaces et d'autrui. Un choix en conscience ne vaut qu'en connaissance de cause. Avant d'engager la France dans une politique coûteuse, le maréchal de Castries demande des rapports, des comptes rendus, des mémoires pour nourrir sa réflexion.

¹ Philippe Haudrière, « La Révolution de l'Inde n'aura pas lieu. Les Français dans l'océan Indien durant la guerre d'Indépendance américaine, 1778-1783 », dans Olivier Chaline et C.-P. Vergennes (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2008, p. 168.

² Jean-François Labourdette, *Vergennes, ministre principal de Louis XVI*, Éditions Desjonquères, Paris, 1990, p. 120.

³ Malgré la suppression de cette dernière en 1769, le maréchal conserve des liens avec l'Inde et les Mascareignes et continue de correspondre régulièrement avec l'intendant Pierre Poivre ou avec Chevalier, directeur du poste de Chandernagor. Voir Jean Tarrade, « Le maréchal de Castries et la politique française dans l'océan Indien à la fin de l'Ancien Régime », *Révolution française et océan indien. Prémices, paroxysmes, héritages et déviances*, Édition l'Harmattan, Paris, 1990, p. 40.

⁴ Massimiliano Vaghi, *La France et l'Inde. Commerces et politique impériale au XVIII^e siècle*, Éditions Mimésis, 2016, p. 80.

Sur la côte orientale de l’Afrique, comme dans l’Insulinde ou en mer de Chine, les connaissances nautiques de la Marine de guerre sont encore minces comme il le reconnaît lui-même et ne datent que « de la dernière guerre⁵ ». L’investissement de la Marine royale dans les eaux indiennes est encore très récent et ne date que de quelques décennies. Le nouveau commandant de la station navale, d’Entrecasteaux se voit remettre des instructions mettant en lumière les objectifs français pour cette partie du monde. Entre la surveillance de l’expansion anglaise, la prospection française et la consolidation de l’alliance avec la Hollande, le chantier est immense, à l’image finalement des espaces maritimes à parcourir. Les années 1783 à 1789 sont celles du maintien des espoirs français dans la région. Avant de pouvoir rationaliser l’espace maritime et le mettre en valeur⁶, si tant est que l’effort de connaissance en ait démontré la pertinence et la faisabilité, il est nécessaire d’en connaître les contours, les espaces, les acteurs et les dynamiques.

1. Un continuum dans l’exploration : l’océan Indien et Pacifique

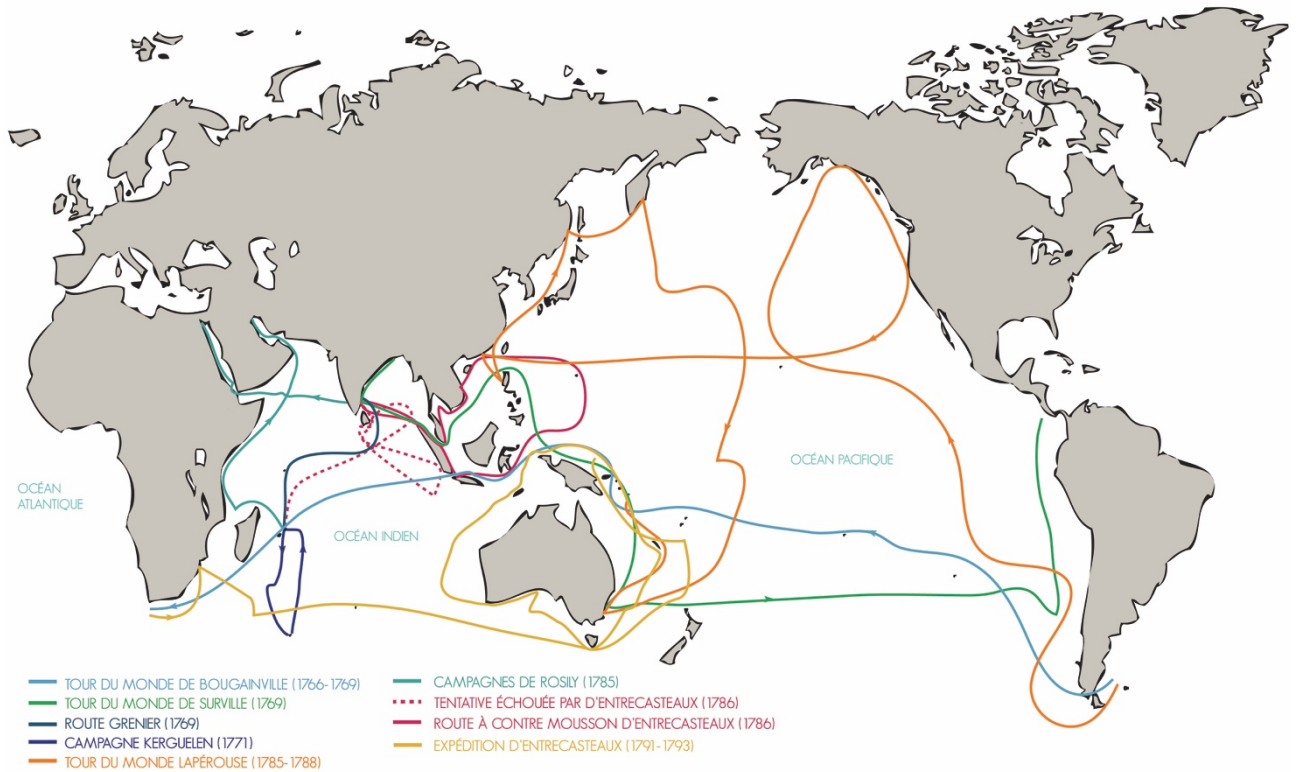
La paix de 1763 ouvre un nouveau chapitre pour la France en matière de découvertes scientifiques. Compte tenu des bornes chronologiques adoptées, il n’est pas possible de faire l’impasse sur les grands voyages d’exploration organisés à la fin de l’Ancien Régime grâce à la personnalité du dernier roi de l’Ancien Régime, très attentif à la géographie, à la Marine et aux voyages⁷. La période étudiée coïncide parfaitement avec le second âge d’or des découvertes maritimes européennes. La fin de la guerre de Sept Ans en 1763 joue pour beaucoup tant il n’était guère envisageable d’organiser des campagnes d’exploration durant le conflit. Il faut attendre le sursaut d’orgueil à l’issue de cette guerre pour voir renaître une ambition maritime française. Succédant aux Portugais, Espagnols et Hollandais, les voyages de découvertes reprennent sous l’impulsion anglaise et française. La confrontation entre la France et l’Angleterre prend la forme d’une course à la découverte du monde. À ce jeu-là, les Anglais ont déjà pris de l’avance. Alors que Lapérouse appareille de Brest en 1785, Cook a déjà effectué trois tours du monde entre 1768 et 1780. Sans parler bien évidemment des voyages d’Anson (1740-1744), de Byron (1764-1766), de Wallis (1766-1768) et de Carteret (1766-1769).

⁵ ANOM, Col., C² 171 f^o4 verso, lettre du 21 mai 1785, le maréchal de Castries au comte de Vergennes.

⁶ Formule provenant de Jean-Sébastien Guibert, dans « Sonder les côtes et sonder les esprits : les missions diplomatiques à l’étranger ou l’espionnage sous les tropiques pendant le gouvernement de Pierre Gédéon comte de Nolivos (1765-1768) », *Bulletin de la Société d’Histoire de la Guadeloupe*, (152), 2009, p. 24.

⁷ Jean-Christian Petitfils, *Louis XVI*, Perrin, Paris, 2005, p. 250.

Carte 19. Principaux voyages de découvertes français (1763-1792)



Sources : Georges Duby, *Atlas historique. Toute l'histoire du monde en 300 cartes*, Larousse, Paris, 2010 ; Baron Hulot, *D'Entrecasteaux, 1737*, Société de géographie, Paris, 1894.

À la recherche d'un continent austral, les mers du sud font l'objet de l'attention de la France et de l'Angleterre. Si Bougainville offre à la France, entre 1766 et 1768, le premier tour du monde effectué par un officier de Marine royale, le mystère du continent austral reste complet. Deux officiers de la compagnie des Indes et un de la Marine tentent de nouvelles campagnes. Les tentatives de François de Surville en 1769 et de Marc Joseph Marion Dufresne sont des échecs. Malgré tout, de nouvelles campagnes sont organisées. En octobre 1771, la flûte le *Mascarin* et le *Maréchal de Castries* quittent l'île de France sous le commandement de Marion Dufresne. Le voyage est singulier à plus d'un titre. L'une des missions est de ramener Aoturu, le jeune tahitien de l'expédition Bougainville dans son île natale. Le décès du jeune homme peu de temps après l'appareillage à Saint-Denis de l'île Bourbon oblige Marion Dufresne à renoncer à passer par Tahiti. Après l'appareillage du Cap en décembre 1771, les deux bâtiments font route vers les terres australes dans le sud de l'océan Indien afin de rejoindre l'océan Pacifique par la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande. Le 12 juin 1772, l'expédition s'achève brutalement par la mort de Marion Dufresne et d'une quinzaine d'hommes d'équipage, massacrés par les autochtones de la Nouvelle-Zélande.

Quelques mois auparavant, le 30 avril 1771, Kerguelen appareille du port de Lorient. Ses instructions lui prescrivent de prospecter au niveau de l'île Saint-Paul et Amsterdam l'existence d'un continent austral inconnu. Une fois arrivé à l'île de France à bord du vaisseau le *Berryer*, il change de bâtiment pour deux navires plus adaptés à l'exploration de l'océan Indien. Il jette son dévolu sur une frégate de 24 canons, la *Fortune* et une gabare, le *Gros Ventre*. En janvier 1772, les deux bâtiments quittent les Mascareignes pour faire route au sud. Kerguelen touche l'archipel Kerguelen quelques semaines après son appareillage de l'île de France. Les conditions climatiques très difficiles l'obligent à rentrer rapidement à l'île de France pour annoncer ce qu'il croit faussement être un nouveau continent. Paradoxalement, c'est sans doute la campagne du *Gros Ventre* qui se révèle la plus fructueuse. Quelques jours après la découverte de l'archipel, les deux bâtiments sont séparés dans la brume. Après de vaines recherches et alors que Kerguelen prend la décision de rejoindre les Mascareignes, Saint-Aloüarn, commandant la gabare, décide de rejoindre le 40^e parallèle sud. Au mois de mars, il aperçoit une terre, qui se révèle être le cap Leeuwin au sud-ouest de l'Australie⁸.

Ces grands tours du monde, passant d'initiatives privées aux campagnes étatiques dans la seconde moitié du siècle, restent peu nombreux⁹. Si ces grands voyages sont les manifestations les plus symboliques des campagnes scientifiques –non dénuées d'enjeux politiques¹⁰ –où l'exotisme et le mystère concourent à marquer les esprits, ils ne doivent pas occulter de plus petites campagnes au caractère plus modeste mais tout aussi essentielles. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les routes de navigation vers l'Inde ne sont pas encore toutes pleinement stabilisées et justifient de nouvelles prospections qui ont lieu durant les années 1760-70. En 1768, Marion Dufresne est chargé par les administrateurs de l'Île de France d'effectuer une campagne hydrographique aux îles Seychelles¹¹. Souffrant avant le départ, il est contraint de céder sa place à son second Duchemin. La campagne permet d'améliorer considérablement la connaissance des routes pour l'Inde et vers les Seychelles grâce aux cartes dressées. Elle permet également de mieux appréhender les modalités de mise en exploitation des îles de l'archipel. La principale découverte est à mettre au crédit du chevalier Grenier,

⁸ Etienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, Paris, 1999, p. 319.

⁹ Sur la faiblesse des circumnavigations françaises, voir Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel, Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 235.

¹⁰ Etienne Taillemite, « Les nouvelles conditions de l'exploration maritime (1690-1790) », *Chroniques d'Histoire maritime*, n°36, 1997, p. 65.

¹¹ Etienne Taillemite, *Marins français à la découverte du monde, de Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, Paris, 1999, p. 309.

embarqué à bord de l'*Heure-du-Berger* et du *Vert-Galant*. Accompagné de l'abbé Rochon¹², il découvre une route à contre-mousson, qui prendra par la suite son nom, permettant de rejoindre plus rapidement les côtes de l'Inde depuis les Mascareignes¹³. L'*Heure-du-Berger* est de nouveau sollicité successivement par Duroslan puis La Biolière qui essayent à tour de rôle la route Grenier, améliorant pareillement la cartographie des Seychelles et des Amirantes¹⁴. Enfin, avant de partir à la recherche du continent austral Kerguelen prend la direction de l'Inde afin de vérifier et affiner la route¹⁵.

Malgré ces campagnes, des doutes persistent pour rejoindre en sécurité les Seychelles depuis l'Île de France. Les marins redoutent les îles isolées, fictives ou réelles. En février 1786, Saint-Riveul est alerté, par l'intermédiaire d'un navire de commerce, de l'existence de naufragés à proximité des Seychelles. Il expédie aussitôt la corvette le *Fanfaron* afin de « reconnaître l'île [...] si elle existe et vérifier si les naufragés y sont¹⁶ ». Telle est également la mission de Grasse Briçon à bord du *Marsouin*. En 1789, Macnemara, commandant la station navale, le charge de vérifier l'existence d'écueils sur la route du Cap, objet également rapporté par un marchand venant de Marseille¹⁷. Faut de disposer de cartes de bonne qualité permettant d'assurer la sécurité de la navigation, les marins s'en remettent au principe des routes de navigation, mais celles pour rejoindre l'Inde restent longues en distance comme en temps en raison du régime des moussons qui prévaut dans l'océan Indien. La recherche de routes à contre-mousson est préconisée, elles doivent permettre de rejoindre rapidement les côtes de l'Inde depuis les Mascareignes, favorisant ainsi –en cas de conflit– une protection plus rapide des colonies indiennes. Les motivations sont également sanitaires, la réduction du temps de navigation améliore sérieusement la santé des équipages. Par extension, tout cela contribue de la même manière à une diminution de la mortalité des garnisons expédiées au sous-continent indien. En 1785, d'Entrecasteaux fait lui-même une tentative de navigation orthonormée entre l'Île de France et Colombo au Sri Lanka, mais celle-ci ne s'avère pas concluante¹⁸. Au fil des

¹² Alexis-Marie Rochon (1741-1817) est astronome de la Marine.

¹³ SHD Brest, Manuscrits 70 et 71, Mémoires des découvertes du chevalier Grenier. Consulter aussi BnF, département Philosophie, histoire, sciences de l'homme, 4-02K-80, 1772, *Mémoires de la campagne de découvertes dans les mers des Indes, par Mr le cher Grenier où il propose une route qui abrège de 800 lieues la traversée de l'Isle-de-France à la côte de Coromandel et en Chine*.

¹⁴ La chronologie des campagnes d'explorations officielles et non officielles entre 1742 et 1777 a été réalisée par Manonmani Filliozat, « J.-B. D'Après de Manneville et la cartographie de la nouvelle route des Indes », *Comité français de la cartographie*, n°175, mars 2003, p. 8.

¹⁵ Philippe Godard, Tugdual de Kerros, *Louis de Saint Aloüarn, un marin breton à la conquête des terres australes*, Éditions Les Portes du Large, Rennes, 2002, p. 105.

¹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f°282, lettre du 13 juillet 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f°204, lettre du 9 mars 1789, Macnemara à de Grasse Briçon.

¹⁸ Baron Hulot, *D'Entrecasteaux (1737-1793)*, Société de géographie, Paris, 1894, p. 12.

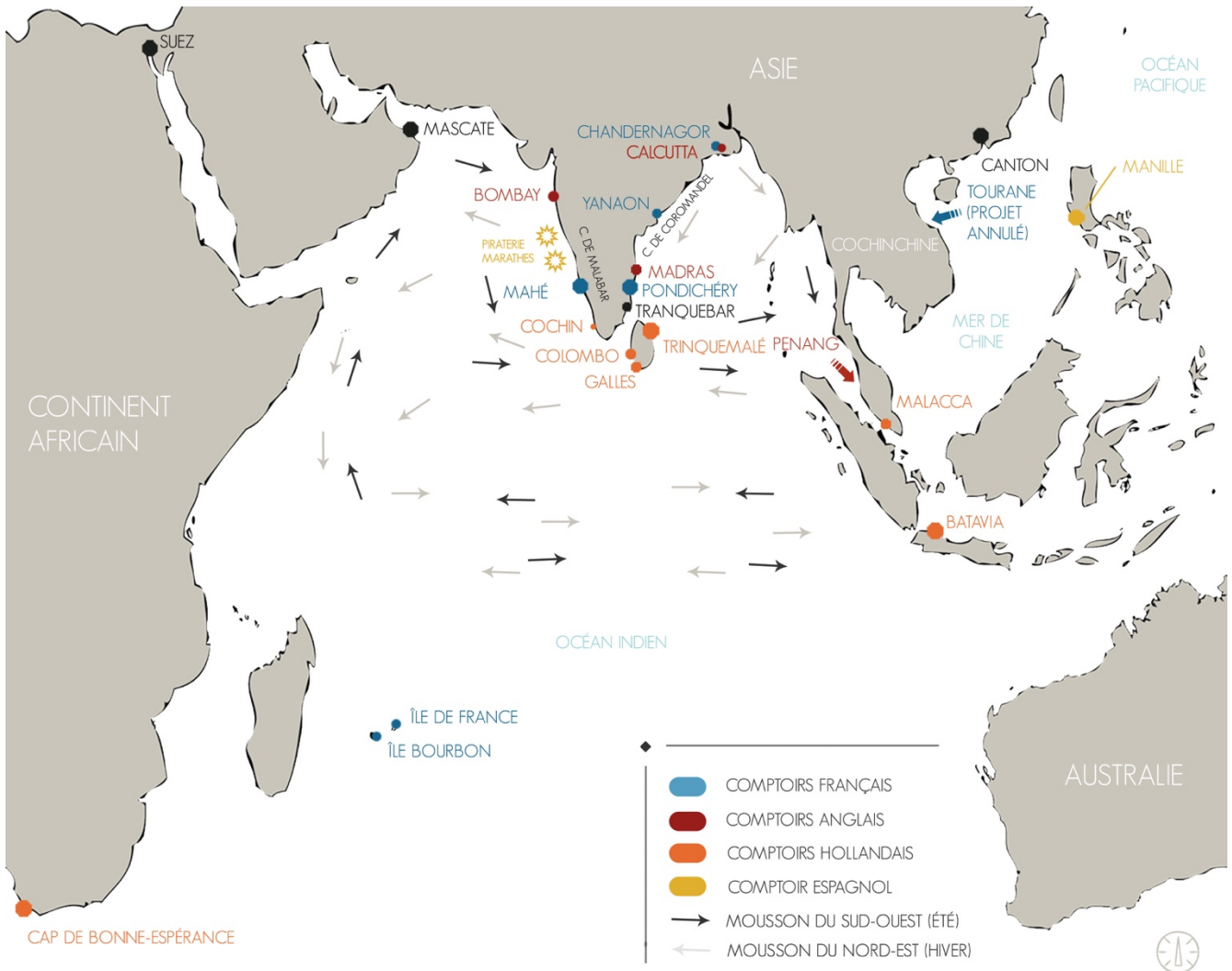
jours, l'inquiétude monte à l'Île de France où les administrateurs redoutent le pire n'ayant plus aucune nouvelle de la *Résolution* depuis son départ. Au nord de Ceylan, la frégate subit de violents vents contraires et dérive plus que prévu dans l'Est. Après une longue et vaine lutte, elle est forcée de relâcher à Sumatra.

Quant aux routes empruntées par les bâtiments stationnaires, leurs restitutions semblent malheureusement compliquées en raison des lacunes archivistiques. En effet, en dehors des journaux de navigation de la Compagnie des Indes, très peu de journaux des bâtiments du roi ont été conservés dans la série 4JJ des Archives nationales de Paris. Ce constat est encore plus réel pour les navigations ayant cours après la fin de la seconde compagnie des Indes. S'agissant des bâtiments composant la station de l'Inde, les journaux de navigation se comptent sur les doigts d'une main. Aucun journal de vaisseau et de frégate ne semble avoir été conservé dans les différents fonds Marine des Archives nationales ou dans les dépôts d'archives de la Marine.

Cette absence de documentation est d'autant plus regrettable que la connaissance des routes indiennes, à la différence des liaisons transatlantiques et en dehors des routes empruntées par les bâtiments de la Compagnie des Indes, demeure assez approximative pour les historiens.

2. Soutenir le commerce français de l’Inde et de la mer Rouge à la Chine

Carte 20. Principaux comptoirs européens dans l’océan Indien au XVIII^e siècle



2.1. Les croisières indiennes

Après la guerre d’Indépendance américaine, la France engage un mouvement de consolidation, et de prospection dans l’océan Indien. L’investissement est réel et s’articule autour de trois axes : appuyer l’ouverture de nouveaux marchés commerciaux, protéger les bâtiments de commerce et accompagner la nouvelle compagnie à monopole française, dite de Calonne, créée en 1785. Celle-ci signe le retour d’une compagnie de commerce dans l’Inde après une absence de seize ans qui n’est pas sans conséquence. En 1786, Kergariou Locmaria, commandant de la frégate la *Calypso*, constate en 1786 que le commerce y est très difficile pour les Français. Le refus de Tipû Sultan¹⁹ d’ouvrir le commerce du poivre, de la cardamome et de

¹⁹ Sultan du Mysore entre 1782 et 1799.

bois exotiques oblige les compagnies européennes à s'en procurer par la voie de la contrebande, « ce qui donne un grand désavantage à notre compagnie qui n'a ni liaison dans ce pays, ni correspondance bien établie²⁰ ». La dimension politique de la présence d'une frégate du roi est pleinement mise en avant. Kergariou Locmaria explique qu'il a « offert de promener un de ses agents dans tous les comptoirs afin de contribuer autant qu'il sera à mon pouvoir à la prospérité de la compagnie²¹ ». La situation se renouvelle à plusieurs reprises pour les bâtiments de la station. En route vers Pondichéry, Kergariou Locmaria valorise sa campagne et en profite pour effectuer une tournée des places hollandaises. Dans le même temps, le maréchal de Castries presse Cossigny²² de négocier avec Tipû Sultan la fin de la prohibition des exportations de poivre²³. En escale à Cochin, le gouverneur intercède ainsi en faveur des commerçants français auprès du sultan du Mysore, pour le chargement de poivre à bord de quatre bâtiments marchands français²⁴.

En 1783, la fin du conflit entre la France et l'Angleterre ne signifie pas l'arrêt des hostilités entre les princes indiens. L'Empire Marathe et le royaume du Mysore continuent à se menacer. Les Marathes font porter un risque sur mer aux bâtiments de commerce français, entraînant la mise en œuvre de croisières sur les côtes de Malabar. À la différence de leurs cousines méditerranéennes et antillaises, les croisières indiennes ne sont pas permanentes. Compte tenu des aléas climatiques, la présence des navires de guerre français sur la côte de Malabar n'est assurée que durant la période où la côte de Coromandel n'est plus fréquentable, à savoir lors de la mousson du nord-est entre octobre et mars. Aussi, sur la côte de Malabar, voit-on les croisières s'effectuer essentiellement entre novembre et avril. En 1785, la corvette la *Subtile*, commandée par de La Croix de Castries, effectue une croisière et sauve deux bâtiments hollandais²⁵. En avril 1786, le vaisseau de commerce français l'*Adélaïde* –commandé par Antoine Dayot –n'a pas cette chance et se fait capturer par des corsaires marathes²⁶. Le sieur

²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o103, lettre du 3 janvier 1787, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

²¹ *Ibid.*

²² Gouverneur général de l'Inde française.

²³ La Compagnie des Indes négocie le monopole en échange d'une aide militaire, canons, mousquets et matériel de guerre. Voir Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française*, tome 1, Pondichéry, 1690-1789, Éditions Leroux, 1922, Paris, lettre du 15 mars 1787, du maréchal de Castries à Cossigny, p. 365 et 401.

²⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o48, lettre du 10 mars 1787, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

²⁵ Événement rapporté par Gérard de Colbert-Turgis en introduction des mémoires de Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, Mercure de France, 1997, p. 29.

²⁶ ANOM, Col., C⁴ 76 f^o268, 20 juin 1787, lettre de Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

Dayot²⁷ réussit à en informer de Montigny. Ce dernier entame alors des tractations auprès du régent Ponnath Nanafernis afin de récupérer le bâtiment ainsi que la cargaison. L'affaire se termine favorablement pour la France, même si, en 1788, les négociations traînent en longueur ; 50 000 roupies ont été remboursées par les Marathes mais les discussions perdurent sur le prix de la coque²⁸. Le succès des négociations revient en partie à la station navale française, la présence d'une division navale donne du poids lors de ces dernières. Montigny n'hésite pas à faire pression sur le régent indien en le prévenant de la présence de six vaisseaux de guerre français dans la région. Dans le même temps, Cossigny écrit à Montigny et autorise d'Entrecasteaux à user de la force en cas d'échec des discussions²⁹.

Dans un contexte de menace persistante, d'Entrecasteaux ordonne à la *Subtile*, de croiser à nouveau sur les côtes de Malabar, avant de se rétracter, emmenant avec lui la corvette à Batavia puis à Canton. À la place de la corvette, il attribue la *Calypso*, profitant de la campagne déjà prévue à Mascate³⁰. Décalant le rendez-vous initialement prévu de la frégate à Mahé, la *Calypso* quitte la côte de Coromandel au cours du mois de décembre, effectuant plusieurs escales, alternant à Cochin, Calicut et Mahé, avant de partir vers le nord à destination de Goa et Surate. Près de Bombay, la frégate rencontre une portion de la flotte marathe, offrant ainsi à l'officier une occasion bien réelle de montrer le pavillon du roi. Celui-ci est particulièrement fier de son action et ne manque pas d'en faire part à sa tutelle :

La flotte nombreuse osa me poursuivre et fut surprise de se voir si promptement interceptée sans pouvoir gagner la terre [...]une flotte de bâtiment du pays escortée par un bâtiment anglais fut témoin de ma contenance fière au milieu de cette multitude de pirates que je n'avais pas ordre d'attaquer et qui déclarèrent connaître et respecter le pavillon français³¹.

À Mangalore, Kergariou Locmaria prend essentiellement des renseignements sur l'état de la place et apprend que les Anglais ont acheté une forêt pour leur approvisionnement en bois de mât³². Cet élément ne manque pas d'intéresser l'officier puisqu'il s'agit d'une ressource particulièrement rare en Inde, d'autant plus que Trinquemalé en est dépourvue. Apprenant la

²⁷ Le bâtiment de commerce appartient à M. Dayot qui est le cousin de Madame de Cossigny. Voir Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 349.

²⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o290, lettre du 16 décembre 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

²⁹ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 369, lettre du 26 mai 1787, Cossigny à Montigny.

³⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o227, lettre du 25 décembre 1786, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

³¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o188, lettre du 28 août 1788, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

³² AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o48, lettre du 10 mars 1787, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine).

présence des navires français l'*Écureuil* et l'*Alexandre* à Mahé, il part les rejoindre pour leur porter assistance. Durant l'automne 1788, c'est au tour de l'*Astrée* d'effectuer la croisière sur les côtes de Malabar. À Cochin, Saint-Riveul offre une escorte jusqu'à Bombay, à trois bâtiments de commerce français. En parfait représentant du commerce, l'armateur des bâtiments décline, préférant l'empressement d'arriver « un des premiers à la côte et de traiter plus avantageusement³³ », plutôt que la sécurité offerte par la Marine. Les croisières s'interrompent au cours de l'année 1789 et ne reprennent que l'année suivante. En effet, l'évacuation de Pondichéry absorbe la totalité des moyens de la station navale, à l'exception de la *Méduse*, réquisitionnée pour cartographier les côtes d'Annam.

Ces différentes croisières s'inscrivent dans un système plus global mélangeant logistique, affaires politiques et économiques. Les stationnaires pratiquent ainsi le service de la colonie comme aux Antilles ou en Méditerranée orientale sous l'autorité de l'ambassadeur. Par nature, ce service est particulièrement pluriel. Il consiste dans le transport de fonds³⁴, d'effets ou de personnels d'une place à une autre ou dans des missions plus politiques comme lorsque la *Thétis*, bâtiment amiral de la division, dépose les ambassadeurs de Tipû Sultan à l'été 1789³⁵ ou lorsque la frégate la *Dryade*, commandée par le chevalier de Kersaint, embarque l'évêque d'Adran et Nguyen Phûc Cành, héritier du royaume d'Annam, pour son retour en Asie³⁶.

Le déficit de flûtes en service pour les colonies indiennes et les Mascareignes force les administrateurs à faire appel de manière occasionnelle aux bâtiments stationnaires. Aussi voit-on les frégates l'*Astrée*, la *Méduse*, la *Calypso* et la corvette le *Fanfaron* charger du blé à Surate pour Pondichéry³⁷. Ce service des colonies est également en usage à l'Île de France. Après réparations, la frégate la *Surveillante* est expédiée par les administrateurs à Madagascar pour la « traite » des bœufs et du riz³⁸. Ces différents services, logistiques pour la plupart, ne forment toutefois pas l'essentiel de l'emploi des forces navales dans l'océan Indien, à l'exception notable de l'année 1789. Lors de l'évacuation de Pondichéry la station navale est pleinement

³³ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o270, lettre du 16 décembre 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

³⁴ En février 1786, la *Précieuse* apporte 20 000 piastres. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o264. La même année la *Calypso* transporte 20 000 roupies de Pondichéry à Mahé. Voir Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 351). En octobre 1788, la même frégate charge 12 000 piastres à l'Île de France pour Pondichéry. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o270.

³⁵ Les passagers de la *Thétis* sont trois ambassadeurs indiens reçus en août 1788 par Louis XVI dans l'espoir de former une alliance entre la France et Tipû Sultan, sultan du royaume du Mysore. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o244, lettre du 1^{er} juin 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

³⁶ ANOM, Col., C¹ 4 f^o200, compte rendu du mois de juillet 1789, Vaivres au secrétaire d'État de la Marine.

³⁷ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 407, lettre du 30 novembre 1788.

³⁸ ANOM, Col., C⁴ 68 f^o177, lettre du 2 septembre 1785, Fleury et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine.

sollicitée. Au début de l'année 1789, le commandant de la station ordonne le rassemblement de la division à Pondichéry, évènement assez rare pour être signalé. Les bâtiments du roi participent alors au transport des garnisons vers l'Île de France. De manière conjointe, quelques navires ont été également été affrétés pour la même mission tels que le senu l'*Aimable Sophie*, le *Pérou* ou encore le *Bailli de Suffren* appartenant à la Compagnie des Indes. Au mois d'août 1789, le comte de Conway fait l'achat d'un navire pour la somme de 47 000 livres tournois. À l'aide de ce dernier, il entend poursuivre une double finalité : continuer l'évacuation de Pondichéry et s'en servir comme présent pour l'Imam de Mascate, objet que nous aurons l'occasion d'aborder par la suite. À la même époque, une partie des esclaves transportés depuis l'Île de France –afin de préparer l'expédition pour la Cochinchine –doit être rapatriée après l'annulation de cette dernière campagne. Dès lors, ces derniers embarquent au mois de juin 1789 à bord de l'*Astrée*. En juillet, la *Dryade* et la *Nymphe* mettent les voiles pour l'Île de France, transportant chacune 150 hommes de troupe. En trois mois, la frégate effectue trois navettes entre les deux places, permettant ainsi l'économie de plus de 45 000 livres tournois. C'est enfin à la frégate la *Thétis*, fraîchement arrivée dans l'océan Indien, qu'il revient de rapatrier les dernières autorités françaises dont le comte de Conway. L'administration de l'Île de France participe également à l'évacuation et affrète l'*Aurore*, le *Tigre*, le *Motais de Narbonne* et le *Bougainville* –soit quatre vaisseaux particuliers –pour Pondichéry. Au 30 septembre 1789, l'évacuation de la ville n'est pas encore terminée mais l'intendant a déjà chiffré l'essentiel de l'effort logistique réalisé. Sur environ un trimestre, le retrait de Pondichéry a nécessité l'emploi de dix-huit bâtiments, dont sept bâtiments de la station, un vaisseau de la Compagnie des Indes et dix navires du commerce, transportant ensemble 2 252 hommes et presque 2 000 tonneaux³⁹. En novembre, Moracin estime encore à 1 500 tonneaux le fret nécessaire –dont l'essentiel porte sur l'artillerie –pour terminer l'évacuation totale de la place.

2.2. En mer Rouge et dans le golfe Persique

Plus à l'ouest, à Mascate, la France renforce progressivement ses relations avec Oman. Après la guerre d'Indépendance américaine, les discussions portent toutefois essentiellement sur les vexations subies lors du conflit. Durant la guerre, les Français ont pu compter sur le soutien tacite des Mascatis face aux Anglais. Les instructions françaises furent dès lors de préserver les intérêts omanais. Toutefois, en 1782, le corsaire Deschiens-Kalway capture

³⁹ ANOM, Col., C² 190 f^o183, lettre du 30 septembre 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

—malgré des ordres contraires —le *Salih*, bateau richement chargé de l'Imam⁴⁰. L'affaire envenime durant plusieurs années les relations entre Oman et la France.

Le retour de la paix permet de continuer la prospection dans cette région du monde. L'activité diplomatique est menée dans un premier temps par la *Vénus* que commande le comte Rosily. En septembre 1785, l'arrivée d'une frégate à Mascate est une surprise. Aussi voit-on les troupes se préparer à défendre la place⁴¹. À peine entamées, les discussions portent derechef sur le règlement du litige de l'affaire du *Salih*. La France, quant à elle, cherche à installer un agent français dans la place de commerce et à entamer des tractations commerciales. En l'occurrence, la *Vénus* est chargée de convoier deux bâtiments, l'*Amphitrite* et la *Belle-Julie* et d'intercéder en faveur d'une nouvelle branche de commerce menée par le négociant lyonnais Comarmond⁴². L'année suivante, c'est au tour du comte de Kergariou Locmaria sur la *Calypso* de continuer l'effort diplomatique auprès de l'Imam. L'objet initial de la campagne est de remettre un bâtiment à l'Imam en guise de réparation pour la perte du *Salih* mais l'affaire traîne en longueur. Après en avoir reçu l'ordre, le vicomte de Souillac procède à l'achat d'un bateau à remettre à l'Imam de Mascate⁴³. Toutefois, l'*Écureuil* est toutefois jugé impropre et « ne convient en aucune manière pour être présenté à un prince aussi grand que l'Imam de Mascate qui a deux vaisseaux de 40 canons⁴⁴ ». Il faut attendre 1790 avant que le comte de Macnemara, chef des forces navales de l'Inde n'apporte un bateau à Mascate⁴⁵.

Pour la *Vénus*, Mascate n'est qu'une étape d'une tournée plus vaste. La frégate poursuit sa campagne vers le golfe Persique, alors que les deux navires affrétés pour le commerce l'accompagnent et mettent les voiles vers Bassora. Les intentions sont les mêmes qu'à Mascate : soutenir le commerce français par la recherche active de nouveaux débouchés commerciaux. Les Anglais y sont bien installés et disposent d'un consul dans la place. Dans cette partie du monde, l'activité française est à mettre au crédit du vicomte de Souillac. En liaison avec l'Imam de Mascate avec qui il entretient de bons rapports, il prend également contact avec M. Rousseau, consul à Bassora afin que ce dernier fasse expédier un agent arabophone pour la future antenne commerciale française à Mascate⁴⁶. Dans l'ensemble, le secrétariat d'État de la

⁴⁰ Robert Oddos, « Deux siècles de relations franco-omanaises (1735-1920), aperçu historique », *Revue historique*, Juillet-septembre 1995, n°599, p. 86.

⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°380, 1785, comte de Rosily au secrétaire d'État de la Marine.

⁴² ANOM, Col., C⁴ 76 f°235, lettre du 4 novembre 1787, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

⁴³ ANOM, Col., C⁴ 73 f°445, lettre du 2 décembre 1786, vicomte de Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f°48, lettre du 10 mars 1787, comte de Kergariou Locmaria à d'Entrecasteaux.

⁴⁵ André Auzoux, « La France et Mascate aux dix-huitième et dix-neuvième siècles (1759-1810) », *Revue d'histoire diplomatique*, 1909, p. 518-540.

⁴⁶ ANOM, Col., C⁴ 73 f°454, lettre du 22 novembre 1786, vicomte de Souillac à M. Rousseau, consul de Bassora.

Marine ne soutient que de loin les efforts menés par le gouverneur de l'Île de France⁴⁷. Du moins, estime-t-on à Versailles ces branches commerciales comme secondaires.

La mer Rouge fait également l'objet d'une attention redoublée. À bord de la corvette l'*Auguste*, Geslin de Chateaufort entreprend la remontée de la mer Rouge jusqu'à Suez. Après avoir quitté Pondichéry le 22 janvier 1785, il atteint Suez le 20 juillet. À Suez, il dépose plusieurs passagers pour Alexandrie, ces derniers devant ensuite rentrer à Marseille ; dans la foulée, Geslin de Chateaufort reprend la mer pour Pondichéry, il y mouille le 3 septembre. La campagne a permis de mesurer la méconnaissance des routes de navigation dans la région, de même que le gain de temps possible pour faire passer la correspondance de l'Inde jusqu'en France. Face aux difficultés rencontrées dans la navigation, le comte de Rosily part pour la mer Rouge l'année suivante. Après Mascate et Bassora, la *Vénus* est chargée d'une mission diplomatique, scientifique et commerciale en mer Rouge, destinée « à la reconnaissance de la mer Rouge et à [la correction des] cartes, dont presque toutes les positions sont fausses ou du moins incertaines⁴⁸ ». Il reste de nombreuses archives de cette mission⁴⁹. En plus des enjeux commerciaux, l'officier est chargé d'améliorer les connaissances hydrographiques de la mer Rouge. La campagne se révèle instructive puisque de retour de campagne, il publie un *Supplément au Neptune de l'Inde*⁵⁰. L'importance de ces recherches est bien entendu à mettre au compte d'une future exploitation commerciale française dans la région ; le courrier que Rosily transmet au Bey du Caire, reçoit un accueil favorable⁵¹. En 1789, Moracin expédie le *Prince de Condé* pour faire route jusqu'à Suez en passant par Moka. Après avoir mis les voiles de Pondichéry le 8 janvier 1789, il arrive à Moka le 18 février et mouille à Suez le 29 mars avant d'être de retour le 22 septembre à Pondichéry. L'expédition s'avère être une réussite à plus d'un titre ; elle confirme notamment le succès du travail effectué en amont par Geslin de Chateaufort⁵² et Rosily, à bord de la corvette l'*Auguste*, entre les années 1785 et 1787. Plus qu'une expédition commerciale, Moracin expérimente une nouvelle route plus rapide pour expédier les courriers entre l'Inde et Versailles, aussi reçoit-il –le 22 septembre 1789 –le

⁴⁷ Robert Oddos, « Deux siècles de relations franco-omanaises (1735-1920), aperçu historique », *Revue historique*, Juillet-septembre 1995, n°599, p. 94.

⁴⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°295, instructions du 15 octobre 1786 remises par d'Entrecasteaux au comte de Rosily.

⁴⁹ Voir aussi AN, Paris, Marine, 2JJ 96 carton 3, pièce n°6, Papiers de Fleurieu.

⁵⁰ Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, p. 464. Les connaissances acquises en mer de Chine y sont également ajoutées.

⁵¹ ANOM, Col., B² 213, lettre du 17 avril 1788, secrétaire d'État de la Marine à M. de Conway. Il évoque de la campagne de Geslin de Chateaufort « son voyage très utile sous les rapports de commerce et de politique ».

⁵² AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°369, lettre du 30 septembre 1785, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

discours du roi aux États-généraux à Versailles du 15 juillet de la même année⁵³. L'intendant s'emploie alors à comparer les temps de transport respectif entre la route du Cap, celle terrestre par le golfe Persique puis par l'Irak et enfin celle via la mer Rouge et Suez. Il souligne qu' :

Il est incontestable que l'on peut faire passer dans les mois de mai, juin et juillet (seulement), des lettres de Paris à Suez en vingt-quatre jours, puisque M. Gentaume a reçu le 8 août les paquets de la compagnie du 15 juillet [...]. On peut encore recevoir facilement dans l'Inde en cinquante-cinq ou soixante jours au plus des avis de France [...] et qu'ils ne peuvent arriver en Asie par des moyens ordinaires qu'en cent vingt jours par voie de Bassora et cent cinquante par le Cap de Bonne Espérance, la navigation de France aux Indes étant la plus tardive⁵⁴.

La route de la mer Rouge n'a cependant pas vocation à remplacer les autres, restant soumise à saisonnalité, elle n'est que complémentaire. Malgré tout, au printemps 1790, l'intendant reçoit le soutien de Versailles qui l'invite à poursuivre l'expérimentation⁵⁵.

2.3. Dans l'Insulinde et jusqu'en Chine

C'est à l'est enfin que la Marine est la plus active. Depuis Malacca jusqu'à Canton en passant par Manille, cette vaste région –comprenant l'Insulinde –fait l'objet d'un regain d'intérêt de la part de la marine de guerre française. Avec l'objectif chinois en ligne de mire, les Français recherchent un point où se fixer au plus près de l'Empire du Milieu. En parallèle, Batavia, Malacca et Manille deviennent de nouveaux relais de projection pour la France grâce à l'alliance ancienne avec l'Espagne et celle nouvelle avec les Provinces-Unies. L'effort d'exploration touche l'ensemble de la zone. La campagne de la frégate la *Résolution*, sous les ordres d'Entrecasteaux, commandant de la station, est singulière à plus d'un titre. L'objectif est à la fois de prendre des renseignements sur l'installation des Anglais à Penang, de découvrir une nouvelle route à contre mousson pour rejoindre la Chine et de traiter d'affaires commerciales à Canton⁵⁶. Sur ce dernier point, l'objet de la campagne à Canton est gardé secret. D'Entrecasteaux est chargé par Versailles de régler des problèmes d'arriérés entre les négociants et les Chinois. En effet, plus de 3,3 millions de livres tournois sont dues aux Français⁵⁷. Dans cette tâche, il est accompagné par la corvette la *Subtile*, commandée par La Croix de Castries, cousin du ministre. Avant la Chine, d'Entrecasteaux fait halte à Batavia pour prendre des informations et expose ainsi la situation :

⁵³ ANOM, Col., C² 190 f^o145, lettre du 22 septembre 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ ANOM, Col., C² 190 f^o149, lettre du 27 mai 1790, Paris, non signée à destination de Moracin.

⁵⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁷ Baron Hulot, *D'Entrecasteaux (1737-1793)*, Société de géographie, Paris, 1894, p. 19.

Comme on est parfaitement instruit à Batavia des affaires de Chine, je compte y prendre des renseignements sur l'objet de ma mission. Les négociants étrangers qu'il m'est recommandé sont moins suspects dans cet éloignement que sur les lieux mêmes où mille raisons peuvent les engager à dénaturer les faits⁵⁸.

Partis le 1^{er} décembre 1787, les deux bâtiments arrivent à Macao le 7 février 1787. L'arrivée de deux bâtiments de guerre français en Chine surprend les Chinois. En effet, cette présence est rare. Le baron Hulot explique que « c'était la première fois que [le] pavillon [français] paraissait dans les mers de Chine⁵⁹ ». Sans doute parle-t-il de la présence de bâtiments de guerre français. Elle surprend jusqu'à Lapérouse qui écrit, « nous apprîmes avec le plus grand étonnement l'arrivée dans la rivière de Canton du vaisseau la *Résolution*, commandé par M. d'Entrecasteaux, et celle de la frégate la *Subtile*, aux ordres de M. La Croix de Castries⁶⁰ ». Après avoir transmis les documents au chargé d'affaires français, d'Entrecasteaux rejoint Pondichéry. Malgré le retour des Français l'année suivante avec la *Calypso* et de la médiation d'Haumont du Tertre, la campagne se solde par un échec⁶¹.

Le détroit de Malacca, véritable goulot d'étranglement délimitant l'océan Indien de la mer de Chine est nouvellement investi par les Français. Lors de sa campagne pour Manille, le chevalier de Kersauzon, commandant la *Précieuse*, profite de sa navigation à travers le détroit pour améliorer les cartes françaises⁶². Les instructions rédigées par d'Entrecasteaux à Kergariou Locmaria invitent le chef de division à se rendre en 1787 dans les îles Mergui, à l'extrême sud de l'actuel Myanmar. Ce voyage est destiné à comparer et à actualiser, si nécessaire, les cartes réalisées par d'Après de Manneville. Le chef de division est également invité à se rendre, par la suite, à Malacca en empruntant les détroits de Sabon et Diron⁶³ ; ces voies étaient peu connues des Français, d'Après reconnaissant lui-même n'avoir pu les tracer fidèlement, elles

⁵⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁹ Baron Hulot, *D'Entrecasteaux (1737-1793)*, Société de géographie, Paris, 1894, p. 26.

⁶⁰ Jean-François de Lapérouse, *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole (1785-1788)*, La Découverte, Paris, 2005, p. 207.

⁶¹ ANOM, Col., C¹ 16 f^o41, lettre d'Haumont du Tertre à Kergariou Locmaria. L'auteur de la lettre est un ancien capitaine de la Compagnie des Indes et subordonné lors de la campagne menée par d'Entrecasteaux. Il est de nouveau en Chine l'année suivante à bord la *Calypso* sous le commandement de Kergariou Locmaria. Le mémoire écrit au maréchal de Castries en prévision de la campagne de d'Entrecasteaux a été publié par Louis Dermigny. Voir Louis Dermigny, *Les mémoires de Charles de Constant sur le commerce à la Chine*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1964, p. 460.

⁶² AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o269, lettre du 27 juin 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

⁶³ Il s'agit aujourd'hui du détroit peu profond et formé entre Pulau Karimunbesar et Pulau Rangsang à l'ouest de Singapour.

n'avaient « eu aucuns mémoires [sic] ni journaux de ceux qui les ont pratiqués⁶⁴ ». En route vers Manille, Kergariou Locmaria s'attarde quelques instants à l'entrée du détroit de Malacca, passant entre « les détroits très étroits de Pulo Callam et Pulo Loomot dans lequel il n'avait jamais passé d'aussi grands bâtiments⁶⁵ ». L'attention est également portée sur la mer de Chine, dont les connaissances sont assez limitées. Il écrit à ce sujet : « j'ai découvert un grand nombre d'îles qui ne sont sur aucunes cartes anciennes ni nouvelles⁶⁶ ». Malgré l'intérêt certain de cette campagne en mer de Chine et à travers les détroits et côtes de Malacca, l'expérience montre ses limites, le chef de division reconnaît que « [s'il] avai[t] été pourvu d'un chronomètre, [il] oserai[t] [se] flatter que la position des lieux qu'[il a] parcourus seraient déterminés avec exactitude », ajoutant toutefois que « ce voyage est des plus intéressants pour le commerce et des plus instructifs pour les jeunes gens qui m'étaient confiés⁶⁷ ». Soulignons que seul Rosily dispose de montres marines au sein de la station navale⁶⁸.

À bord de la *Subtile*, La Croix de Castries, est dépêché à Manille pour y retrouver Lapérouse dont on soupçonne l'arrivée prochaine. À cette occasion, il est chargé de lui délivrer des fonds pour payer les équipages⁶⁹. L'officier dirigeant ce tour du monde français est effectivement attendu dans la colonie espagnole pour le printemps 1787. Il y mouille en avril 1787. Même si les deux bâtiments qu'il commande ne font pas partie de la station, sa présence n'est pas anodine et contribue à l'influence française dans la région. Signe du renforcement des Français dans la région, en moins de deux ans, le nombre des bâtiments de guerre français dans ce port est en nette augmentation. En peu de temps, plusieurs bâtiments français mouillent alternativement à Manille. Entre 1786 et 1788, sept frégates relâchent à Manille, quatre à Canton, trois à Batavia, trois en Cochinchine... Cette situation ne manque d'ailleurs pas de surprendre les Espagnols. En juillet 1786, la frégate la *Précieuse*, commandée par de Kersauzon mouille à Manille. Elle y reste au moins jusqu'au mois de décembre. Moins de deux mois après son départ, la flûte le *Marquis de Castries* fait son entrée dans le port, forcée à l'escale par une voie d'eau déclarée lors d'un coup de vent dans le golfe de Thaïlande. Ces deux bâtiments sont

⁶⁴ D'Après de Manneville, *Instructions sur la navigation des Indes orientales et de la Chine, pour servir au Neptune orientale, dédié au roi*, Demonville, Paris, 1775, préface, lv.

⁶⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o188, lettre du 28 août 1788, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine. Ces îles forment aujourd'hui l'entrée du port de Pelabuhan Klang, principal port de Malaisie et à proximité de la capitale Kuala Lumpur.

⁶⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o188, lettre du 28 août 1788, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ Philippe Bonnichon, « Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI », *Revue d'Histoire maritime*, n°12, Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2010, p. 66.

⁶⁹ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, Mercure de France, 1997, p. 31.

rejoints par la frégate la *Calypso*, suivie comme nous venons de le voir par l'arrivée de la *Boussole* et de l'*Astrolabe* de Lapérouse. Enfin, au cours de l'année, la frégate la *Dryade* relâche dans le port. Le port de Manille se révèle être le lieu idéal pour rafraîchir, réparer et se renseigner, d'autant que les navigations en mer de Chine s'avèrent être compliquées. Lors de sa deuxième campagne, Richery fait état « de tempêtes de contrariétés » l'obligeant à passer deux mois à Macao. À peine avait-il repris la mer, qu'il éprouve trois mois consécutifs de mauvais temps le forçant, cette fois-ci, à relâcher bien loin de sa zone de croisière puisqu'il mouille à Malacca. La *Calypso* subit le même sort, son escale à Manille n'est pas un acte prémédité mais la conséquence d'une tempête essuyée à proximité de Taïwan⁷⁰. Dans le même temps, les Français sont curieux de mesurer le degré d'intérêt de Manille dans le cadre d'une future implantation dans la région. Comme l'écrit d'Entrecasteaux au commandant de la *Précieuse* : « parmi les ressources dont il est essentiel d'y prendre une connaissance exacte, celle du nombre de gens de mer que l'on pourrait y trouver est une des plus importantes à obtenir⁷¹ ». Cette attention témoigne parfaitement des considérations logistiques françaises dans la région et du manque de main d'œuvre et de relève d'équipages, objet que nous aurons l'occasion d'aborder ultérieurement. Pareillement, ses instructions lui enjoignent d'y « reconnaître l'état des forces de terre, le nombre de bâtiments qui y sont entretenus, et les ressources en tout genre que peut fournir cette île afin de juger si en cas de guerre et dans l'hypothèse d'une combinaison des forces contre l'Angleterre, on pourrait tirer des secours de cet établissement espagnol⁷² ».

Cette présence française s'explique également par la volonté française, de concert avec l'Angleterre, de trouver un nouveau point d'appui sur la route entre la Chine et l'Inde. Alors qu'en 1786, les Anglais s'installent à l'embouchure du détroit de Malacca, la France prospecte en Cochinchine. La domination anglaise sur le sous-continent indien ne laisse que peu de place à la France qui cherche de nouveaux débouchés. Les côtes vietnamiennes intéressent les Français depuis près d'un demi-siècle. Dès 1749, avant même l'évêque d'Adran ne projette un établissement, Poivre – futur intendant de l'Île de France – foulait le sol de Tourane⁷³. Après les intenses tractations de l'évêque d'Adran – proche du roi déchu de Cochinchine – le projet

⁷⁰ ANOM, Col., C¹ 4 f^o97, lettre du 9 avril 1788, Richery à Conway.

⁷¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o270, 1786, d'Entrecasteaux au chevalier de Kersauzon.

⁷² AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o140, 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

⁷³ Frédéric Mantiene, *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule Indochinoise (XVIII^e)*, Les Indes Savantes, Paris, 2003, p. 57.

d'implantation rentre dans sa phase concrète au cours de l'année 1787. L'officier Richery, à bord de la flûte le *Marquis de Castries*, est chargé de cartographier les côtes de la Thaïlande, du sud de la Chine et jusqu'à l'île d'Hainan⁷⁴. Cette première campagne de 1786 à 1787 s'avère être un échec. L'un des missionnaires embarqués en 1786 sur la flûte fait un procès à charge contre l'officier, l'accusant d'avoir effectué un commerce privé entre Manille et Macao⁷⁵. La seconde entreprise entre 1788 et 1789 n'offre pas davantage de résultats. Richery est de retour à Pondichéry le 26 janvier 1789⁷⁶. Fréquentant les côtes indiennes depuis 1781, la flûte revient à Pondichéry dans un très mauvais état, la râblure d'étambot ainsi que le gouvernail ont beaucoup souffert après dix-huit mois consécutifs de campagne. Les administrateurs décident d'en ordonner la vente au cours de l'année 1789. Cette décision illustre bien les contraintes de ces projections lointaines dans ces contrées inconnues des Français.

Les campagnes du *Marquis de Castries* n'ayant pas été convaincantes, l'exploration des mers de Chine se poursuit sous la direction du chevalier de Kersaint, à bord de la *Dryade* et accompagnée pour l'occasion par la corvette le *Pandour*. Les connaissances françaises à propos de la région sont bien faibles, le chevalier de Kersaint surpris explique : « les cartes de Cochinchine sont si mauvaises [...] qu'on ne peut naviguer sur aucune d'elles, les latitudes même sont mal déterminées⁷⁷ ». À l'image de Richery qui avait dû affronter du mauvais temps, la *Dryade* est elle-même obligée de réparer sa mâture endommagée à Manille. En novembre 1788, c'est au tour du *Pandour* de réparer son petit mât de hune ainsi que sa misaine et son beaupré. Malgré tout, la campagne du chevalier de Kersaint est toutefois plus heureuse que celle de Richery. Le compte rendu qu'il transmet au secrétaire d'État de la Marine est assuré : « je me suis mis en état de pouvoir y conduire avec sûreté les bâtiments de la station si l'expédition a lieu⁷⁸ ». D'après la relation du chevalier de Kersaint, Moracin juge les connaissances suffisantes pour entamer l'expédition. Il écrit : « si Sa Majesté a ordonné pour

⁷⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o155, *Compte de la campagne du Marquis de Castries, flûte du roi. Rendu à messieurs de Cossigny et d'Entrecasteaux par le sieur Richery, enseigne de vaisseau du 3 juillet 1786 au 6 mai 1787*. L'officier arrive en Inde à bord du *Vengeur* au cours de l'année 1781. Il reste en Inde jusqu'en 1789 et arrive à Brest en mars 1790, après près de dix ans de campagne dans l'Inde. Voir J. Arnoux, « L'amiral Richery, contre-amiral, 1757-1798 », *Annales de Basses-Alpes*, n^o66, 1897, p. 162-171. L'instruction remise à l'officier est disponible sous la cote, ANOM, Col., C¹ 4 f^o10, instruction du 20 juin 1786, Cossigny et d'Entrecasteaux pour M. de Richery, enseigne de vaisseau, commandant la flûte du roi le *Marquis de Castries*.

⁷⁵ Frédéric Mantiene, *Pierre Pigneaux, évêque d'Adran et mandarin de Cochinchine (1741-1799)*, Les Indes Savantes, Paris, 2012, p. 88. L'auteur rapporte la lettre traduite de la relation du voyage du père Paul Nghi, missionnaire de la Cochinchine transcrite dans Henri Cordier, *La correspondance générale de la Cochinchine (1785-1791)*, E. J. Brill, Leide, 1906, p. 629.

⁷⁶ ANOM, Col., C² 190 f^o46, lettre du 1^{er} février 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o225, lettre du 14 mars 1789, chevalier de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁸ *Ibid.*

cette année l'expédition de la Cochinchine, la navigation du convoi sera parfaitement éclairée sur le temps et la manière dont il sera nécessaire qu'elle atterrisse sur des lieux ou côtes peu fréquentées par les vaisseaux européens⁷⁹ ». Une nouvelle campagne est néanmoins organisée sous le commandement de Rosily. Anciennement sur la frégate la *Vénus*, immobilisée à Pondichéry à la suite d'avaries, Rosily passe sur la *Méduse* et quitte Pondichéry le 15 juin 1789⁸⁰. Libéré de ces précédentes campagnes, l'officier et hydrographe expérimenté est le seul à disposer de précieuses horloges marines au sein de la station navale. Ces dernières sont des outils indispensables pour éditer une nouvelle carte précise de cette région d'Asie⁸¹.

Revenons aux campagnes de la *Dryade* et du *Pandour*. Du point de vue technique, les rapports que délivrent Kersaint et Prévaille⁸² ne remettent pas en cause la faisabilité de l'expédition ; ils écartent même les doutes initiaux sur la possibilité de rejoindre le port de Tourane lors de la mousson du Nord-Est et constatent les possibilités existantes d'une implantation en plusieurs lieux de la côte. Les positions développées par les deux officiers stationnaires ne sont toutefois pas partagées par tous. Le commandant de station, d'Entrecasteaux –à l'instar de son successeur Saint-Riveul –rapporte la difficulté, l'éloignement et le coût d'une telle expédition. Du point de vue purement logistique, Saint-Riveul observe un manque d'effectif pour transporter l'ensemble du fret indispensable à l'expédition, il explique que : « les bâtiments du roi, en supposant quatre frégates, deux corvettes et deux gabares, ne porteraient pas beaucoup plus de la moitié des hommes destinés pour cette mission⁸³ ». Les conditions climatiques ne permettent pas d'envisager de gagner de la place à bord des navires car « il serait dangereux sous ce climat brûlant de surcharger les bâtiments de troupes⁸⁴ ». Le ravitaillement s'avère être tout aussi complexe à organiser, obligeant –en cas de troupes nombreuses – à « relâcher à Malac chez les Hollandais pour faire de l'eau, ce qui retarderait encore l'arrivée au port de Tourane où l'on assure qu'il n'y a nulle ressource⁸⁵ ». De son côté, d'Entrecasteaux observe l'impossible communication entre l'Île de France et l'établissement projeté : « l'entrée du détroit de Malac nous sera fermée par

⁷⁹ ANOM, Col., C² 190 f^o116, lettre du 15 mars 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁰ M. Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, Regnault, Paris, 1835, t.1, p. 87.

⁸¹ Une partie des cartes relevées par Rosily a été compilée dans l'Atlas ou pilote de la Cochinchine édité par Jean-Marie D'Ayot, officier de Marine et mandarin à la Cour de Cochinchine.

⁸² Le journal du chevalier de Prévaille, commandant la *Pandour* offre une description politique et économique de la Cochinchine. Voir ANOM, Col. 1 4 f^o195, extrait du journal de M. le chevalier de Prévaille, commandant la corvette le *Pandour* dans les mers de Chine, 1789.

⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o284, lettre du 15 juillet 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁴ *Ibid.*.

⁸⁵ *Ibid.*.

l'établissement des Anglais à Pulo-Pinang⁸⁶ ». À l'égard du détroit de la Sonde, le retournement des Provinces-Unies ne permet guère d'envisager la seconde route comme un itinéraire alternatif. Enfin, le bilan global de ce potentiel établissement est très aléatoire au regard des dépenses colossales qu'il requiert ; effectivement « [l'établissement] paraît devoir entraîner une dépense de plusieurs millions sans pouvoir s'en promettre aucun fruit⁸⁷ ». Un rapport estimatif évoque un investissement de 1,8 million de livres⁸⁸.

C'est à Conway qu'il revient de prendre la décision ultime d'engager ou non l'expédition⁸⁹. Le retard des gabares sonne le glas de la campagne de Cochinchine⁹⁰, renvoyant à l'année suivante toute nouvelle campagne. Le retournement de la conjoncture financière et politique en France, ainsi que la disparition de l'effet de surprise, entraînent l'abandon de la campagne⁹¹. Quelles que soient les traductions politiques des prospections, et même si l'annulation de l'expédition ne permet pas de faire pleinement le bilan des différentes campagnes menées par les stationnaires, la station navale joue son rôle. L'intense activité scientifique, diplomatique et politique fournie par les frégates et les corvettes de la Marine illustre une courte mais riche réappropriation de l'océan Indien et de l'Asie du sud-est. Le gouverneur Cossigny résume de manière parfaitement conclusive :

Sa Majesté a ordonné une expédition à la tête de laquelle est M. de Lapérouse, une seconde dont est chargé M. de Rosily. S'il est vrai, comme on l'assure, que M. de Lapérouse ait ordre de parcourir les côtes de Chine depuis Canton jusqu'au-delà de la Corée, M. de Rosily ayant parcouru celles de l'Inde depuis le Gange, en faisant le tour de la presqu'île, jusqu'à l'Indus, et de ce fleuve, toutes les côtes de la Perse et du golfe Persique, et aujourd'hui toutes les côtes de l'Arabie jusqu'à Suez ; ces deux voyages peuvent en quelque sorte être liés par celui qu'à fait et que pourra faire M. de Richery depuis Canton en suivant les côtes du Tonquin, de la Cochinchine, de Siam, Malac, Gedda les Nicobars, les Andamans, toute la partie de l'ouest, de la presqu'île au-delà du Gange, jusqu'au Pegou, Négraille, Chatigan, etc., toutes côtes peu connues, quoiqu'à notre portée : ces trois voyages réunis, donneront une connaissance complète de toutes les côtes d'Asie⁹².

⁸⁶ Henri Cordier, *Correspondance générale de la Cochinchine (1785-1791)*, E. J. Brill, Leide, 1906, p. 664, lettre du 18 avril 1788, d'Entrecasteaux à Montmorin.

⁸⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o278, 15 juillet 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁸ ANOM, Col., C¹ 4 f^o87, aperçu des dépenses pour l'expédition.

⁸⁹ ANOM, Col., C¹ 4 f^o200, juillet 1789, Vaivre, directeur des colonies au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 288 f^o286, lettre du 19 juillet 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

⁹¹ Frédéric Mantiene, *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule Indochinoise (XVIII^e)*, Les Indes Savantes, Paris, 2003, p. 269 et Vo Duc Hanh Etienne, « Le traité de Versailles du 28 novembre 1787 entre Louis XVI et Nguyễn-Phuoc-Anh », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 16/4, octobre-décembre 1969, p. 644.

⁹² *Correspondance générale de la Cochinchine (1785-1791)* publiée par Henri Cordier, Librairie et Imprimerie E. J. Brill, Leide, 1906, p. 619, lettre du 19 juillet 1787, Cossigny au secrétaire d'État de la Marine.

3. Surveiller l'expansion anglaise au-delà du Cap de Bonne Espérance

Au lendemain de la guerre, Français et Anglais signent une convention afin de clarifier les positions militaires entre les deux pays dans l'océan Indien. L'initiative anglaise vise dans un premier temps à interdire aux deux nations la présence de bâtiments de guerre dans l'océan Indien. À Versailles, Louis XVI refuse catégoriquement cette clause, bien conscient des risques stratégiques pour la France. Le secrétaire d'État de la Marine invite son homologue des Affaires Étrangères à refuser la proposition anglaise et ne manque pas d'en faire part au comte de Vergennes à plusieurs reprises⁹³. L'égalité militaire demandée par l'Angleterre favorise cette dernière car sa position en Inde, où elle dispose de relais de pouvoir et de points d'appui logistiques n'équivaut pas à une égalité stratégique. Comme le remarque très justement le gouverneur de l'île de France, Souillac, cette proposition est à l'avantage de l'Angleterre qui, par le biais de sa compagnie des Indes, peut se permettre de se passer de vaisseaux de ligne pour transporter ses troupes sur le sous-continent indien alors que la France ne peut se passer de la Marine pour transporter ses troupes de l'île de France à Pondichéry⁹⁴. Qui plus est, de Castries soupçonne l'Angleterre de vouloir proposer la même convention aux Provinces-Unies. En 1783, l'Angleterre arrache aux Provinces-Unies Negapatnam et le libre accès aux Moluques⁹⁵. Malgré la préservation des territoires de la V.O.C⁹⁶ par l'escadre de Suffren, le traité de paix a le goût de la victoire pour les Anglais. Les craintes françaises sont fondées. La décision historique des Hollandais de permettre à l'Angleterre de mettre un pied dans l'Insulinde, n'augure rien de bon pour les tractations diplomatiques futures entre les deux nations. Le risque de voir les Provinces-Unies signer un tel traité est réel, annulant de fait l'avantage stratégique nouvellement acquis par la France dans le cadre l'alliance défensive signée avec la Hollande. Pour le maréchal, le choix est simple : soit l'égalité des forces concerne les forces navales comme terrestres ou bien il n'y a pas lieu d'une convention entre les nations car « sans cette égalité universelle, les Anglais supérieurs sur terre et égaux sur mer pourraient nous attaquer avec avantage dans le continent pendant que nous combattrions avec égalité sur

⁹³ ANOM, Col., C² 171 f^o3, lettre du 21 mai 1785, le maréchal de Castries au comte de Vergennes.

⁹⁴ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o336, lettre du 16 février 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁵ J.-L. Souty, « La Révolution française, la République batave et le premier rempli colonial néerlandais (1784-1814) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 76, n^o282-283, 1^{er} et 2^e trimestre 1989, La Révolution Française et les colonies, p. 170.

⁹⁶ Verenigde Oost-Indische Compagnie.

mer⁹⁷ ». Après plusieurs mois de tractations, les deux parties s'accordent à interdire la présence de vaisseaux de ligne dans l'océan Indien, s'inscrivant dans la ligne diplomatique de la France.

Malgré la fin du conflit entre les deux puissances rivales, la pression reste vive. Le traité signé en 1783 ne limite guère l'expansion anglaise en Inde. Amère d'avoir laissé échapper le port de Trinquemalé, l'Angleterre cherche à s'installer sur la route des Indes. En 1786, elle jette son dévolu sur les îles de Diego Garcia appartenant pourtant à la France. Une division de cinq vaisseaux quitte Bombay et s'installe dans l'archipel, chassant les quelques Français présents⁹⁸. L'intérêt de l'Angleterre pour les Seychelles est ancien, plusieurs campagnes de renseignements sont menées au cours des années 1770⁹⁹. L'avantage pouvant résulter d'une prise de possession est évident pour les Anglais, comme le rapporte Kergariou Locmaria :

Il dispenserait les Anglais d'aller hiverner à Bombay, ils y seraient dans un air plus sain et plus propre à refaire les équipages que celui de Trinquemalé [...] la facilité de communiquer avec Bombay et même avec Madagascar les mettront à même d'y être pourvus de tout et de gêner extrêmement la communication entre l'Île de France et Trinquemalé, d'être aussitôt que nous à la côte de Coromandel et de réunir de grandes forces contre nous sans que nous ne puissions en avoir connaissance dans l'Inde, et de nous interdire la route que nous a tracée M. de Grenier pendant la mousson du Sud-Ouest¹⁰⁰.

Heureusement pour la France, le ralliement ne sera pas nécessaire. Dès l'été 1786, un des bâtiments de l'expédition anglaise rapporte à Bombay les études réalisées par les officiers britanniques en charge de l'établissement. Ces rapports émettent un avis négatif. La mise en défense ne peut être mise en œuvre qu'au prix fort¹⁰¹. Par ailleurs, le port se révèle impraticable durant la mousson du sud-ouest. En juin 1787, l'affaire est réglée et se conclut par l'évacuation de l'île par les Anglais. L'installation d'une base navale anglaise à proximité des Mascareignes est évitée de justesse. L'action diplomatique de Souillac ou celle de la station navale n'y est pour rien. Le ministre explique que la Cour de Londres a désavoué le gouverneur de Bombay¹⁰². L'évènement survenu au Chagos est un sérieux rappel à l'ordre pour la France, Souillac ne manquant pas de pointer l'absence d'un bâtiment de guerre en station navale à l'Île de France.

⁹⁷ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o119, lettre du 17 mars 1786, le maréchal de Castries au comte de Vergennes.

⁹⁸ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française*, tome 1, Pondichéry, 1690-1789, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 351, lettre du 20 octobre 1786, le vicomte de Souillac à Marin.

⁹⁹ William A. Spray, « British Surveys in the Chagos Archipelago and Attempts to Form a Settlement at Diego Garcia in the Late Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, 56:1, 1970, p. 59-76.

¹⁰⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o227, lettre du 25 décembre 1786, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰¹ William A. Spray, « British Surveys in the Chagos Archipelago and Attempts to Form a Settlement at Diego Garcia in the Late Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, 56:1, 1970, p. 68.

¹⁰² ANOM, Col., B² 213, lettre du 18 mai 1787, le secrétaire d'État de la Marine à Souillac.

L'Angleterre tisse sa toile, du Cap de Bonne Espérance à Madras. Au Cap de Bonne Espérance, Percheron ne laisse que peu de doute sur les intentions anglaises : « Les Anglais, Monseigneur, ont la vue fixée sur le Cap en attendant qu'ils puissent y mettre les mains¹⁰³ ». Durant la guerre d'Indépendance américaine, la place – compte tenu de sa faible mise en défense – aurait sans doute basculée dans le giron anglais sans le soutien français et l'arrivée de l'escadre de Suffren.

Le foyer le plus vif, demeure dans l'Insulinde, où depuis le traité conclu entre l'Angleterre et la Hollande, il est permis à la première de commercer dans cette région du monde autrefois chasse gardée de la V.O.C. Prospectant un temps autour des îles Andaman¹⁰⁴, au vent de la baie du Bengale durant l'hiver, la compagnie anglaise des Indes s'installe finalement en 1786 sur l'île de Penang – située à proximité de Malacca – et y fonde un nouvel établissement stratégique¹⁰⁵. La campagne de la *Calypso* dans l'Insulinde permet à Kergariou Locmaria de confirmer l'expansion anglaise dans la région. Le chef de division est surpris d'apprendre que l'établissement a déjà atteint 3 000 individus. Sa surprise n'est pas réservée au seul établissement de Penang. En Chine, il constate avec une pointe d'effarement l'activité des Anglais dans la région. Il détaille : « on peut dire que Macao leur appartient car ils occupent la moitié des maisons. Tous les bâtiments y sont reçus sous pavillon portugais, et cette métamorphose se fait sous nos yeux¹⁰⁶ ».

Les tensions ont également lieu en Inde, et plus précisément, au Bengale et à Yanaon. Malgré l'article 13 du traité de paix signé en 1783, exigeant « un commerce sûr, libre et indépendant tel qu'il était fait par la dernière Compagnie des Indes Orientales françaises¹⁰⁷ » plusieurs entraves sont constatées comme l'installation d'un poste de douane en 1785. Les fouilles qui y sont exercées par les agents anglais – quand il ne s'agit pas de violences – empêchent la libre circulation des flux commerciaux. Si les Anglais ne bloquent pas l'accès aux bâtiments français, une large part des navires indiens navigue sous pavillon français, de sorte que le blocus anglais affecte le commerce de la France¹⁰⁸. Le maréchal de Castries invite

¹⁰³ ANOM, Col., C^{5B} 7 f°64 1, lettre du 12 avril 1785, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁴ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin Book, London, 2004, p. 366.

¹⁰⁵ Arthur Aspinall, *Cornwallis in Bengal, The Administration and Juridical Reforms of Lord Cornwallis in Bengal, Together With Accounts of the Commercial Expansion of the East India Company, 1786-1793, and of the Foundation of Penang, 1786-1793*, Manchester University Press, 1931, p. 188.

¹⁰⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f°107, lettre du 23 novembre 1787, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁷ Edmond Gaudart, *Les privilèges du commerce français dans l'Inde*, Imprimerie Moderne, Pondichéry, 1935, p. 10.

¹⁰⁸ ANOM, Col., C² 178 f°39, lettre du 8 novembre 1786, Cossigny au secrétaire d'État de la Marine.

le vicomte de Souillac à protester vivement auprès du conseil de Calcutta, siège de l'administration anglaise¹⁰⁹. Rosily à bord de la *Vénus* est dépêché sur place afin de prendre contact avec Charles Cornwallis au sujet des conventions provisoires entre les deux nations. Ces dernières seront par ailleurs formalisées et signées le 31 août 1787. Au cours de la campagne, la frégate échoue dans le Gange¹¹⁰. L'absence de lettre relatant l'incident ou de compte rendu de d'Entrecasteaux nous empêche de disposer de plus de détails. À Yanaon, le litige porte sur la restitution de terrains entourant le comptoir.

Si la station navale est pleinement capable de surveiller et d'informer le secrétaire d'État de la Marine des avancées anglaises dans la région, elle est difficilement capable d'en empêcher et de déjouer son exécution. Les craintes françaises sont fondées mais la position de la France, malgré l'opposition qu'elle affirme notamment, à travers sa station navale, ne peut faire obstruction à cette réalité bien inscrite : la vitalité du commerce anglais dépasse de loin celui de la France. En 1789, après avoir brisé l'alliance avec la Hollande, la France est isolée dans l'océan Indien. Cela replace l'Angleterre en position de force vis-à-vis de la France, les traités antérieurs devenant obsolètes. Trois ans à peine après la signature du traité, le chef de division Macnemara est obligé de contacter Charles Cornwallis, gouverneur de l'Inde, pour réclamer des explications sur la présence de vaisseaux de ligne au sein de la station navale britannique. La réponse de l'officier britannique peut surprendre. Sans crainte du mensonge, il affirme qu'il « ne connaît pas cette convention¹¹¹ ». Que peut bien opposer Macnemara, à cette réponse ; lui, le commandant d'une station navale réduite à quatre frégates suite au désarmement de la *Résolution* à l'Île de France, au naufrage de la *Vénus* et au retour en France de la *Calypso* et de l'*Astrée* ?

L'effectif ne permet plus de peser dans le rapport de force avec l'Angleterre. Fraîchement arrivé à l'Île de France en août 1791, Saint-Félix est confronté d'emblée à la montée en puissance de la station navale anglaise. Les affaires traitées trois ans plus tôt par Macnemara restent à l'ordre du jour, tout comme l'impuissance française. Le chef de division constate la faiblesse de ses effectifs : « c'est peu si l'intention du gouvernement est de balancer la prépondérance qu'une supériorité de forces maritimes peut procurer aux Anglais sur les côtes de l'Asie¹¹² ». Au cours de l'année, la venue dans ces mers d'une nouvelle division navale

¹⁰⁹ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 361, lettre du 14 février 1787, Maréchal de Castries à Souillac.

¹¹⁰ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o440, lettre du 11 novembre 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o259, lettre du 3 septembre 1789, Madras, Cornwallis à Macnemara.

¹¹² SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 7 f^o93, 15 août 1791, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

anglaise, « aux ordres du Commodore Cornwallis, composée d'un vaisseau de 64, de deux frégates portant du 18 et de deux corvettes [...]renforcée d'un vaisseau de 50 canons et d'une frégate de 32¹¹³ », aggrave encore le déséquilibre des forces. Saint-Félix ne juge pas nécessaire de rééditer les contestations émises par son prédécesseur et accepte le principe de réalité : « dans l'état d'infériorité où depuis ce temps se trouve encore notre station, vous jugerez inconvenable d'aller par la même demande faite au même homme, dans les mêmes circonstances provoquer la répétition de la réponse honnête mais pleine de dignité qu'en reçut M. de Macnemara¹¹⁴ ». De fait, le chef des forces navales entérine la fin des prétentions françaises dans l'océan Indien.

4. L'indispensable soutien logistique hollandais

4.1. Fortifier et faire fructifier les liens avec la Hollande

Le retournement d'alliance avec les Provinces-Unies durant la guerre d'Indépendance américaine constitue une excellente nouvelle pour la France. Ce dernier modifie considérablement le rapport de force de la France dans l'Inde. La mise à disposition du Cap et de Ceylan permet aux divisions navales françaises de gagner en opérabilité et en efficacité¹¹⁵. Cette alliance défensive survit à la fin de la guerre grâce au soutien des autorités hollandaises – largement pro-françaises – et à l'engagement de Vergennes qui signe avec les Provinces-Unies un traité de commerce en novembre 1785¹¹⁶.

C'est au vicomte de Souillac et à d'Entrecasteaux, commandant des forces navales puis gouverneur de l'Île de France de faire fructifier la jeune alliance avec la Hollande. Avant eux, Bussy avait déjà été chargé par le maréchal de Castries de faire comprendre aux Hollandais que leur « sûreté dépend d'une liaison intime avec la France¹¹⁷ ». Du côté français, les avantages de l'alliance avec les Provinces-Unies sont assez bien perçus dans les bureaux versaillais ; toutefois, malgré les liens tissés durant la guerre, de très nombreuses zones d'ombre persistent sur la marche à suivre. Le renversement de l'alliance hollandaise est une nouveauté pour les

¹¹³ SHD Vincennes, BB4 7 f°95, 15 août 1791, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin Book, London, 2004, p. 364.

¹¹⁶ François Souty, « La Révolution française, la République batave et le premier repli colonial néerlandais », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 76, n°282-283, 1^e et 2^e trimestre 1989. La Révolution Française et les colonies, p. 171.

¹¹⁷ Citation tirée d'une lettre du 25 octobre 1783 rédigée par le maréchal de Castries au marquis de Bussy et reproduite dans Alfred Martineau, *Bussy et l'Inde française 1720-1785*, Société de l'Histoire des colonies françaises, Paris, 1935, p. 419.

diplomates français et l'on cherche à tâtonner le degré de partenariat envisageable entre les deux nations. L'administration de la Marine veut disposer d'informations plus précises et techniques sur les positions politiques des Hollandais dans l'océan Indien, d'autant qu'une partie des élites françaises est affolée par la radicalité du programme des Patriotes¹¹⁸. La station navale doit permettre d'apporter des réponses aux questions qui se posent à Versailles. Aussi veut-on connaître l'état et la force de l'escadre hollandaise ainsi que l'effectif des troupes dont dispose la V.O.C dans la région¹¹⁹. La teneur de l'alliance est elle-même en partie ignorée par les autorités françaises, de sorte que les questions suivantes sont posées et méritent d'être éclairées : Quels ordres la Compagnie a-t-elle donné – à l'égard des Français – aux commandants du Cap et de Ceylan si des inquiétudes pour leurs établissements se faisaient jour suite à des manœuvres anglaises ? Dans ce cas-là, doivent-ils réclamer aux commandants aux commandants de la station française la réunion des forces contre les Anglais ? Par ailleurs, la France et ses officiers militaires s'interrogent sur les dispositions politiques de la Compagnie des Indes orientales vis-à-vis de la révolution des Patriotes : quelle est l'influence qui domine dans l'administration de la Compagnie en Europe, est-ce le parti Stathouder ou patriote ? Peut-on compter sur les commandants du Cap, de Ceylan et de la station ? Et dans l'affirmative, sont-ils susceptibles d'être gagnés à la cause ? Nous ne saurions dire si toutes les questions posées trouvent une réponse, mais ces multiples interrogations illustrent parfaitement l'importance que prend la Hollande à Versailles. Pour le maréchal de Castries, la guerre a été le parfait révélateur des faiblesses françaises. Le royaume, ne disposant pas de base navale en Inde, ne peut faire l'économie des points d'ancrage hollandais.

Dès son arrivée en Inde, le vicomte de Souillac entreprend une tournée à bord de la *Subtile*. Après son passage au Cap, il effectue de multiples relâches à Trinquemalé ; il invite également d'Entrecasteaux à visiter Batavia, principale place hollandaise de l'Insulinde, afin :

[D']engager cette première régence de l'Inde à s'occuper sérieusement des moyens de mettre en état de défense des établissements qui sont sous son autorité et d'expédier à cet effet des ordres précis au gouverneur de Colombo et faire travailler incessamment aux fortifications de Trinquemaley [sic]¹²⁰.

¹¹⁸ Lucien Bély, *Les relations internationales en Europe (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Presses universitaires de France, 4^e édition, 2007, p. 642. Les « Patriotes » sont les partisans de la révolution contre l'Ancien Régime oligarchique et orangiste. Voir J.W Schulte Nordholt, « Le troisième terme de la comparaison : la Révolution néerlandaise entre l'américaine et la française », *Annales historiques de la Révolution française*, n°277, 1989, p. 171.

¹¹⁹ ANOM, Col., C⁴ 79 f°89, 1787, lettre non signée, classée dans les papiers du maréchal de Castries, *Questions dont les solutions sont nécessaires pour apprécier les ordres qu'on [peut] avoir à donner des ordres dans l'Inde*.

¹²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

La France incite vivement les Hollandais à consolider leurs positions militaires et projette d'ailleurs d'expédier plusieurs pièces d'artillerie¹²¹. En 1786 et 1787, deux ingénieurs français, le chevalier de La Lustière et son assistant La Goupillière parcourent l'île de Ceylan à l'invitation de Van de Graaff afin d'effectuer des travaux préparatoires d'aménagements. En raison des coûts trop élevés, le projet de ces deux ingénieurs est finalement refusé¹²². Les Français perçoivent très bien les fragilités de l'alliance avec les Provinces-Unies, de même que les fragilités internes de la V.O.C¹²³. Déjà, lors de la guerre d'Indépendance américaine, le maintien du Cap dans le giron hollandais n'a été possible que grâce à l'intervention française. Les Français ne cachent pas leur appréhension de voir les Hollandais se reposer sur l'alliance entre les deux pays plutôt que d'entreprendre les investissements nécessaires pour une remise en défense de leur empire colonial. Cette désagrégation des établissements de la V.O.C ne touche pas seulement ses possessions dans l'océan Indien ; en effet, sur les côtes d'Afrique occidentales, les fortins hollandais sont également progressivement abandonnés à partir des années 1770. De même, dans les Caraïbes, Curaçao est en difficulté financière durant les vingt dernières années de l'Ancien Régime¹²⁴.

La situation ne s'améliore guère malgré le retour de la paix. L'arrivée de bâtiments de guerre hollandais au Cap est un signe de faiblesse pour la V.O.C ; comme le souligne Jaap R. Bruijn, l'arrivée d'une escadre hollandaise en 1780 constitue un évènement inédit¹²⁵. La V.O.C est souveraine en ces eaux mais la quatrième guerre anglo-hollandaise (1780-1784) déstabilise la compagnie¹²⁶. À l'issue du conflit, cette dernière perd alors plusieurs comptoirs, dont

¹²¹ ANOM, Col., C² 235 f°13, lettre du 8 juin 1785, Souillac au secrétaire d'État de la Marine. Par ailleurs, avant même la parution de l'avis de la commission d'enquête commandée par la direction centrale de la V.O.C, le gouverneur de Ceylan Van de Graaf engage en 1789 un chantier de réparations des fortifications de l'île s'attirant plus encore les foudres du gouverneur de Batavia. Voir Alicia Schrikker, *Dutch and British colonial intervention in Sri Lanka c. 1780-1815 : Expansion and reform*, Doctoral thesis, Leiden university, 1976, consulté en ligne le 04 mars 2019.

¹²² Jeroen Bos, « Dead on arrival : The Unused Cartographic Legacy of Carl Friedrich Reimer », in Alexander James Kent, Soetkin Vervust, Imre Josef Demhardt, Nick Millea (Editors), *Mapping Empires : Colonial Cartographies Of Land and Sea*, 7th International Symposium of the ISA Commission on the History of Cartography, Springer, 2018, p. 295.

¹²³ Bien conscient des fragilités et du déclin économique latent de la V.O.C, un commissariat économique voit le jour en 1778 afin de freiner le délitement de la compagnie. Voir Angelie Sens, « Les Indes Orientales Néerlandaises vers 1763-1830. Une pépinière idéale pour une société « en chantier » », *Annales historiques de la Révolution française*, 375, janvier-mars 2014, p. 166.

¹²⁴ François Souty, « La Révolution française, la République batave et le premier repli colonial néerlandais », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 76, n°282-283, 1^e et 2^e trimestre 1989. La Révolution Française et les colonies, p. 181-182.

¹²⁵ Jaap. R. Bruijn, « Facing a New World : The Dutch Navy goes Overseas (c.1750 - c.-1850) », in Bob Moore, Henk Van Nierop (dir.), *Colonial Empires Compared, Britain and the Netherlands, 1750-1850*, Papers delivered to the Fourteenth Anglo-Dutch Historical Conference, 2000, Ashgate, 2003, p. 115.

¹²⁶ Gerrit Jan Schutte, *De Nederlandse Patriotten en de Koloniën, Een onderzoek naar hun denkbeelden en optreden 1770-1800*, 1974, p. 218.

Trinquemalé. L'incertitude est également institutionnelle. Au cours de l'année 1785, le gouverneur Van de Graaff ne reçoit que très peu d'instructions de la Compagnie des Indes alors même que le Cap est, depuis la guerre, particulièrement fragile. Par ailleurs, la garnison n'est composée que de 400 hommes ce qui est bien faible pour défendre le port. Le gouverneur demande d'ailleurs à la France un soutien militaire comme cela avait eu lieu durant la guerre. En 1785, Percheron rapporte au maréchal de Castries que « le gouverneur Van de Graaff et le colonel Gordon [lui] répètent sans cesse qu'il serait bien à souhaiter que la France voulût envoyer ici deux mille hommes pour mettre cette colonie à l'abri¹²⁷ ».

De son côté, l'Angleterre jongle entre intimidation et intrigue. Lors de leurs relâches, les Anglais ne se cachent pas, ni ne se gênent lors de leur relâche de démontrer les vues qu'ils ont pour cet établissement idéalement situé sur la route de l'océan Indien. La faiblesse de la défense du Cap met le gouverneur hollandais dans une situation délicate ; Van de Graaff doit donc faire preuve de beaucoup de dextérité dans le soutien qu'il donne aux intérêts français. Dans le même temps, l'Angleterre est diplomatiquement très active. Elle cherche à déstabiliser les relations existantes entre la France et la Hollande en attisant le parti anti-français. Le passage au Cap de Campbell, nouvellement nommé gouverneur de Madras, en est une illustration. La propagande fonctionne à plein régime. La signature du traité de paix entre les Provinces-Unies et la Prusse fournit aux Anglais l'occasion de faire circuler de fausses informations ; celles-ci visent à fragiliser les relations franco-hollandaises en soulignant notamment la faible activité des Français dans la défense des intérêts des Provinces-Unies¹²⁸. Dans l'ensemble, les renseignements que donnent Percheron sur le Cap évoquent avec insistance la faiblesse défensive de la colonie et le risque de voir celle-ci tomber entre les mains des Anglais¹²⁹. Au mois d'octobre 1785, il alerte une fois de plus les autorités françaises : « Il est de mon caractère de désirer que nous puissions faire sortir les Hollandais de cette inertie qui les avilit et empêcher que les Anglais ne s'emparent du Cap, ils s'en occupent avec une espérance de réussir qui me fait trembler¹³⁰ ». Les craintes de Percheron ne sont que trop réelles, en 1795, dix ans à peine après ses alertes, la place tombe entre les mains des Anglais.

C'est aux stationnaires et en premier lieu à leur chef de file, d'Entrecasteaux, qu'il revient de conserver de bonnes relations avec les administrateurs hollandais. Dès son arrivée

¹²⁷ ANOM Col., C^{5B} 7 f^o75, lettre du 15 juin 1785, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁸ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o102, lettre du 22 janvier 1786, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁹ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o64 1, lettre du 12 avril 1785, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁰ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o90, lettre du 8 octobre 1785, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

dans l'océan Indien, les instructions qu'il reçoit du roi lui ordonnent d'aller rendre visite aux différents gouverneurs hollandais pour les assurer du soutien de la France dans la région. Il est chargé de montrer à la Hollande les bonnes intentions françaises et de travailler à l'approfondissement des relations entre les deux nations sur le plan stratégique et technique :

Arrivé à Ceylan, il s'informerait des dispositions qui auront été faites pour la station hollandaise, et prévient le gouverneur que l'escadre du roi sera toujours prête à concourir avec celle du commandant hollandais pour la sûreté des deux nations¹³¹.

L'alliance ouvre de nouvelles perspectives pour la France. Quelles sont-elles ? Sur le plan logistique, l'alliance permet aux bâtiments de guerre français d'accéder aux ports hollandais – à savoir le Cap de Bonne Espérance, Batavia ou Trinquevalé – alors que « la côte de Coromandel n'a aucun port¹³² », ce qu'observait déjà Lapérouse avant la guerre. Incontournables durant la guerre, ces ports ne perdent pas d'intérêt une fois la paix revenue. Pondichéry, à l'image de toute la côte de Coromandel, est reconnue comme impropre durant la mousson du nord-est en raison de sa rade foraine. La Compagnie des Indes a souvent eu l'occasion de se réfugier à Achem ou à Mergui lors des coups de vent¹³³.

À Ceylan, les Français reconnaissent à l'unanimité Trinquevalé comme l'un « des plus beaux ports de l'univers¹³⁴ » ou comme « la clé de toute l'Inde¹³⁵ ». À la fin de la guerre, lorsque se pose la question de la remise du port aux Hollandais, Suffren cherche à influencer la décision de Vergennes ; il multiplie notamment les échanges afin d'infléchir la position du ministre des Affaires étrangères sur le sujet¹³⁶. Finalement, au cours de l'année 1784, Trinquevalé est remise aux Hollandais. La conquête de cette place, par les armes du bailli de Suffren, laissait pourtant libre cours à la France de garder ce port ô combien important pour la Marine française. La logique est la même de l'autre côté de l'Atlantique où la France décide de remettre aux Provinces-Unies la Guyane hollandaise pourtant conquise pareillement grâce aux faits d'armes du comte de Kersaint¹³⁷. En Inde, la politique française vise à faire face à l'Angleterre

¹³¹ ANOM, Col., C² 171 f^o15, projet du 9 mai 1785 pour servir d'instruction particulière au chevalier d'Entrecasteaux, commandant des forces navales en stations aux Indes orientales.

¹³² AN, Paris, Marine, B⁴ 150 f^o73, 1778, mémoire de Lapérouse sur l'île de France.

¹³³ Achem, portant aujourd'hui le nom de Banda Aceh se situe à l'extrême nord de l'île de Sumatra.

¹³⁴ Alexandre Joseph Le Brasseur, *L'Inde ou réflexions sur les moyens que doit employer la France relativement à ses possessions en Asie*, Le Didot l'Ainé, Paris, 1790.

¹³⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o227, lettre du 25 décembre 1786, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁶ Roger Glachant, *Suffren et le temps de Vergennes*, Éditions France-Empire, Paris, 1976, p. 350.

¹³⁷ François Souty, *Trois rivières et l'Histoire : la Guyane hollandaise occidentale au XVIII^e siècle, 1700-1796*, Paris, Université Paris, I.H.E.A.L.

conjointement avec les Provinces-Unies. La France se doit donc de montrer des gages de bonnes intentions envers les autorités hollandaises ; avec beaucoup de régularité, d'Entrecasteaux se conforme à cette politique. Ainsi, il va jusqu'à privilégier Trinquemalé – plutôt que l'Île de France – pour réparer sa frégate lorsqu'il prend connaissance des troubles politiques de l'année 1787. Il estime : « devoir de ne pas quitter les mers de l'Inde afin d'être toujours à portée [...] de donner aux gouverneurs des établissements hollandais les secours qu'il est en mon pouvoir de leur procurer¹³⁸ ».

Le port de Trinquemalé n'est pas épargné par les critiques relatives à la précarité des installations. Durant le mois d'octobre 1786, la *Résolution* se retrouve bloquée dans le port sri-lankais en raison d'une avarie sur les ferrures de son gouvernail. Les réparations traînent en longueur. L'équipage de la frégate est « réduit à en faire forger à Trinquemalé et à établir pour cela des forges convenables car celles du pays étaient insuffisantes pour cette opération.¹³⁹ » Venant de faire l'hivernage dans le port, Kergariou Locmaria déplore et regrette de son côté qu'on n'y trouve « ni mâture, ni bordages, ni cordages, ni accessoires¹⁴⁰ ». Les critiques s'inscrivent dans des recommandations générales à l'égard des autorités hollandaises. Chez les officiers français, l'amertume d'avoir laissé échapper un port stratégique s'accompagne du sentiment fort d'être témoin d'une dégradation lente des infrastructures hollandaises en Inde. Conscients de l'impact positif que peut entraîner l'alliance avec la Hollande dans cette région du monde, ces derniers sont alors attentifs et exigeants vis-à-vis des relais logistiques qu'offrent les places hollandaises.

L'alliance hollandaise entrouvre l'accès à l'expertise hollandaise, aux réseaux d'informations et au capital politique dans la région de l'Insulinde et la Chine. Lorsque d'Entrecasteaux entreprend sa navigation à contre mousson, il ne se cache pas de lorgner sur plusieurs décennies de connaissances hydrographiques accumulées par les Hollandais. Malgré les cartes produites par d'Après de Mannevillette, les routes de navigations dans l'Insulinde et

¹³⁸ ANOM, Col., C² 175 f^o16, lettre du 20 juin 1787, d'Entrecasteaux à destination sans doute de Moracin, intendant de Pondichéry.

¹³⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o227, lettre du 25 décembre 1786, Kergariou Locmaria au secrétaire d'État de la Marine.

notamment dans sa frange orientale restent méconnues sinon inconnues des Français¹⁴¹. La relâche à Batavia vise, entre autres, à mettre la main sur de précieuses cartes¹⁴² :

Je tâcherai d'obtenir aussi, ou du gouverneur, ou de quelques hommes de mer, les cartes hollandaises des mers que nous allons parcourir. Ce sont les seules bonnes, mais ils en sont très jaloux et je n'ose pas me flatter de réussir dans ma demande : ce serait [...] le seul moyen d'abrèger ma route car sans carte, je serais forcé à naviguer avec les mêmes précautions que l'on prend dans les mers inconnues où l'on va faire des découvertes¹⁴³.

Sur le plan militaire, l'escadre hollandaise est loin d'être dérisoire. En 1784, Percheron y voit d'ailleurs un moyen de mutualiser l'effort naval dans la région, voire de réduire les dépenses engagées par la France :

Les Hollandais ont cinq vaisseaux de guerre dans l'Inde, dont trois sont doublés en cuivre, cette force maritime peut et doit balancer celle que les Anglais y entretiennent, ne pourrait-on pas charger les Hollandais d'observer les mouvements des Anglais, les réprimer s'ils se permettent des injustices et de rappeler les nôtres qui y sont une dépense considérable¹⁴⁴.

La position du secrétaire d'État de la Marine est bien plus ambitieuse que celle de l'agent du Cap. Très loin de vouloir diminuer l'effort naval français dans l'océan Indien, le maréchal de Castries entend, au contraire, profiter de la présence d'une escadre hollandaise. Entre 1784 et 1786, la présence du commodore Jacob Pieter Van Braam à la tête de la station navale hollandaise ne facilite pas les démarches françaises. L'officier batave ne semble offrir aucune vue favorable au parti patriote. Son portrait, dressé par Percheron, laisse observer une égale

¹⁴¹ Dans l'océan Indien, les premières cartes utilisées par les Français furent hollandaises. La plus utilisée au début du XVIII^e siècle est celle établie par Pieter Goos en 1690. La qualité des relevés cartographiques laisse toutefois à désirer. Malgré la parution d'une nouvelle carte, par le concours du dépôt des cartes de la Marine française, l'amélioration des relevés n'est pas sensible. Il faut attendre les travaux de d'Après de Manneville pour que les connaissances avancent véritablement. Le *Routier des côtes des Indes et de la Chine* est publié en 1745. En 1753, au retour d'une campagne à bord du *Glorieux* – où se trouvait également embarqué l'abbé Delacaille, professeur de mathématiques – d'Après publie une *Carte réduite de l'Océan Oriental depuis le Cap de Bonne Espérance jusqu'au Japon*. Son œuvre majeure est publiée en 1775. Le *Routier*, enrichi des derniers travaux et navigations de d'Après devient le *Neptune Oriental*. L'ouvrage reste une référence pour tous les officiers de la Marine royale ou marchande durant toute la seconde moitié du XVIII^e siècle. Malgré son succès, la précision reste parfois sommaire et des zones d'ombres subsistent, comblées en partie par les stationnaires durant cette courte période d'entre-deux-guerres. Voir Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014, p. 160 et *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Les Indes savantes, Paris, 2005, p. 471.

¹⁴² Précautionneux, d'Entrecasteaux avait précédemment chargé Kergariou Locmaria de s'en procurer des cartes lors de son passage à Malacca l'année auparavant. Cependant, le renouvellement des demandes semble être le signe des refus essuyés par le commandant de la *Calypso*. Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o52, lettre du 10 juin 1787, d'Entrecasteaux à Kergariou Locmaria.

¹⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁴ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o51, lettre du 8 janvier 1784, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

défiance à l'égard des Anglais et des Français. Est-il, à l'instar de nombreux officiers de la Marine de guerre hollandaise, hostile à la France ? Tout juste sait-on que son escale au Cap vire très rapidement au conflit ouvert avec Willem Van de Graaff, gouverneur de la place¹⁴⁵.

Dans l'ensemble, le corps de la Marine hollandaise n'est que peu favorable à la France. Si les préliminaires de paix remettent en cause le projet de coalition navale durant la guerre d'Indépendance américaine ainsi que la réunion programmée des forces à Brest, il ne faut pas occulter le manque de volonté manifeste des cadres de la Marine hollandaise dans cet échec¹⁴⁶. L'arrivée d'une nouvelle escadre, vraisemblablement commandée par l'officier Silvester, relance l'initiative française. D'après l'agent du Cap, cette escadre est réduite : elle est seulement composée de deux vaisseaux de ligne et d'un nombre égal de frégates. Les vaisseaux sont affectés à Ceylan tandis que les frégates partent pour les Moluques. Alors que Conway est chargé d'empêcher tout projet d'invasion anglaise sur Trinquemalé¹⁴⁷, le secrétaire d'État de la Marine prie Saint-Riveul d'organiser, avec Silvester, une escadre combinée devant les côtes indiennes pour envoyer un message d'autorité à l'Angleterre. Après l'échec de Brest puis celui de l'Inde en 1783¹⁴⁸, de Castries tente de faire naviguer ensemble Français et Hollandais pour la troisième fois. Le maréchal de Castries place beaucoup d'espoir dans l'union des forces franco-hollandaises pour corriger le rapport de force avec l'Angleterre¹⁴⁹. Dans l'esprit du ministre, la dimension tactique inhérente à la combinaison des forces navales s'avère être primordiale dans les rapports de force intraeuropéens. L'escadre combinée dans les mers de l'Inde et à proximité de Ceylan ne doit rien au hasard, elle est là pour tenir les Anglais en respect, ces derniers ne cachant aucunement leurs volontés de faire main basse sur l'île. L'initiative confirme une fois de plus la concentration des regards français vers l'île de Ceylan, les autorités françaises étant conscientes que le maintien de la présence navale française en Inde se joue autour de l'île hollandaise. Toutefois, cette escadre combinée ne voit jamais le jour compte tenu des événements politiques et du retournement d'alliance.

4.2. Le Cap, une place complémentaire

¹⁴⁵ ANOM, Col., C^{5B} 7 f°124, lettre du 25 avril 1786, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁶ Peter Geyl, *La Révolution batave, Sociétés des études Robespierriennes*, Paris, 1971, p. 37.

¹⁴⁷ ANOM, Col., C² 175 f°166, lettre du 15 août 1787, maréchal de Castries à Saint-Riveul.

¹⁴⁸ Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, Tallandier, Paris, 2009, p. 421-435.

¹⁴⁹ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 364, lettre du 14 février 1787, maréchal de Castries au vicomte de Souillac.

Tandis que l'escale du Cap est faiblement pratiquée par les vaisseaux de la Compagnie des Indes¹⁵⁰, le constat est différent pour les navires de guerre. Les tableaux ci-dessous et en annexe permettent d'en prendre connaissance¹⁵¹. Il convient toutefois de préciser que les informations qui y sont reportées restent partielles puisqu'elles ne représentent pas le nombre exact de relâches au Cap. En effet, plusieurs bâtiments sont amenés à y mouiller plusieurs fois au cours de leurs campagnes, mais ils ne sont comptabilisés qu'une seule fois. Même si l'on peut regretter l'absence de données sérielles, difficiles à obtenir, l'observation proposée n'est pas faussée par ce manque. En effet, les escales non renseignées dans ces tableaux ne peuvent que modifier les chiffres à la hausse, donc finalement, renforcer d'autant le rôle du Cap.

Tableau 19. Relâches au Cap (1784-1791)

Classe de bâtiments	Effectif global	Bâtiment ayant relâché	Sans renseignement
<i>Vaisseau</i>	5	5	--
<i>Frégate</i>	17	13	4
<i>Corvette</i>	9	7	2
<i>Total</i>	31	25	6

Source : ANOM, Col., C^{5B} 5-8, Correspondance entre les agents de la Marine au Cap de Bonne espérance et le secrétaire d'État de la Marine.

Au regard de ces chiffres, la relâche au Cap de Bonne-Espérance apparaît comme incontournable. Les motivations de cette escale sont connues et se retrouvent d'ailleurs dans la toponymie même de cette pointe africaine. Idéalement placé entre les deux océans, Atlantique et Indien, le Cap est une place privilégiée pour ravitailler les bâtiments après plusieurs mois de navigation. La place hollandaise revêt un intérêt stratégique pour les autorités françaises, notamment durant la guerre d'Indépendance américaine. À ce sujet, laissons la parole au gouverneur hollandais et à l'agent français installé dans la ville :

Les Français et les Hollandais devaient réciproquement prendre le plus vif intérêt de la conservation de Ceylan et de l'île de France et du Cap qui lorsqu'une de ces possessions serait entre les mains des Anglais, le rôle de toutes autres nations serait terminé dans l'Indoustan¹⁵².

Par ailleurs, la colonie hollandaise devient pour les Français un nouveau point d'appui non seulement pour la Marine mais également pour les Mascareignes. Les administrateurs

¹⁵⁰ Philippe Haudrière indique que 14% des bâtiments de la Compagnie relâchent au Cap venant de France alors que seulement 5% y mouillent en retournant en Europe. Le Cap reste donc en marge des routes de navigations. Voir Philippe Haudrière, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Les Indes savantes, Paris, 2005, p. 446.

¹⁵¹ Annexe n°17, p. 510.

¹⁵² ANOM, Col., C^{5B} 8, lettre du 7 février 1785, compte rendu d'une conversation entre Van de Graaff et Percheron à Souillac et Chevreau.

français y voient une antenne complémentaire des Mascareignes pour la subsistance des îles. Par ailleurs, l'hôpital au Cap prend en charge un nombre croissant de malades, allégeant d'autant la pression sur celui de Bourbon et de l'Île de France. Cette volonté croissante de s'appuyer sur le Cap s'observe dans la correspondance entre l'agent du Cap et les administrateurs des Mascareignes, le tout sous le contrôle du secrétaire d'État de la Marine. Cette structuration des échanges intervient dès les années 1770 et va grandissant. La densité de la correspondance entre l'agent français au Cap et le secrétaire d'État de la Marine témoigne d'une intense activité épistolaire. Cette dernière, conservée dans le fonds C^{5B} des Archives nationales d'Outre-Mer, traduit par ailleurs l'attention que porte le ministre aux affaires du Cap.

Au tout début des années 1770, l'existence d'un agent de la Marine au Cap va de pair avec la reprise des affaires indiennes par le pouvoir royal. Même si la France ne va pas jusqu'à créer un consulat au Cap, l'agent de la Marine a tout d'un consul informel. Nous ne savons si la Compagnie des Indes a eu, au cours de son existence, recours au Cap pour approvisionner les îles des Mascareignes. Toujours est-il qu'à la fin du monopole en 1769, les nouveaux administrateurs royaux aux Mascareignes s'appuient sur les anciens réseaux de la compagnie pour administrer les îles. Dès 1770, Poivre et Desroches observent tout l'intérêt de relais français au Cap. C'est en premier lieu vers des négociants présents au Cap qu'ils se tournent : M. Amat et M. Percheron. Nous n'avons pas d'information sur Amat ; nous savons en revanche que Percheron est un ancien employé de la Compagnie française des Indes, ou du moins a-t-il déjà travaillé pour le compte de cette dernière. L'année suivante, la préférence est donnée à Percheron ; mais celle-ci s'exerce, dans premier temps, sans aucun cadre légal et s'organise de manière empirique. Ce n'est qu'à la demande de l'intéressé que les administrateurs s'engagent à lui conférer le statut d'agent de la Marine au Cap. Avec cet interlocuteur officiel, l'Administration espère améliorer son crédit auprès des autorités hollandaises. Au mois d'août 1771, le titre n'est que provisoire, pour une durée d'un an et dans l'attente de l'accord du secrétaire d'État de la Marine. Une étude des agents français dans l'océan Indien est souhaitable afin de mieux apprécier leur rôle dans la logistique navale française¹⁵³.

¹⁵³ À notre connaissance, il existe quelques études sur la famille Monneron installée sur l'île du Sri Lanka : Jean-François Klein, « Un chaînon manquant impérial ? Les Monneron, une fratrie d'armateur au tournant du monde », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, p. 43-70. Voir aussi, Abeydeera Ananda, « Louis Monneron, agent de la France à Ceylan », *Dix-huitième siècle*, n°22, 1990, Voyage, Explorer, p. 25-37.

La situation favorable du Cap pour les intérêts français tient pour beaucoup à la personnalité du nouveau gouverneur Van de Graaff¹⁵⁴. Quelques travaux ont été réalisés sur cette place mais aucun n'a été traduit en français¹⁵⁵. Sa nomination au poste de gouverneur intervient au cours de l'année 1784 en remplacement de Plettemberg, avec qui Percheron avait d'ailleurs de très bon rapports¹⁵⁶. Les décisions qu'il prend concourent à faire de lui un patriote tant l'énergie qu'il déploie est favorable aux Français. Sa volonté de fournir prioritairement les bâtiments de guerre français tranche avec les craintes des autres autorités hollandaises. Les relations qu'il entretient avec Percheron sont particulièrement bonnes. À plusieurs reprises, ce dernier dresse un portrait élogieux de Van de Graaff auprès du ministre, il écrit : « on ne pourrait pas, Monseigneur, placer ici un chef qui convient davantage à nos intérêts, je ne dois pas vous le cacher¹⁵⁷ ». Cette préférence française s'observe de plusieurs manières. Elle se fait premièrement de façon passive. L'autorisation de mouiller dans la rade du Cap et de s'y approvisionner est déjà, en soi, une marque d'attention. Effectivement, les Espagnols ne sont, par exemple, pas autorisés à s'y arrêter en vertu du traité de Munster de 1648 qui leur défend d'aller aux Philippines par le Cap de Bonne-Espérance. En ce qui concerne l'Angleterre, le cas est intéressant. En 1768, alors qu'une mauvaise récolte entraîne une disette dans la ville, la régence interdit toute exportation de blé, ainsi que le secours pour les bâtiments étrangers. Les Français sont partiellement exonérés de ces mesures ; en effet, au printemps 1786, Van de Graaff autorise l'approvisionnement des bâtiments de la station, l'opération se déroule néanmoins à l'abri des regards pour ne pas indisposer les Anglais à qui l'on refuse cette même facilité. Les mêmes dispositions sont appliquées lors de l'approvisionnement en blé pour l'Île de France. Les penchants pro-français de ce gouverneur dépassent même les demandes françaises, d'après ce que l'historien peut constater sur le papier. Ainsi, en 1786, Van de Graaff propose un Français pour le poste de capitaine du port du Cap. Il s'agit de M. Duminy, ancien commandant de vaisseau auprès de la compagnie des Indes hollandaises. D'après Percheron, Duminy dispose auprès de Van de Graaff d'un important crédit, mais qu'en est-il réellement des relations entre les deux hommes ? D'autres questions se posent. Quelle place Percheron a-

¹⁵⁴ Il s'agit de Cornelis Van de Graaff (1785-1791), à ne pas confondre avec son frère Willem Van de Graaff, précédemment évoqué et gouverneur de Ceylan (1785-1794).

¹⁵⁵ A.L. Geyer, *Das wirtschaftliche System der Niederländischen Ost-Indischen Kompanie am Kap der Guten Hoffnung, 1785-1795*, Historische Bibliothek, T.30, 1923, p. 113 ; Douwe van der Galiën, *De Kaap de Goede Hoop tijdens de laatste jaren van het bewind*, Universiteit Leiden, Masterscriptie Colonial and Global history, Juni 2018, p. 97 ; C. J. Van de Graaff, *Memorien van den Gouverneur van de Graaff over de gebeurtenissen aan de Kaap de Goede Hoop in 1780-1806*. Medegedeeld door Dr. H. C. vos Leibbrandt en Mr. J. R. Heeres, 1894.

¹⁵⁶ ANOM, Col., C^{5B} 7 f°53, lettre du 24 janvier 1784, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁷ ANOM, Col., C^{5B} 7 f°80, lettre du 18 juillet 1785, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

t-il dans cette nomination ? Est-il à la manœuvre auprès de Van de Graaff ? A-t-il encouragé cette nomination ou le gouverneur fait-il preuve de zèle auprès des Français ? La correspondance ne permet pas de juger clairement de l'influence de Percheron. Cette nomination fait toutefois l'objet d'une levée de boucliers chez certains Hollandais. Plusieurs commandants de la Compagnie ne voient pas d'un bon œil la nomination d'un Français à ce poste clé et protestent auprès du siège de la Compagnie¹⁵⁸. Percheron décrit avec détail le rôle de commandant du port au Cap :

Le capitaine de port qui quoiqu'il ne fasse pas partie [de la régence] est l'homme qu'il importe le plus d'avoir dans nos intérêts, il a un pouvoir absolu sur toutes les opérations maritimes et tout ce qui tient à cette partie lui est entièrement soumis sans aucune révision de la part du gouvernement¹⁵⁹.

L'autorité maritime est ainsi indépendante de l'autorité administrative de la colonie. La remise en cause de la nomination de Duminy est suffisamment sérieuse pour obliger le maréchal de Castries à intervenir personnellement. Il rédige une lettre au marquis de Verac, ministre plénipotentiaire de la France à La Haye et lui conseille de travailler au maintien de Duminy à cette place¹⁶⁰. Au cours de l'année, la nomination du Français est cassée par la Compagnie. Cette affaire montre les limites de la tolérance hollandaise vis-à-vis de la France et fait écho aux lignes de fractures existantes au sein de la Compagnie hollandaise. Cette dernière est effectivement tiraillée entre les partisans de la France, représentés par les Patriotes et les Orangistes, dont les faveurs vont vers une alliance naturelle avec l'Angleterre. L'affaire met au clair la précarité de la position du gouverneur Van de Graaff identique à celle de son frère à Ceylan ou Van Senden à Trinquemalé. Bien qu'éloigné de Batavia, et épargné à ce titre des injonctions de la régence, Van de Graaff fait face à plusieurs forces contraires ; des divisions existent effectivement au sein même de la place du Cap. L'attachement du gouverneur à la France ne doit pas éclipser l'existence d'un parti anti-français. Percheron détaille la délicate position du gouverneur et demande au maréchal de Castries de le soutenir :

Il y a une faction en Hollande contre ce malheureux gouverneur du Cap qu'on voudrait bien dégoûter de la considération qu'il porte aux Français, on y parviendra difficilement s'il peut s'apercevoir de la protection que vous avez déjà daigné lui accorder et si dans cette occasion on ne l'oblige pas de

¹⁵⁸ ANOM, Col., C^{5B} 5bis f^o169, lettre du 28 juillet 1786, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁹ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o121, lettre du 10 avril 1786, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁰ ANOM, Col., C^{5B} 5bis f^o184, lettre du 31 décembre 1786, le maréchal de Castries au marquis de Vêrac, ministre plénipotentiaire de la France à la Haye.

déplacer le sieur Duminy. Il suffirait qu'il éprouvât dans ce moment cette mortification pour ne plus oser prendre sur lui de servir la nation ce qui serait suivi de très grands inconvénients¹⁶¹.

Percheron insiste encore auprès du ministre pour qu'il fasse preuve d'initiatives auprès des autorités hollandaises :

Nos établissements en Asie ne se soutiendront que pendant que le Cap qui doit en être le boulevard sera dans les mains de M. Van de Graaff, tout autre le laissera sans moyens comme sans défense, lui seul peut le mettre à l'abri des efforts que fera la nation, jalouse de notre commerce, pour s'en emparer (...) et j'avance hardiment que s'il venait à se dégoûter nous perdriens le seul appui réel qui puisse nous soutenir ici.¹⁶²

Au-delà du portrait assez précis qu'il trace de Van de Graaff, qu'il connaît depuis vingt ans, Percheron délivre une lecture très intéressante de la position de la France vis-à-vis des Provinces-Unies dans l'océan Indien : « j'ose à peine le dire, Monseigneur, mais en vérité nous n'avons parmi tous ces gens-ci que des partisans isolés¹⁶³ ». Voilà toute la difficulté à laquelle sont exposés les Français dans cette partie du monde. Les positions françaises sont incertaines et ne tiennent qu'aux bonnes volontés d'administrateurs isolés.

4.3. Maintenir à distance l'influence de Batavia

La complexité des relations avec les Provinces-Unies provient des forces centrifuges touchant le personnel de la V.O.C et celui de la marine de guerre hollandaise, les colonies n'étant pas – comme nous venons de l'observer – épargnées par les divisions de la métropole. Rapidement, les officiers de Marine identifient Batavia comme le point noir des relations bilatérales. Lors de sa campagne dans l'Insulinde, d'Entrecasteaux ne donne que peu de chance de succès à son passage à Batavia. Cette escale lui offre toutefois une occasion d'affiner sa connaissance sur les positions hollandaises dans l'Inde. Il identifie avec précision les jeux de puissance au sein de l'empire hollandais, estimant nécessaire de favoriser le gouvernement de Ceylan par rapport à celui de Batavia qui est moins favorable à la France. Il mesure ainsi l'effort qu'il faut mener pour éviter la prise d'ascendant de Batavia sur Ceylan, bien plus utile en période de guerre¹⁶⁴.

À Ceylan, la multiplication des tournées françaises témoigne de la volonté de garder et de maintenir étroites les relations entre les administrateurs français et hollandais. L'inquiétude

¹⁶¹ ANOM, Col., C^{5B} 5 bis f^o190, lettre du 15 février 1787, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶² ANOM, Col., C^{5B} 5 bis f^o190, lettre du 15 février 1787, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶³ ANOM, Col., C^{5B} 7 f^o108, lettre du 8 février 1786, Percheron au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁴ ANOM, Col., C² 175 f^o33, lettre du 20 août 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

est grande chez les officiers de Marine français de voir grandir l'influence de la cité javanaise sur les autres établissements de l'Inde, d'autant que la guerre passée, la sécurité immédiate des colonies n'est plus aussi intense. Avant même le retour aux affaires du parti du Stathouder en Hollande, la régence de Batavia n'a jamais caché être faiblement encline aux Patriotes et *a fortiori* à la France. La défiance dont il est question a des traductions très concrètes. Le 4 juin 1787, en arrivant à Trinquemalé, d'Entrecasteaux apprend que les fonds dont il devait disposer pour s'approvisionner en vivres ne sont plus disponibles malgré l'engagement précédemment pris par Willem Van de Graaff. L'éventuelle fermeture du crédit hollandais est un signal d'alarme pour la France. Après avoir demandé des explications, il apprend par la confidence de Van Senden que « le conseil de Batavia avait sévèrement blâmé M. Van de Graaff¹⁶⁵ d'avoir consenti à continuer à fournir aux vaisseaux français¹⁶⁶ ». Sans les informer, le conseil de Batavia a réduit les avances faites aux Français – compagnie des Indes comprise – à la somme de huit millions de livres. Ce montant, quoique conséquent, est déjà atteint pour l'année en cours. Sous couvert de difficultés financières, les autorités de Batavia exigent dorénavant que toute réparation doit être payée en pièces sonnantes et trébuchantes. En réalité, la régence est lucide sur la position de la France et sur la pénurie de numéraire dont elle souffre en Inde. Face à cela, d'Entrecasteaux s'empresse de faire part de son incompréhension à Van de Graaff, ; il est toutefois bien conscient que les ordres viennent de plus haut. À cette occasion, d'Entrecasteaux rappelle à de Graaff par ailleurs que « si Sa Majesté [française]entretient des forces navales dans l'Inde, ce n'est pas uniquement pour garder ses propres possessions [...]Sa Majesté n'étant pas moins occupée des établissements de la République que des siens même¹⁶⁷ ». L'opposition de la France porte également sur la remise en cause des facilités de paiement : « l'intention de Sa Majesté est que ses vaisseaux ne soient dans aucun cas dépositaires des fonds nécessaires à leurs dépenses parce qu'en effet le pavillon qu'ils portent est la plus sûre garantie que l'on puisse désirer¹⁶⁸ ». Cette dernière revendication est une véritable ligne rouge pour la diplomatie française, seule à même de permettre la poursuite des opérations françaises dans la région, tant la France éprouve des difficultés à faire parvenir du numéraire en Inde.

Au-delà des ports d'escales et de rafraîchissements, la survie de la station navale se joue aussi sur des questions financières. Nos connaissances sur le sujet restent malheureusement trop

¹⁶⁵ Willem Van de Graaff, gouverneur de Ceylan de 1785 à 1794.

¹⁶⁶ ANOM, Col., C² 175 f^o18, lettre du 18 juin 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁷ ANOM, Col., C² 175 f^o20, lettre du 26 juin 1787, d'Entrecasteaux à Van de Graaff.

¹⁶⁸ ANOM, Col., C² 175 f^o32, lettre du 26 juillet 1787, d'Entrecasteaux à Van de Graaff.

faibles pour percevoir les réseaux de financement utilisés par les administrateurs coloniaux ainsi que par ceux de la Compagnie des Indes. Cette problématique est une piste de recherche qu’il conviendrait d’approfondir afin de mieux percevoir la capacité de mobilisation financière en Inde et les ressorts de la projection française. Dans quelle proportion fait-on appel à l’emprunt hollandais, voire anglais¹⁶⁹ ? La pénurie de numéraires qui touche l’Inde n’est pas contemporaine du développement des stations navales mais n’est que la continuation d’un mal plus ancien¹⁷⁰, laissant voir les colonies indiennes comme l’une des variables d’ajustement de la politique financière de Versailles¹⁷¹. À la fin de l’année 1784, Souillac et Chevreau constatent conjointement près d’un an de retard sur les fonds ordinaires¹⁷². À la veille de la Révolution française, les mêmes discours sont toujours évoqués, les administrateurs étant réduits à conduire de douloureux mais nécessaires expédients :

Un autre inconvénient qui aggrave le premier est le manque de fonds, on n’en a point reçu d’Europe depuis longtemps, les ressources ont prodigieusement diminué pour les emprunts. Cette ressource sans doute onéreuse est la seule depuis deux ans pour payer et faire vivre les troupes et la station¹⁷³.

Par ailleurs, il faut observer que les réparations navales réalisées dans les colonies hollandaises épargnent aux administrateurs de consommer les maigres fonds disponibles. Il est certain que les administrations hollandaises forment des interlocuteurs évidents pour les Français en Inde, favorisées par les liens tissés durant la guerre. Aussi voit-on Antoine Monneron, sur ordre de l’intendant général de Pondichéry, prendre contact avec les Hollandais lors de la guerre d’Indépendance américaine¹⁷⁴. Compte tenu de la raréfaction du numéraire, le retour du papier-monnaie est décidé ; supprimé depuis 1781, il est de nouveau autorisé par un

¹⁶⁹ Jean-François Klein a mis en lumière les affaires françaises qu’a pu réaliser un des frères Monneron dans le Bengale avant d’en être exclu. Au printemps 1787, la frégate la *Calypso*, commandée par le comte de Kergariou Locmaria – effectue une escale à Surate en croisière sur la côte de Malabar – pour solliciter des fonds de la Compagnie des Indes. Celle-ci lui avance 6 000 roupies¹⁶⁹. Sur cette somme, 2 000 roupies sont attribuées aux réparations de la frégate, le reste est fléché vers M. Boyer, agent de la Compagnie des Indes. Malgré ces quelques exemples ponctuels, il nous manque toutefois une vision plus globale du phénomène.

¹⁷⁰ Philippe Haudrière, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècles*, Les Indes savantes, Paris, 2005, p. 699.

¹⁷¹ Raphaël Malangin, « La crise des Établissements français des Indes (1768-1773) », *Annales historiques de la Révolution françaises*, 375, janvier-mars 2014, p. 88. Consulter également Raphaël Malangin, *Renoncer à l’Inde ? Comptoirs, agents aventuriers français aux Indes orientales à la fin du XVIII^e siècle (1761-1785)*, thèse de doctorat de l’université de Nantes, sous la direction de Jacques Weber, 2017.

¹⁷² ANOM, Col., C⁴ 64 f^o343, lettre du 2 décembre 1784, Souillac et Chevreau au secrétaire d’État de la Marine.

¹⁷³ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o278, lettre du 14 février 1788, Saint-Riveul au secrétaire d’État de la Marine.

¹⁷⁴ Jean-François Klein, « Un chaînon manquant impérial ? Les Monneron, une fratrie d’armateur au tournant du monde », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, p. 43-70.

édit royal du 6 juin 1788¹⁷⁵. Toutefois, son retour n'apporte qu'une faible consolation pour les stationnaires. La capacité à financer les réparations navales ou les vivres est engagée car ce papier n'a aucune valeur hors des colonies françaises. Macnemara fustige son instauration : « Notre service nous portant à fréquenter plus souvent la côte de l'Inde, à quoi nous servirait le papier-monnaie qui y aurait aussi peu de crédit que de valeur¹⁷⁶ ». Les critiques du marin n'y font pourtant rien ; le 1^{er} janvier 1790, une émission de 6 millions de livres est autorisée¹⁷⁷. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, la station du Levant est elle-même touchée et ne peut plus procéder à l'achat de provisions de bouche. À Smyrne, seul le soutien de la nation française permet d'apporter le numéraire nécessaire à la subsistance des stationnaires¹⁷⁸. S'excusant par avance des irrégularités et de la « traite détournée sur Constantinople¹⁷⁹ », le commandant du *Chasseur* est forcé d'effectuer quelques détournements pour payer les dépenses obligatoires de la station. Les sommes dégagées ne permettent toutefois de ne disposer que de deux mois de vivres en supplément.

Revenons à d'Entrecasteaux. L'insistance du marin finit par payer. Aussitôt, le gouverneur de Ceylan autorise Van Senden à fournir aux stationnaires les services dont ils ont besoin. Cette permission reste précaire et procède davantage du crédit et des bonnes volontés du gouverneur de Ceylan que d'un revirement de position à Batavia. Van de Graaff prévient lui-même les Français des différends existant au sein de la V.O.C : « je suis bien persuadé que messieurs les directeurs en Europe regardent tout ici d'un œil très différent¹⁸⁰ ». Ces troubles, bien qu'ils ne fassent que limiter le soutien logistique aux Français sans l'interrompre totalement, illustrent l'opposition de Batavia à la France. Cette hostilité se traduit au sein même de la capitale batave à l'égard des Français. Aussi voit-on les autorités françaises s'offusquer des humiliations dont les Français font l'objet. Elles demandent notamment de faire cesser l'obligation faite aux officiers, lorsqu'ils sont dans la ville de s'arrêter lors du passage des dignitaires hollandais¹⁸¹. Au-delà même d'une décision partisane, d'Entrecasteaux pointe

¹⁷⁵ Émile Trouette, *L'Île Bourbon pendant la période révolutionnaire, de 1789 à 1803*, Challamel et C^{ie}, Paris, 1888, p. 66.

¹⁷⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o273, lettre du 24 novembre 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁷ Claude Wanquet, *Les premiers députés de la Réunion à l'Assemblée nationale, quatre insulaires en révolution (1790-1798)*, Karthala, Paris, 1992, p. 176.

¹⁷⁸ Alain Blondy, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 721.

¹⁷⁹ Archives diplomatiques de Nantes, A166PO 249 f^o13, lettre du 14 septembre 1791, Chanaleilles à bord du brick le *Chasseur* à Choiseul Gouffier.

¹⁸⁰ ANOM, Col. C² 175 f^o30, lettre du 14 juillet 1787, Van de Graaff à d'Entrecasteaux.

¹⁸¹ ANOM, Col., B² 213 f^o52, lettre du 22 juillet 1787, secrétaire d'État de la Marine à Conway et à Moracin.

l'absence de volonté politique et stratégique ; selon lui, « l'esprit militaire est tout à fait perdu dans cette métropole », il ajoute que « toute opération, toute dépense qui n'a pas Batavia même pour objet immédiat est regardée par cette régence comme absolument inutile¹⁸² ». De son côté, Saint-Riveul rappelle qu'à Batavia, les autorités hollandaises n'ont que « deux frégates [...] dont une très faible ». Par ailleurs, politiquement, il n'est pas assuré que la place de l'Insulinde soit favorable au parti patriote ; ce qui laisse le commandant de la frégate l'*Astrée* sceptique et peu confiant dans la situation stratégique et politique du commandant des forces navales hollandaises en Inde¹⁸³.

Certains signes ne trompent pas et la manière dont est traité l'agent français à Batavia est un signal clair à l'égard de la France. L'homme en question s'avère être Louis Nicolas Chevalier, installé depuis plusieurs années en Inde, sans que l'on sache précisément quel était son emploi. En 1786, il demande, auprès du maréchal de Castries, le titre d'agent sans solde de la France à Batavia. Après s'être enquis des conseils du bailli de Suffren, le secrétaire d'État de la Marine accède à la requête de Chevalier ; toutefois la reconnaissance du titre par les autorités hollandaises – et notamment par la direction de la V.O.C – traîne en longueur, ce qui retarde d'autant la prise de fonction de Chevalier. Ce dernier arrive à Batavia en janvier 1787, mais dès septembre 1788, la régence lui demande de quitter la ville en application des ordres reçus de la V.O.C. Son départ est mouvementé, après avoir dû quitter son logement pour l'auberge des étrangers, le Français est jeté en prison, perdant une partie de sa fortune avant de réussir toutefois à revenir en Inde. Nous ne savons que peu de choses de son rôle réel pour la station navale ; l'homme n'ayant pas eu le temps d'écrire beaucoup de mémoires. Tout juste Chevalier donne-t-il quelques conseils pratiques, principalement sanitaires, à l'égard des bâtiments stationnaires en escale à Batavia.

4.4. Le basculement de l'alliance et la fin des espoirs français

À l'automne 1787, le roi de Prusse, Frédéric-Guillaume II – soutenu par les Anglais – envahit les Provinces-Unies et permet au stathouder d'être restauré. La France, en proie à des difficultés budgétaires et politiques, laisse faire, abandonnant *de facto* les Patriotes¹⁸⁴. L'alliance traditionnelle entre les Provinces-Unies et l'Angleterre est rétablie. Les effets des changements politiques en Europe atteignent rapidement les colonies, bousculant les positions françaises

¹⁸² ANOM, Col., C² 175 f^o33, lettre du 20 août 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o278, lettre du 14 février 1788, de Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁴ Lucien Bély, *Les relations internationales en Europe (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Presses universitaires de France, 4^e édition, 2007, p. 642.

dans l'océan Indien. Pour la station navale, le nouvel ordre qui se profile est dramatique, piétinant les efforts consentis depuis la dernière guerre. Le 17 avril 1788, La Luzerne écrit une lettre à Conway pour le prévenir des conséquences de la révolution en Hollande. Il informe qu' :

Il est possible qu'après la révolution arrivée en Hollande il n'y ait pas un grand fonds à faire sur l'amitié de cette nation, ainsi je ne puis que vous recommander d'être très circonspect dans ses relations avec les gouverneurs qui vous avoisinent et ne vous y livrer qu'autant que vous le trouverez disposé à contribuer de leur côté au maintien de l'harmonie¹⁸⁵.

Avant même l'arrivée de la lettre, le gouverneur avait été lui-même prévenu par Montmorin de la détérioration des relations entre la France et les Provinces-Unies. Par ailleurs, les relations se dégradent déjà et plusieurs signaux précurseurs sont constatés. Le 2 décembre 1787, le secrétaire d'État de la Marine par intérim écrit au vicomte de Conway pour lui expliquer qu'il ne « faut plus guère regarder le Cap de Bonne Espérance, ou l'île de Ceylan comme un point d'appui ou de refuge¹⁸⁶ ». Les places hollandaises se ferment une à une aux Français. Dès février 1788, Saint-Riveul n'évoque même plus les Hollandais dans le cadre de la fourniture du numéraire nécessaire aux opérations françaises dans les comptoirs et la station navale, avertissant le secrétaire d'État de la Marine. Au mois d'avril 1788, la corvette française le *Papillon*, commandée par du Trévoux, se fait tirer dessus par l'artillerie du fort d'Ostenbourg¹⁸⁷. Au printemps 1788, la Compagnie des Indes hollandaises annonce à Trublet – agent français au Cap – qu'elle ne traitera plus dorénavant les demandes formulées lors des escales des bâtiments de guerre français. Quelques mois à peine après sa prise de fonction, le remplaçant de Percheron – resté 19 ans en service au Cap – subit les soubresauts de la nouvelle politique européenne. À l'Île de France, d'Entrecasteaux et Narbonne invitent l'agent français à faire traîner en longueur ses affaires ; le temps pour eux de trouver une réponse adaptée. Ces deux administrateurs font part de la situation à La Luzerne. Ce dernier propose d'en instruire Montmorin, secrétaire d'État des Affaires étrangères, et de demander directement des explications auprès des directeurs de la Compagnie des Indes hollandaises¹⁸⁸. À Ceylan, les difficultés vont grandissantes, Moracin en rend compte à La Luzerne : « il est difficile de montrer un éloignement pour notre nation plus prononcé que celui que la régence de Colombo

¹⁸⁵ ANOM, Col., B² 213, lettre du 17 avril 1788, de La Luzerne à Conway.

¹⁸⁶ Correspondance générale de la Cochinchine (1785-1791) publié par Henri Cordier, Librairie et Imprimerie E. J. Brill, Leide, 1906, p. 647.

¹⁸⁷ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 364, lettre du 28 avril 1788, Conway, Saint-Riveul aux Hollandais.

¹⁸⁸ ANOM, Col., C^{5B} 7^o188, rapport de La Luzerne du 9 octobre 1788.

manifeste en toute occasion¹⁸⁹ ». Malgré des relations de plus en plus distendues, l'intendant de Pondichéry cherche à maintenir coûte que coûte sa correspondance avec le gouverneur de Ceylan et le chef de Trinquemalé Jacques Fabrice Van Senden, fidèle patriote et dont les vues sont favorables à la France. En janvier 1788, à son sujet, d'Entrecasteaux écrit à son sujet, que :

Le seul chef duquel je ne craindrais pas de me rendre caution c'est M. Wansenden [sic] commandant à Trincomalé, mais il me semble qu'on se disposait à le retirer de ce poste [...] sa haine manifestée sans ménagement contre le parti stathoudérien ne laissait aucune crainte sur la conduite qu'il tiendrait dans le cas d'une scission parmi les états généraux¹⁹⁰.

Saint-Riveul, commandant de la station navale, n'hésite pas à se déplacer lui-même directement pour appuyer les sollicitations françaises auprès des autorités hollandaises à Cochin et à Colombo. Conscient d'un gisement condamné à très brève échéance, l'intendant exploite au maximum les ressources disponibles à Ceylan, aussi voit-on Moracin, entre 1788 et 1789, expédier quatre vaisseaux de la compagnie des Indes à Ceylan « afin de ne perdre aucune occasion de retirer le plus d'effets qu'il sera possible ».

La fin de l'alliance défensive avec la Hollande est un coup dur pour les marins français et prive la Marine des relais hollandais dans l'Inde. Deux ans après cette perte, le commandant de la frégate la *Thétis* explique avec peine : « rester trois ans dans ces mers, ce qui est en vérité un séjour beaucoup trop long pour un bâtiment, sur une côte où la Marine de France ne peut désormais [pas] trouver [de] ressource en cas d'accident que dans la bonne volonté des ennemis naturels de la France qui sont seuls tout-puissants dans cette partie du monde¹⁹¹ ».

* * * * *

L'effort consenti par la France au cours de la guerre d'Indépendance américaine se poursuit malgré la fin du conflit. En 1783, la politique française dans l'océan Indien n'est pas bien définie. Si les instructions remises par le maréchal de Castries à Bussy ne laissent pas entrevoir le retour d'une politique territoriale dans l'Inde, l'alliance avec les Provinces-Unies est regardée avec intérêt, comme celle avec l'Espagne. La combinaison des forces navales est ainsi de nature à pouvoir modifier le rapport de force en faveur de la France. Cette alliance franco-hollandaise est pourtant loin d'être évidente, tant l'héritage conflictuel est prégnant au sein d'une partie de l'élite hollandaise dans les colonies. Éphémère, trahissant la versatilité des

¹⁸⁹ ANOM, Col., C² 190 f^o55 verso, lettre du 8 mars 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁰ ANOM, Col., C⁴ 80 f^o136, lettre du 28 janvier 1788, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o265, lettre du 10 septembre 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

événements en Inde, l'alliance met en exergue la fragilité des positions françaises, incapable de maintenir une force navale dans la durée sans le soutien logistique des Provinces-Unies.

Au-delà du jeu diplomatique des nations, la Marine française demeure active dans la région et sa station navale joue pleinement son rôle d'agent de renseignements. L'avancée des connaissances est particulièrement sensible dans les marges. Durant quelques années, la Marine royale entame un intense travail d'exploration, creuse son sillon, parfois en pionnière, parfois en « éclaireur géographique pour les navires marchands », selon l'expression finement rédigée par Olivier Chapuis¹⁹². Les relevés hydrographiques systématiques sur les côtes d'Asie et d'Afrique permettent à la France de rattraper en partie son retard¹⁹³. Tout l'enjeu pour cette dernière, est de profiter de la fenêtre de prospection que constitue la période de paix pour naviguer, prospector et collecter les informations utiles au déploiement de la France dans les mers d'Asie. À l'extrême ouest, la mer Rouge fait l'objet d'une attention singulière. Malgré des effectifs navals marginaux, elle offre à la France une présence des deux côtés de l'isthme de Suez grâce à ses stations du Levant et de l'Inde. À l'extrême est, les bâtiments de guerre français n'ont jamais autant montré le pavillon royal. Plusieurs raisons, tant politiques que logistiques, expliquent la brièveté de la station navale sous son format primitif. La démission du maréchal de Castries scelle en partie le sort de la station navale de l'océan Indien ; en effet, ses successeurs sont nettement moins enthousiastes et enclins à s'investir en Inde¹⁹⁴. Enfin, le retournement de l'alliance avec les Provinces-Unies vient donner le coup de grâce. Au-delà du bilan de la politique navale française dans l'océan Indien, source de controverses dès l'évacuation de Pondichéry en 1789¹⁹⁵, force est de constater l'intense activité menée par les stationnaires durant ces quelques années. La division est un outil privilégié et joue pleinement son rôle de sentinelle. Elle prend le pouls, elle jauge, elle renseigne, protège et prospecte, comblant petit à petit le blanc des cartes.

¹⁹² Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel, Beutemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 229-230.

¹⁹³ Jean Meyer, « Stratégie, politique et grands voyages, 1770-1850 », *Rochefort et la Mer*, n°4, Grands voyages de découvertes du XVII^e siècle à nos jours, Publication de l'Université francophone d'été, Saintonge-Québec, Jonzac, 1988, p. 142.

¹⁹⁴ Philippe Bonnichon, Pierre Gény et Jean Nemo (dir.), *Présences françaises outre-mer (XVI^e-XXI^e siècles)*, Karthala, Paris, 2012, tome 1, p. 265.

¹⁹⁵ Massimiliano Vaghi, « Le souvenir d'une « épopée glorieuse », la France en Inde entre la Révolution et l'Empire », *La Révolution française*, 8, 2015, p. 5.

PARTIE III. FAIRE FONCTIONNER LES STATIONS NAVALES

Après l'émergence des stations navales, leur cartographie et l'opérationnel naval, portons notre attention sur les ressorts de cette projection lointaine tant d'abord sur les hommes et particulièrement en direction de l'élite active. Au sommet de la hiérarchie navale, les officiers de Marine forment un corps sur lequel repose la bonne tenue des opérations. Qui sont ces officiers à la tête des divisions navales ? Comment font-ils fonctionner les stations navales ? Quelles opportunités constituent ces campagnes ? Notre étude s'attachera également à définir le retour d'expérience acquis au sein des stations navales.

Si l'allongement du temps de campagne permet de doubler le temps de navigation pour le personnel navigant, le phénomène invite parallèlement à évaluer le dispositif logistique de la Marine. L'approche adoptée est double et s'intéresse à la fois à l'analyse des infrastructures portuaires coloniales, ainsi qu'au transport des vivres et des fournitures navales. Malgré l'absence de batailles navales, la problématique du maintien en condition opérationnelle reste pertinente une fois la paix revenue. En effet, quelles sont les conséquences du maintien de la flotte sur le matériel et les équipages ?

« Une dynastie [de commandants]; perpétuée non point par le sang, certes, mais par l'expérience, la formation, la conception du devoir et la simplicité bénie inhérente à cette vision traditionnelle de la vie¹ »

Une fois la décision prise d'expédier annuellement des divisions en station navale, se pose la question de nommer des chefs pour les mener. Le portrait que l'on peut dresser de ces commandants des stations navales ou chef des forces navales, suivant les dénominations, laisse observer la montée en puissance d'une nouvelle génération, instruite parfois savante et victorieuse à la suite du conflit américain d'officiers. Les d'Estaing, Du Chaffault, Guichen, la Touche-Tréville, Vaudreuil laissent la place aux Verdun de la Crenne, Kersaint, d'Entrecasteaux, Puget Bras, Rosily ou Saint-Félix... Cette liste ne saurait pourtant être réduite à ces quelques noms. À mesure de la montée en puissance des stations navales permanentes, le commandement d'une division en paix devient plus courant, permettant d'accroître l'effectif des officiers qui pourront capitaliser cette expérience pour leur carrière. Pourtant ce poste manque de cadre car la fonction est mal reconnue ce qui laisse la porte ouverte à toutes les interprétations en milieu ultramarin. Cependant, les aspirations des marins sont réelles, autant que les incompréhensions avec l'administration des colonies. À l'échelle du corps de la Marine, c'est l'ensemble du personnel navigant qui profite de l'accroissement significatif des armements en période de paix. La paix offre de nouvelles opportunités de commander et de naviguer sur de belles unités de la flotte de guerre, ce qui ne manque pas d'être singulier en pleine paix. Au-delà des raisons stratégiques, la nature des armements laisse poindre d'autres motivations et rend compte d'une nouvelle approche navale. De territoires qu'il faut protéger et défendre, les colonies, par le biais des stations navales, deviennent des laboratoires pour former le personnel navigant. La Marine se donne les moyens de créer les conditions pour faire émerger des talents, pour apprendre la mer et la guerre sur mer avec des armements en période de paix telles que les stations navales et les escadres d'évolution.

¹ Joseph Conrad, *La ligne d'ombre*, Flammarion, Paris, 1996, p. 97.

1. À la tête de la station navale

1.1. Les commandants des stations navales

1.1.1. Le commandant de station, un chef de division

Tableau 20. Grades des commandants des stations lors de leurs prises de fonction (1784-1792)

Grade	Inscrit ²	Commandant d'une station navale permanente
<i>Vice-amiral</i>	3	0
<i>Lieutenant-général</i>	14	0
<i>Chef d'escadre</i>	41	1
<i>Chef de division</i>	40	22
<i>Capitaine de vaisseau</i>	58	13
<i>Major de vaisseau</i>	96	3
<i>Lieutenant de vaisseau</i>	572	2
Total	824	41

La majorité des commandants des stations est recrutée parmi les chefs de division. Vingt-deux des quarante et un commandants de station sont des chefs de division. Cette majorité est appelée à se renforcer puisque sur les treize capitaines de vaisseau, cinq passent chefs de division au premier mai 1786 à l'issue de la réforme de la Marine menée par de Castries. Il s'agit du comte de Kersaint, de Verdun de la Crenne, du chevalier de Macnemara, du chevalier de Sainneville et de Girardin. En 1789, ce sont donc près des deux tiers des chefs de division qui ont eu l'occasion de commander une station navale. Finalement, la liste des exclus de commandement est plus courte que celle des admis. Par ailleurs, si nous observons dans le détail, les « exclus » sont très souvent en vérité en charge d'un autre poste. Depuis les ordonnances de Sartine en 1776, les officiers sont chargés de l'administration des arsenaux. Le vicomte de la Bretonnière est ainsi commandant de la Marine à Cherbourg, Bonneval est major général de la Marine et des escadres. Il est d'ailleurs employé au début de l'année 1784 au Levant pour une mission secrète auprès des autorités ottomanes afin de renforcer la puissance défensive de l'Empire ottoman. Le chevalier de Borda est quant à lui inspecteur des constructions, tandis que Vidal d'Audiffret est directeur du port de Toulon. Bref, les stations navales ne manquent pas d'offrir aux cadres dynamiques de la Marine une opportunité d'emploi alors que le nombre de places dans les ports ou dans l'administration de la Marine n'est pas suffisant pour les employer tous. C'est une génération glorieuse qui est aux commandes des

² AN, Paris, Marine, G 266, *État de la Marine 1789*, Imprimerie de d'Houry, Paris, 1789.

nouvelles stations navales. Elles offrent un cadre idéal pour former les commandants à la conduite de division navale. La conduite des stations navales permanentes a pour vocation de former les futurs cadres de la Marine royale. Certains en dirigent même plusieurs fois d'affilée. Girardin est par trois fois commandant de station. En 1785, il prend les commandes de la station de Terre-Neuve. L'année suivante, celle d'Afrique et enfin en 1791 il administre la station des Îles du Vent à bord du vaisseau l'*Eol*. Le chevalier de Macnemara, quant à lui, en dirige deux, celles des Îles sous le Vent et de l'Inde, en 1784 puis en 1789. Le comte de Kersaint aurait dû commander deux années de suite la station des îles du Vent s'il avait reçu la lettre de renouvellement avant de quitter les îles. Il faut également ajouter le lieutenant de vaisseau, La Jaille qui exerce la direction de la station d'Afrique deux fois entre 1784 et 1785³. Enfin, le marquis de Saint-Félix est à la tête de la station de la Méditerranée entre 1787 et 1788 puis celle de l'Inde à partir de 1791. Malgré ces cinq cas de figure, la volonté du secrétariat de la Marine reste, semble-t-il, de privilégier la rotation des commandements de station du plus grand nombre. La courte durée de l'entre-deux-guerres, à laquelle s'ajoutent les bouleversements de la Révolution française ne permet pas toutefois de connaître la récurrence des nominations pour chacun des officiers. Une opération rapide permet de constater qu'à raison de quarante chefs de division pour six stations navales, les rotations restent numériquement faibles et ne permettent théoriquement aux officiers que de commander une station tous les 6 à 7 ans. L'emploi de certains chefs de divisions au sein de l'administration des ports réduit en vérité le nombre d'officiers, si toutefois, ces derniers ne sont pas remplacés par des capitaines de vaisseau. Ainsi, à ceux déjà cités précédemment s'ajoutent Texier de Norbec, directeur de l'artillerie à partir de 1785, d'Entrecasteaux au poste de gouverneur de l'Île de France et de Bourbon, le vicomte de la Bretonnière commandant de la Marine à Cherbourg alors que le chevalier de Langle a déjà été assassiné dans les îles Samoa lorsqu'il est promu chef de division le 14 avril 1788.

Le haut-commandement reste toutefois à l'écart des commandements à la mer, ce qu'Etienne Taillemite observait déjà il y a plus de trente ans⁴. Comme la décision est prise de faire naviguer prioritairement les chefs de division, les chefs d'escadre sont exclus des stations navales. Sur 40 chefs d'escadre en 1789, un seul dirige une station. Qui plus est, il s'agit du chevalier de Peynier, qui reçoit le commandement de la station de l'Inde dans la continuation

³ Ces deux voyages ont fait l'objet d'une publication : La Jaille (de), *Voyage au Sénégal, pendant les années 1784 et 1785, contenant des recherches sur la géographie, la navigation et le commerce de la côte occidentale d'Afrique, depuis le cap Blanc jusqu'à la rivière de Serralione*, Dentu, Paris, 1802, p. 262.

⁴ Etienne Taillemite, « Le haut-commandement de la Marine française de Colbert à la Révolution », dans Martine Acerra, Jose Merino et Jean Meyer (dir.), *Les marines de guerre européennes (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1985, p. 274.

de sa campagne sous les ordres du bailli de Suffren. Tout comme les chefs de division, un certain nombre de chefs d'escadre occupe déjà un poste administratif. Ces derniers devaient par ailleurs en théorie participer à de nombreux conseils. Citons, seulement pour l'exemple, Chabert, inspecteur du dépôt à Paris, La Porte Vezins, directeur général à Brest ou Glandevès, commandant de la Marine à Brest. Certes, les escadres d'évolution leur sont réservées, sauf qu'à raison d'une par an, le compte n'y est pas. Là n'est pas l'objectif du maréchal de Castries. Le ministre se projette dans le futur, privilégiant la formation des cadres actifs de la Marine tels que les chefs de division, des capitaines et lieutenants de vaisseau.

Les stations navales antillaises forment davantage encore de commandants de station que les autres. Il faut observer l'organisation interne de ces stations pour s'en rendre compte. Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'observer, le calendrier d'armement pour ces îles répond au calendrier climatique, de sorte que le commandant des forces navales doit quitter les Petites Antilles durant l'hivernage. Le départ de la division des Îles du Vent et de sous-le-Vent laisse vacant le poste de commandant des forces navales. En réalité, afin d'éviter une rupture de commandement, le chef de la station choisit un officier pour exercer l'intérim durant son absence. Ce poste revient alors à l'officier de marine ayant le plus d'ancienneté, devenant *ipso facto* commandant par intérim. À l'échelle des cinq stations navales, nous dénombrons près de quatorze commandements par intérim, dont douze pour les seules Antilles.

Quelques mois après sa prise de commandement, le comte de Kersaint en règle le détail. Le sujet est important pour le bon fonctionnement de la station. Le poste n'a rien d'anodin dans la mesure où la durée moyenne de l'intérim est de six mois⁵. L'anticipation du comte de Kersaint se révèle finalement plus que bienvenue. Après son départ, la station se retrouve sans commandant des forces navales durant près de neuf mois. L'erreur en revient à un malheureux cafouillage en juillet 1784. À son appareillage de Fort-Royal, ses instructions initiales lui ordonnaient de partir pour le Cap-Français rejoindre la division des Îles sous le Vent et d'effectuer des évolutions navales le long des côtes américaines, avant de mettre à la voile pour la France. Satisfait de son service, le roi lui renouvelle sa confiance pour une seconde station aux Îles du Vent, mais cet ordre ne parvient que trop tardivement à Kersaint, qui a déjà appareillé pour le Cap-Français. C'est donc du Bouzet, commandant de la *Danaé*, de retour à la Martinique en novembre 1784, qui reçoit l'intérim des forces navales des Îles du Vent⁶. Il

⁵ Durée de l'intérim de la station des Îles du Vent : du Bouzet (9 mois), La Bouchetière (8 mois), Mine de Quinson (5 mois), Médine (6 mois), Villevielle (6 mois), Prévost de la Croix (5 mois).

Pour la station des Îles sous le Vent : La Jalousière (3 mois), Saqui de Tourès (7 mois), Chavagnac (2 mois), Breugnou (1 et 5 mois).

⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 271, f^o 28, 12 novembre 1784, lettre du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

prend alors en charge les affaires courantes en attendant le retour du nouveau commandant de station nommé par le secrétaire d'État de la Marine pour prendre les rênes de la station navale.

Tableau 21. Commandements des stations navales et intérimaires (1783-1792)

Station navale	Nombre de commandants	Nombre de commandants par intérim
<i>Îles du Vent</i>	6	7
<i>Îles sous le Vent</i>	8	5
<i>Inde</i>	7	1
<i>Levant</i>	6	1
<i>Terre-Neuve</i>	7	0
<i>Afrique</i>	7	0
Total	41	14

L'intérim des stations navales offre des belles opportunités de carrière pour certains jeunes officiers. Lorsque Beaumont quitte les eaux antillaises, c'est le major de vaisseau Mine de Quinson qui prend la tête de la division navale des îles du Vent. De même pour La Jalouisière et Saqui des Tourès qui ne sont que lieutenants lors du départ du chevalier de Macnemara et de l'indisposition de Barbazan. Peu importe que les forces navales soient réduites durant l'intérim, la responsabilité de quelques navires leur incombe, de même que la politique navale dans les eaux de Saint-Domingue, en liaison directe avec le secrétaire d'État de la Marine d'un bord, et le gouverneur de l'autre.

Les stations navales secondaires de Terre-Neuve et de l'Afrique forment un cadre également propice. Même si les places sont chères, elles permettent à certains officiers de diriger durant quelques mois une division navale. Elles offrent quelques places pour des officiers subalternes. Deux majors de vaisseau se retrouvent ainsi à la tête de la station pendant quelques mois. Il ne s'agit toutefois pas des plus importantes. Barbazan dirige ainsi la station navale de Terre-Neuve durant l'été 1786 alors que Denys de Bonnaventure se charge lui de celle de la côte d'Afrique.

Tableau 22. Les commandants des escadres d'évolution (1772-1788)

Année (Localisation : France ou EUA)	Commandant	Grade (date de nomination)
1772 (France)	D'Orvilliers	Chef d'escadre (1764)
1775 (France)	Guichen	Capitaine de vaisseau (1756)
1776 (France)	Du Chaffaut de Besné	Chef d'escadre (1764)
1785 (France)	Moriès Castellet	Chef d'escadre (1778)
1786 (France)	D'Albert de Rions	Chef d'escadre (1782)
1787 (France)	Marquis de Nieuil	Chef d'escadre (1784)
1788 (France)	Marquis de Nieuil	Chef d'escadre (1784)
1784 (EUA)	Comte de Kersaint	Capitaine de vaisseau (1779)
1787 (EUA)	Vicomte de Beaumont	Chef de division (1786)
1788 (EUA)	Chevalier de Sainneville	Chef de division (1786)
1789 (EUA)	Marquis de Pontevès-Gien	Chef de division (1786)

Les stations navales antillaises offrent également la possibilité aux commandants des forces navales de s'exercer à la conduite d'escadre. En temps normal, les escadres d'évolution sont réservées aux plus gradés des officiers de la Marine. Hormis Guichen, tous les commandants des escadres sont des chefs d'escadre comme l'indique le tableau ci-dessus. La possibilité de diriger une escadre est assez rare en temps de paix. Seulement sept ont été formées depuis la fin de la guerre de Sept Ans. Le constat est le même que pour les lieutenants de vaisseau commandant par intérim. Même si les escadres d'évolutions « américaines » n'ont pas le même format que les escadres métropolitaines, très peu d'officiers ont eu l'occasion d'en commander, tel que le montre le tableau ci-dessous.

À l'image de la conduite des escadres d'évolution, le commandement d'unités composant ces escadres est également donné aux plus hauts gradés de la Marine.

Tableau 23. Commandants particuliers lors des escadres d'évolutions (1772-1788)

Grade	1772-1776	1785-1788	Total
Chef d'escadre	1	4	5
<i>Vaisseau</i>	1	3	4
<i>Frégate</i>	0	1	1
Chef de division	0	9	9
<i>Vaisseau</i>	0	7	7
<i>Frégate</i>	0	2	2
Capitaine de vaisseau	27	19	46
<i>Vaisseau</i>	6	0	6
<i>Frégate</i>	16	9	25
<i>Corvette</i>	4	10	14
Major de vaisseau	0	9	9
<i>Corvette</i>	0	1	1
<i>Unité légère</i>	0	8	8
Lieutenant de vaisseau	9	13	22
<i>Corvette</i>	7	5	12
<i>Unité légère</i>	2	8	10
Enseigne de vaisseau	2	0	2
<i>Corvette</i>	1	0	1
<i>Unité légère</i>	1	0	1
Inconnu	5	6	11
Total	44	60	104

Plus de la moitié des commandements particuliers composant les escadres d'évolutions est donnée à des grades égaux ou supérieurs au capitaine de vaisseau. Les lieutenants de vaisseau ne représentent que 21 % des commandants alors que les chefs de division, chefs d'escadre et capitaine de vaisseau forment 57 %. Toutefois, la mutation du format des évolutions à la fin de l'Ancien Régime tend à modifier la donne. L'intégration progressive d'unités légères au sein de escadres permet de plus en plus aux majors, lieutenants ou enseignes d'avoir un commandement. Aucun vaisseau ou frégate n'est donné à un officier inférieur au capitaine de vaisseau.

1.1.2. Nomination des commandants de station

Des quarante-et-un commandants de la station durant la période 1784-1792, un assez grand nombre de dossiers individuels est conservé dans la sous-série C⁷ du fonds Marine des Archives nationales. Seulement, ils ne renferment pas tous un état de service permettant de reconstituer la carrière des commandants des stations navales.

La nomination au commandement d'une station navale n'est pas toujours corrélée à sa connaissance ou à son expertise de l'espace maritime de rattachement. Prenons-en pour preuve

la station de l'Inde. Lorsque le chevalier d'Entrecasteaux est nommé à la direction de la station, il n'a jamais franchi le Cap de Bonne Espérance. Le constat est également vrai pour Saint-Riveul⁷ et pour Macnemara. Finalement, seules les nominations de Rosily-Mesros⁸ et de Saint-Félix⁹, compte tenu de leurs états de service, sont conformes à ce que nous pourrions imaginer d'un commandant de la station de l'Inde. Rosily est certainement l'un des meilleurs connaisseurs français de ces mers. Il a été par deux fois sous les ordres de Kerguelen lors de l'expédition des Terres-Australes. Il réembarque de nouveau pour l'Inde en 1780, à bord du *Fendant* et ne revient en France qu'à la fin de la guerre. En 1785, il quitte de nouveau l'Europe à bord de la *Vénus* et ne revient en France qu'en 1791. Il en va de même pour Saint-Félix et c'est au-delà du Cap de Bonne Espérance que l'officier a fait l'essentiel de sa carrière. Il cumule en 1791 près d'une dizaine d'embarquements dont deux périodes de cinq ans dans l'océan Indien.

La situation se répète également pour la station de la Méditerranée et du Levant. Ainsi, Verdun de la Crenne a bien plus le profil du commandant de la station du Levant. Pourtant, c'est bien à Saint-Domingue qu'il est muté. Sept de ses embarquements ont lieu en Méditerranée, alors qu'il ne connaît Saint-Domingue qu'au cours de la campagne à bord de la *Renommée*¹⁰. Officier particulièrement brillant, le maréchal de Castries préfère certainement profiter pleinement de ses compétences dans la lutte essentielle contre l'interlope aux Îles du Vent plutôt qu'au Levant où la station navale est réduite, mais pour peu de temps encore¹¹. Quelques mois avant le conflit, le maréchal de Castries informe le chevalier de Trécesson de la prise du commandement de la station du Levant en 1786. L'homme n'y a encore jamais navigué sous l'uniforme. Son profil est celui d'un parfait ponantais ayant exercé toute sa carrière soit le long des côtes françaises, soit aux Antilles ou à Terre-Neuve¹². Après la courte période d'intérim de Truget Cadet, c'est Saint-Félix qui prend la suite de Trécesson. Seuls finalement le comte de Thy et Ligondès-Rochefort ont un profil levantin. Si le premier a navigué dans la plupart des

⁷ Emmanuel, Marie, vicomte du Rocher de Saint-Riveul, né à Lamballe le 14 décembre 1734. Garde de la Marine le 2 octobre 1751, lieutenant d'artillerie en 1762, puis capitaine des apprentis canonnières, capitaine des bombardiers et sous-directeurs d'artillerie.

⁸ François-Etienne, comte de Rosily-Mesros, né le 13 janvier 1748 à Brest et décédé le 11 novembre 1832.

⁹ Armand-Philippe-Germain, marquis de Saint-Félix, né le 20 septembre 1737. Il meurt le 10 août 1819. Garde de la Marine en décembre 1755, chef de division en 1787 et promu contre-amiral puis vice-amiral en 1792 et 1793. En 1793, il devient gouverneur général des îles de France et de Bourbon.

¹⁰ La campagne se déroule à la veille de la guerre d'Indépendance américaine en 1777. Il y reste à bord jusqu'en 1778. Voir AN, Paris, Marine, C⁷ 343, Dossier Verdun de la Crenne.

¹¹ En 1785, seul le brick le *Tarleton* commandé par Truget Lainé et les brefs passages des corvettes la *Poulette* (La Prévalaye) et la *Brune* (Lors) assurent la permanence navale dans l'archipel grec. Le dispositif naval français ne monte en puissance qu'à partir de l'automne 1787 à la faveur du retour de la guerre entre l'Empire ottoman et la Russie.

¹² AN, Paris, Marine, C⁷ 328, Dossier chevalier de Trécesson (1751-1791). Garde de la Marine en 1751.

territoires d'outre-mer français, il garde une préférence pour la Méditerranée¹³. Le portrait de Ligondès est bien moins contrasté. En 162 mois de carrière dans la Marine, Ligondès passe seulement 19 mois en dehors de la Méditerranée¹⁴. L'officier parcourt en trente ans d'exercice la majeure partie des côtes méditerranéennes : Baléares, Espagne, Corse, côtes de Barbarie, Levant. Le comte de Thy quant à lui dispose d'une solide expérience de la Méditerranée même s'il cumule aussi quelques campagnes dans l'océan Indien ou aux Antilles.

Pour les stations des Antilles le constat est différent. Les armements étant plus courants, pratiquement tous les officiers y naviguent à de multiples reprises au cours de leur carrière. La plupart des officiers y ont déjà effectué entre deux et trois croisières. Le plus capé est sans nul doute le comte de Kersaint. Il y réalise l'essentiel de sa carrière. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, lorsqu'il prend le commandement de la station des Îles du Vent, c'est son treizième embarquement dans cette partie du monde.

Que les commandants des stations soient ou non de parfaits experts de la région, tous ont de brillants états de service. Le choix de d'Entrecasteaux pour la station de l'Inde ne doit rien au hasard, l'officier faisant partie des meilleurs de sa génération. La charge de commandant de la station ne s'exerce d'ailleurs pas seul. D'Entrecasteaux est ainsi secondé à son bord par Huon de Kermadec, officier de talent, membre de l'Académie de Marine en 1789 et commandant de l'*Espérance* qui partira en 1791 avec lui à la recherche de Lapérouse. Ainsi en va-t-il de même de Saint-Félix qui s'illustra particulièrement lors des batailles de Sadras et de Negapatam sous les ordres de Suffren¹⁵ ou du comte de Macnemara, fin manœuvrier qui captura une frégate anglaise en 1778, puis deux autres en 1781¹⁶.

Comme le poste de commandant de station revient prioritairement aux chefs de division, l'âge de prise de fonction varie entre quarante et cinquante ans. Le plus jeune nommé est Kersaint puisqu'il n'a que quarante-et-un an, lorsqu'il reçoit la charge de la station navale des Îles du Vent. L'officier breton doit néanmoins partager le titre avec l'officier d'origine irlandaise Macnemara, d'un an son cadet mais qui ne reçoit le commandement de la station des Îles sous le Vent qu'en 1784. À l'inverse le comte de Thy doit attendre cinquante-cinq ans avant d'être nommé pour la station navale de la Méditerranée. Dans l'ensemble, tous les officiers

¹³ AN, Paris, Marine, C⁷ 323, Dossier Comte de Thy (1732-1804).

¹⁴ En 1763, il est embarqué à bord du chébec le *Singe* pour une campagne en Afrique et en 1781-82 à bord de la frégate la *Blonde* aux Îles du Vent et de sous le Vent. Consulter AN, Paris, Marine, C⁷ 186, Dossier Hercule de Ligondès-Rochefort. Reçu dans la langue de Provence en 1754, garde de la Marine en 1755, capitaine de vaisseau en 1781.

¹⁵ Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Éditions Tallandier, Paris, 2002, p. 480.

¹⁶ AN, Paris, Marine, C⁷ 191, Dossier Henri Pantaléon comte de Macnemara. Voir aussi Etienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Éditions Tallandier, Paris, 2002, p. 344.

pour lesquels nous disposons des états de service sont expérimentés, voire pour certains très expérimentés. La moyenne du temps de service est de 135 mois avec des disparités. Le vicomte de Vintimille est le moins expérimenté du corpus avec ses 89 mois de navigation lorsqu'il prend le commandement de la station des Îles du Vent. Chevalier de l'ordre de Malte dans la langue de Provence en 1752, l'officier est engagé par deux fois sur les navires de l'Ordre de Malte, expliquant les six années qui séparent l'embarquement à bord de la *Hardie* et du *Renard* entre 1762 et 1768. Enfin, l'officier exerce en qualité de commandant des gardes de la Marine à Toulon plusieurs années durant¹⁷.

Le comte de Kersaint et Saint-Riveul comptent respectivement 215 et 170 mois de navigation avant leur entrée en fonction. Lorsque le chevalier de Vialis meurt le 8 août 1783, le roi nomme pour le remplacer le comte de Kersaint, réputé parmi les officiers pour être l'un des meilleurs de sa génération¹⁸. Lorsqu'il prend ses fonctions, sa carrière est déjà bien longue avec presque dix-huit ans de navigation. Bien peu d'officiers peuvent en réalité aligner autant de temps de campagnes. C'est bien simple, entre 1755 et 1783, il ne connaît qu'une seule période de trois ans sans embarquement¹⁹. Le cas du comte de Kersaint reste singulier et tous les officiers n'ont pas une carrière aussi fournie. Du reste, au regard du parcours professionnel de chacun, leur nomination au commandement des forces navales n'est pas le fruit du hasard mais s'inscrit dans une continuité de parcours. Si l'expertise et la connaissance fine des mers et des côtes de la station n'est pas un critère discriminant pour choisir les commandants de station, l'expérience de la mer, elle, reste fondamentale. Au sein du corpus, aucun des commandants de station ne connaît de très longues vacances d'armement durant la paix. Entre 1763 et 1778, soit une durée de quinze ans, la moyenne du nombre d'armements du corpus se situe autour de sept, pour une durée cumulée d'environ 47 mois de navigation. En moyenne, les armements interviennent tous les deux à trois ans. Les plus longues vacances n'excèdent pas les quatre années sans armements. Une étude plus poussée serait d'ailleurs nécessaire pour faire la lumière sur ces années de césure. Le cas de Pontevès-Gien est à ce titre intéressant. Après le désarmement de l'*Alcide* en 1783, il ne reprend la mer qu'en 1788 à bord de l'*Illustre* qu'il commande. L'officier ne reste cependant pas en retrait de la Marine, il occupe durant ces années plusieurs postes administratifs. Au mois d'août 1783, il est nommé procureur du roi au conseil

¹⁷ AN, Paris, Marine, C⁷ 350, Dossier Jean-Baptiste-Joseph-Hubert, vicomte de Vintimille. Garde de la Marine en 1758, capitaine de vaisseau en 1780 et contre-amiral en 1814.

¹⁸ Scipion de Castries, Souvenirs maritimes, le Temps retrouvé, Mercure de France, Paris, 1997, p. 487 ; Sylviane Llinares, *Marine propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994.

¹⁹ Archives départementales des Yvelines, E 1426, dossier Comte de Kersaint de Coëtnempren.

de guerre de Lorient pour juger l'affaire de Grasse et la bataille perdue des Saintes. Il est employé par la suite à Lorient en qualité de major de la marine sans que l'on sache très bien quelle fut sa tâche. Au mois de juin 1785, il est appelé à Versailles pour travailler dans les bureaux. Il y reste jusqu'au 1^{er} mai 1786, date à laquelle il est nommé chef de division et major général de la Marine et des escadres. Enfin, durant l'année 1786, il est chargé de la formation et de l'inspection du Corps royal des canonniers matelots nouvellement créé²⁰.

Le processus d'alignement du temps de campagne en paix sur celui en guerre transparait au travers des états de service. Le comte de Thy passe ainsi vingt-cinq mois à bord du *Citoyen* entre 1781 et 1783, contre vingt-trois mois sur l'*Impérieuse* de 1788 à 1789. C'est une véritable aubaine pour les officiers de la Marine. La nouvelle formule de campagne après la guerre d'Indépendance américaine offre des durées d'embarquement nettement supérieures à ce qui se pratiquait jusqu'alors. Une seule des nouvelles stations navales permet de cumuler en temps de navigation plusieurs campagnes suivant l'ancienne formule. Les vingt-trois mois passés en station à bord de l'*Impérieuse* dépassent le temps de campagne des quatre armements que le comte pratique entre les années 1764 à 1774²¹. Avant 1788, son temps de navigation en période de paix était de trente-six mois. Après 1789, il est de cinquante-neuf. Son cas est loin d'être isolé. Dans une moindre mesure, les campagnes en paix dépassent parfois en durée celles de la guerre. Dans l'Inde, la situation est plus courante compte tenu d'un temps de campagne traditionnellement long. Celui de Macnemara dure ainsi vingt-sept mois alors qu'il ne reste que dix-huit mois à bord de la *Friponne* entre 1780 et 1781. Le cas de Saint-Riveul est plus impressionnant. Ce dernier passe ainsi 41 mois de suite dans l'océan Indien à bord de la frégate l'*Astrée*, soit au mois près la durée cumulée de ses campagnes à bord de la *Couronne*, du *Bizarre*, de la *Bretagne* et du *Terrible* lors de la guerre d'Indépendance américaine. Les autres stations navales ne restent pas à l'écart du phénomène. Les deux campagnes les plus longues de la carrière de Trécesson se déroulent durant la paix. Les dix-huit mois passés à bord de la *Félicité* dépassent allègrement les douze mois à bord de la *Ville de Paris* entre 1779 et 1780²². À Saint-Domingue, du Puget Bras reste vingt-quatre mois commandant du *Téméraire* contre seulement seize mois sur la *Néréïde* entre 1781 et 1782²³.

²⁰ AN, Paris, Marine, C⁷ 255, Dossier vicomte Henri de Pontevès-Gien. Il naît à Aix-en-Provence le 15 mars 1738 et décède à bord de l'*Illustre* à la Martinique en 1790.

²¹ AN, Paris, Marine, C⁷ 323, Dossier Comte de Thy.

²² AN, Paris, Marine, C⁷ 328, Dossier Trécesson.

²³ AN, Paris, Marine, C⁷ 254, Dossier du Puget Bras.

1.1.3. Une opportunité pour commander

« Ce commandement qui était superbe en temps de paix, flatta mon ambition, ce fut la seule chose qui m’occupa dans les premiers moments²⁴ »

Après l’observation des commandants de station, élargissons à l’échelle des commandants particuliers. Le constat est saisissant au cours de la période allant de 1784 à 1792. En moins d’une dizaine d’années, c’est l’ensemble du corps qui profite de ces armements.

Tableau 24. Attribution des bâtiments aux officiers (1784-1792)

Grade	Nombre d’officiers par garde	Vaisseau	Frégate	Corvette	Unité légère	Bâtiments de charge
<i>Chef d’escadre</i>	2	2	0	0	0	0
<i>Chef de division</i>	30	13	15	0	0	2
<i>Capitaine de vaisseau</i>	44	9	31	4	0	0
<i>Major de vaisseau</i>	39	0	20	13	1	5
<i>Lieutenant de vaisseau</i>	111	3	19	35	37	17
<i>Enseigne de vaisseau</i>	5	0	0	1	4	0
<i>Grade inconnu</i>	61	2	12	11	15	21
Total	292	29	97	64	57	45

Les commandements sont attribués en majorité aux lieutenants de vaisseau et devient en paix un mot d’ordre. Les chiffres sont assez clairs, c’est environ quatre armements sur dix commandés par un lieutenant de vaisseau. La nature des bâtiments commandés est fidèle à la hiérarchie de la Marine. Les plus importantes unités demeurent commandées par les plus hauts gradés. Les vaisseaux de ligne restent du ressort des capitaines de vaisseau selon l’article premier du titre V de l’ordonnance de la Marine²⁵.

Les lieutenants de vaisseau doivent se contenter des frégates, mais surtout des corvettes, car à partir de 1786, ce sont prioritairement les majors de vaisseau qui ravissent les commandements de frégates, de concert avec les capitaines de vaisseaux. Comme le nombre de vaisseaux de ligne en armement est extrêmement faible durant la période de paix allant de 1784 à 1792, les capitaines de vaisseau doivent se rabattre sur les frégates. D’une manière générale, les postes profitent au plus grand nombre. Sur 292 armements²⁶ pour les stations navales, nous dénombrons 208 commandants différents, démontrant le roulement des attributions de poste pratiqué par la Marine. Quarante-quatre officiers ont donc la chance de pouvoir commander plusieurs unités de rang durant la période. Si le cas est assez rare, nous retrouvons quelques

²⁴ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, le Temps retrouvé, Mercure de France, Paris, 1997, p. 553.

²⁵ Ordonnance du roi concernant les officiers de la Marine du premier janvier 1786.

²⁶ Le corpus comprend 61 officiers inconnus ou de grade inconnu

marins enchaînant jusqu'à quatre commandements à l'image de deux lieutenants de vaisseau : le marquis de La Jaille et Saint-Valliers. Pour autant, il n'est pas avéré de dire que les lieutenants peuvent espérer plus souvent des commandements. En effet, rien ne permet de constater un lien entre le renouvellement des commandements suivant les grades. Les capitaines de vaisseau Girardin comme Rosily cumulent trois commandements tout comme le major de vaisseau Paroy ou le lieutenant de vaisseau Missiessy, promis d'ailleurs à un bel avenir. Seuls peut-être les chefs de division demeurent à l'écart et encore, les promotions de l'année 1786 modifient au sein du corpus la délimitation des grades, plaçant comme nous avons déjà eu l'occasion de le voir, des officiers dans deux cases distinctes. Tel est le cas de Macnemara, commandant le vaisseau l'*Amphion* comme capitaine de vaisseau, puis la frégate *Thétis* sous le grade de chef de division.

Tableau 25. Grades des commandants particuliers des stations navales (1784-1792)

Grade ²⁷	Inscrits ²⁸	Commandants particuliers	Grand Corps
<i>Vice-amiral</i>	3	0	0 %
<i>Lieutenant-général</i>	14	0	0 %
<i>Chef d'escadre</i>	41	2	5 %
<i>Chef de division</i>	40	30	75 %
<i>Capitaine de vaisseau</i>	58	44	76 %
<i>Major de vaisseau</i>	96	39	41 %
<i>Lieutenant de vaisseau</i>	572	111	19 %
<i>Inconnu</i>	--	56	--
Total	824	287	32 %

Reprenons le tableau utilisé pour les commandants de station pour nous en convaincre. À l'échelle des grades, le constat est encore plus significatif : trois quarts des chefs de division, presque trois capitaines de vaisseau sur quatre, presque un major de vaisseau sur deux, et enfin, à peu près de deux lieutenants sur dix obtiennent un commandement. Naturellement, les commandements sont plus rares pour les majors de vaisseau et les lieutenants compte tenu de la nature pyramidale de la hiérarchie militaire mais retenons l'essentiel, dans le cadre des stations navales, un tiers des officiers commande un bâtiment entre la guerre d'Indépendance américaine et les guerres révolutionnaires.

En réalité un plus grand nombre d'officiers de Marine reçoit le commandement d'une unité navale durant la période. Les chiffres proposés ici ne concernent que les stations navales.

²⁷ Nous n'avons pas inclus les cinq enseignes de vaisseau.

²⁸ AN, Paris, Marine, G 266, *État de la Marine 1789*, Imprimerie de d'Houry, Paris, 1789.

Or, ces dernières ne concentrent qu'une partie des armements militaires en période de paix. Il faudrait donc ajouter les armements des flûtes et gabares pour l'approvisionnement des ports et arsenaux français, ainsi que pour le ravitaillement des stations. Les armements particuliers qui ne concernent pas spécifiquement le service des stations navales doivent être pris en compte, tels que les campagnes hydrographiques, scientifiques ou diplomatiques. Sans oublier enfin, les escadres d'évolution dont une des missions est précisément d'offrir un supplément d'armements pour les jeunes officiers. Tout cela fera l'objet d'approfondissements lorsque nous évoquerons la pépinière de marins que fut la Marine française à la fin de l'Ancien Régime.

1.2. Une fonction et un statut en construction

« Il était question d'un nouveau régime de service à établir, je n'ai écouté donc que le zèle qui m'avait constamment animé pendant la guerre²⁹ ».

1.2.1. Cohabiter avec l'administration coloniale

La mise en œuvre des stations navales crée un cadre opérationnel inédit avec lequel la réglementation n'est pas encore en phase. La sédentarisation des forces navales dans les ports des colonies exige la mise en route d'un nouveau régime de service. Cette situation modifie les rapports entre les marins et les administrateurs coloniaux. Ces derniers qui étaient intenses mais de courte durée durant les périodes de guerre doivent trouver un nouveau modèle pour fonctionner dans le temps. Du côté des marins et plus spécialement chez les officiers commandant les forces navales, la demande de notabilité et de reconnaissance est forte. Le brouillard juridique de la station navale est épais et autant chez les gouverneurs et intendants que chez les officiers, les interprétations des ordonnances ou règlements vont bon train. Le statut de commandant des stations navales est flou. À fonction égale, les officiers-majors dans les ports de la métropole, ont bien plus de pouvoir et de responsabilités. Tout est réuni pour créer une situation conflictuelle.

Dès 1784 les relations commencent dans la douleur pour la station des Îles du Vent. Les tensions entre le vicomte de Damas et le comte de Kersaint rappellent les heures sombres entre la Marine et la Guerre. Kersaint ne tolère toujours pas la subordination de la Marine à un gouverneur dans les colonies. Pourtant cette situation est à l'œuvre depuis la guerre de Sept Ans. Les gouverneurs antillais proviennent tous du corps de l'armée de terre et non plus de

²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o265, lettre du 10 septembre 1789, Macnemara à La Luzerne.

celui de la Marine³⁰. Seul l'océan Indien échappe encore à ce basculement. Les relations houleuses entre le gouverneur et le comte de Kersaint rappellent celles entre Bouillé et d'Estaing. Les hommes passent mais les querelles persistent. Le rapport de force est constitutif des relations entre les différentes administrations, certains officiers demandant toujours plus de prérogatives, justifiant perpétuellement leurs prétentions, de sorte que les colonies ne puissent être défendues que par la Marine. Il nous manque toutefois les lettres de Damas pour en connaître pleinement les motifs du froid entre les deux hommes. Seul le rappel à l'ordre du maréchal de Castries atteste des différends. Pour contenir l'humeur de Kersaint, le vicomte de Damas lui avait octroyé un logement à terre en sa qualité de directeur du port. D'une valeur de 4 000 livres, argent des îles, le logement ne manque pas de confort et révèle les prétentions du marin. Toutefois, le gouverneur est vite désavoué par de Castries car la place du commandant de la station, comme celle du marin est à bord de son vaisseau. À l'heure où la Marine cherche à diminuer le train de vie des administrations, où les postes créés durant le conflit sont supprimés les uns après les autres, le traitement de faveur est mal venu et disproportionné³¹. Faute de s'entendre, le vicomte de Damas décide de se passer des conseils du comte de Kersaint lorsqu'il quitte la Martinique pour faire la tournée des îles³². Les oppositions sont aussi une continuité de la lutte qui s'opère entre l'armée et la Marine. Le conflit à Saint-Christophe lors des opérations de remise des îles entre le chevalier de Fresne, lieutenant-colonel du régiment d'Auxerrois et Boubée, lieutenant de vaisseau commandant la frégate la *Fée* en prend tous les aspects. L'origine des débats porte une fois encore sur des questions d'autorité, l'officier de Marine estimant être en droit de commander l'opération avant d'être désavoué par le ministre.

La froideur entre le gouverneur et de Kersaint finit cependant par passer. En 1786, le lieutenant de vaisseau de Crès témoigne de l'amélioration des rapports entre les marins et le vicomte de Damas : « tous les officiers stationnaires se louent de lui et lui témoignent sans cesse confiance et distinction³³ ». Cependant, les relations restent difficiles avec l'intendant. Les rapports entre de Petit de Viévigne et Kersaint sont particulièrement froids, ce dernier étant intransigeant. En effet, le comte de Kersaint, tout comme le comte de Macnemara, commandant des forces navales à Saint-Domingue, se reconnaissent comme second dans les colonies en lieu

³⁰ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 1, p. 75.

³¹ ANOM, Col., B 186 f°67, lettre du 8 juillet 1784, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas.

³² ANOM, Col., C^{8A} 84 f°134, lettre du 1^{er} novembre 1784, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

³³ SHD, Vincennes, SH 376 f°16, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par Crès.

et place de l'intendant et ne tolèrent pas la subordination envers l'intendant³⁴. Ainsi, la suppression des pataches du domaine –seuls moyens maritimes permanentes dans les îles jusqu'en 1783 –est une pomme de discorde³⁵. Leur suppression amène les gouverneurs à devoir utiliser les bâtiments du roi pour les tâches jusque-là dévolues aux pataches. Naturellement, Kersaint s'y oppose, refusant catégoriquement l'utilisation des bâtiments de la station pour le service des colonies. Les demandes émises par de Petit de Viéville de transporter des vivres à bord des corvettes de la station sont rejetées. Kersaint estime que les « officiers de la Marine ne sont pas encore devenus patrons de coche.³⁶ » Le maréchal de Castries ne peut donner raison aux deux parties. Il est en désaccord avec Petit de Viéville et refuse qu'il lui en parle directement sans passer par le gouverneur. Dans le même temps, il ne tolère pas le refus fait par la Marine³⁷. Les motifs ne sont pas d'ordre capacitaire ou logistique mais hiérarchique. Cette affaire fait écho à celle de la réparation des liquidations des prises faites en interlope. Une mauvaise volonté règne chez certains officiers de Marine, insatisfaits de voir la Marine assujettie au gouverneur et assignée à une mission de lutte contre l'interlope. Cela est d'autant plus vrai que les demandes viennent de l'intendant. Les instructions ne faisant mention que d'une subordination au gouverneur, Kersaint semble faire la sourde oreille aux différentes demandes de l'intendant. D'autres petites affaires émaillent les relations entre l'intendant et de Kersaint. Le comte n'entend faire aucun cas des demandes de l'intendant. Faute de bâtiments du roi, l'intendant est obligé de se tourner vers le commerce et fréter des navires de commerce. En réalité, le refus de Kersaint met à mal la cohérence globale du projet voulu par le secrétaire d'État de la Marine. La suppression des bâtiments du Domaine se voulait être autant une solution opérationnelle qu'une bonne affaire comptable. Dès lors que l'intendant est obligé de fréter à grands frais des navires du commerce, la réforme perd toute sa substance. La suppression des frais liés au domaine se transforme en augmentation des coûts de fret, alors que dans le même temps, l'envoi de deux divisions dans les îles antillaises se traduit par une montée en flèche des frais d'armement. Petit de Viéville en résume parfaitement la situation : « voilà Monseigneur, des réflexions tirées de la suppression d'une dépense devenue plus considérable sous un autre aspect³⁸ ». De Castries ne confirme pas les vues de l'intendant mais lui rappelle au contraire que c'est au gouverneur d'ordonner à la Marine et non l'intendant. Le secrétaire

³⁴ AN, Paris, Marine, 2JJ 114 f°22, lettre du 10 février 1784, Macnemara à Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue.

³⁵ « Petit bâtiment [...] chargé de visiter les navires et d'empêcher les interlopes et toute espèce de fraude » : Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 432.

³⁶ ANOM, Col., C^{8A} 84 f°214, lettre du 20 juillet 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

³⁷ ANOM, Col., B 186 f°166, lettre du 10 octobre 1784, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas.

³⁸ ANOM, Col., C^{8A} 84 f°214, lettre du 20 juillet 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

d'État de la Marine en est persuadé, la réforme doit être jugée dans le temps, les effets ne peuvent être immédiats. Qui plus est, la dépense des nouvelles stations est gonflée par l'approvisionnement tiré des colonies, ce qui ne saurait être la norme. La décision rapide du ministre n'a pu permettre un approvisionnement dans les règles. Le surcoût des dépenses d'approvisionnement doit disparaître lorsque le service depuis la métropole sera rôdé. L'heure est toutefois au rappel à l'ordre pour le ministre, autant pour le gouverneur, l'intendant et le commandant de la station. Le succès de la réforme des stations doit venir de la bonne entente des administrations.

Le maréchal de Castries cherche à ménager autant que faire se peut le gouverneur et la Marine. En plaçant la Marine sous l'autorité du gouverneur, il entend éviter « l'inconvénient de deux autorités dans [son]gouvernement ». Scipion de Castries donne un aperçu intéressant du nouveau gouvernement au sortir de la guerre. Alors qu'il parvient à la Martinique à la fin de l'année 1783, il commente :

La station des vaisseaux était véritablement aux ordres du gouverneur général qui néanmoins ne pouvait rien leur ordonner sans le consentement du chef de division et celui-ci ne pouvait refuser d'acquiescer à la demande du gouverneur sans de puissants motifs dont il demeurerait responsable et passible. Cette balance entre le commandant des forces navales et le gouverneur des colonies avait bien son beau côté, mais elle avait beaucoup d'inconvénients lorsque les deux chefs ne vivaient pas dans une parfaite intelligence³⁹.

La tutelle de la Marine sous le gouverneur des colonies est un fait sur lequel il ne veut pas revenir. Les difficultés de service s'observent essentiellement aux Antilles. En Méditerranée, à Terre-Neuve ou dans l'océan indien, la cohabitation s'opère avec beaucoup plus de facilité. À l'Île de France, la présence d'un marin comme gouverneur de la colonie favorise la bonne entente. Qui plus est, en 1787, le nouveau gouverneur, d'Entrecasteaux n'est autre que l'ancien commandant de la station navale.

1.2.2. Responsabilité, honneurs et reconnaissance

Les officiers de Marine, nouvellement commandants des forces navales entendent jouer un rôle politique au sein des colonies. Les premières exigences portent sur le protocole. Dès sa prise de commandement le comte de Kersaint se plaint au secrétaire d'État de la Marine qu'il ne lui soit réservé aucun protocole lors de sa venue à terre⁴⁰. Pontevès-Gien remarque de son côté l'absence des commandants de la station dans l'organigramme de l'administration des

³⁹ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, le Temps retrouvé, Mercure de France, Paris, 1997, p. 486.

⁴⁰ ANOM, Col., B 186 f°27, lettre du 21 mars 1784, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas.

colonies. Il remarque : « il y a une ordonnance qui désigne [les places] que doivent occuper les chefs de la colonie, et il n'y pas point fait mention du commandant de la Marine.⁴¹ » Mais ses plaintes portent plus encore sur le manque de reconnaissance dans la sphère civile. Il explique :

J'ai eu l'occasion de m'apercevoir que cet oubli, au service qui a été chanté dans la paroisse du Fort-Royal, pour monsieur de Foulquier, mort depuis peu, intendant de la Martinique. J'y fus invité avec tout le corps. Je me rendis chez le général, et de là au Conseil. Chacun prit sa place dans les marches et dans l'église, où n'en ayant point de désignée pour moi en qualité de commandant de la station, je refusai d'en occuper une qui me fût offerte dans la foule des bancs, pour que mon exemple ne pût être cité ou imité, et je sortis peu de temps après avec monsieur Amyot, commissaire de la station, en y laissant cependant messieurs les officiers de la Marine⁴².

Pontevès-Gien estime que le commandant de la station devrait « avoir une place marquée et distinguée dans les cérémonies publiques qui peuvent y voir lieu, et qu'il devrait être au moins après le commandant en second.⁴³ » Il s'inscrit en ce sens en continuité du comte de Kersaint, reprenant une partie de l'argumentaire et des revendications émises par l'officier breton. Celui-ci écrivait déjà en 1784 avec force :

Les stations une fois établies, nous le répétons ici doivent faire partie de la constitution militaire et politique des colonies et nul règlement de police ne doit être fait sans qu'il en soit mention. Il n'en est question dans l'arrêt [du 30 août 1784] que d'une manière désobligeante pour la Marine à l'article 16 qui confond les bâtiments de Sa Majesté avec les commis aux domaines. Il était convenable au contraire de les distinguer et si l'on veut que la Marine fasse avec zèle ce qu'on exige d'elle en ce genre, il faut la placer dans les circonstances convenables au caractère de la noblesse française et éloigner autant que la nature de la chose le permet la comparaison affligeante que présente cet article⁴⁴.

La recherche de reconnaissance est d'autant plus forte dans les stations antillaises que les marins ne sont guère enthousiasmés par le nouveau service à effectuer dans les colonies. Le caractère dégradant de la tâche passe difficilement auprès des officiers, tandis qu'en associant les officiers de la Marine avec ceux du Domaine, le secrétaire d'État commet une erreur d'appréciation alors que pour le « grand corps » le moteur de la sublimation reste l'ego et l'honneur. Il est vrai que les bâtiments de la station sont appelés « bâtiments garde-côtes de sa Majesté⁴⁵ ». Les griefs de Kersaint répondent à l'arrêt du 30 août 1784. Il y regrette la

⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o188, lettre du 22 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁴² AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o188, lettre du 22 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁴³ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o279, mémoire du 10 décembre 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁴ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o279, mémoire du 10 décembre 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁵ AN, Paris, Marine, A¹ 134 f^o26, Arrêt du 30 août 1784, concernant le commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique.

maladresse et l'inexactitude des termes employés et fustige l'absence de mention des stations navales. Le paragraphe précédent se fait quant à lui la critique de l'engagement combiné des commis du Domaine et des officiers de la Marine dans la répression de l'interlope et rappelle l'ordre à respecter lors des visites des bâtiments de commerce, car « sans cette marche, les employés du domaine et la Marine seront mêlés et il résultera un tel dégoût de ce mélange, pour les derniers, que je doute fort qu'ils veuillent faire ce métier. Pour moi, je sens que je ne pourrais le leur prescrire qu'avec une extrême répugnance quel que soit mon respect pour les ordres de sa Majesté. » Sans doute parle-t-il en connaissance de cause, même si nous ne pouvons pas réellement attester de la grogne chez les officiers de la Marine. Citons seulement la description du service de la Marine par le chevalier de Cotignon. Ce témoignage n'a pas vocation à attester d'un sentiment partagé par tous mais il n'en reste pas moins une illustration pertinente. Ce jeune officier est alors embarqué sur la corvette la *Flèche*, faisant partie de la station navale du comte de Kersaint. Il explique avec guère d'optimisme : « on nous faisait donc faire le métier de maltôtier⁴⁶, ce qui ne faisait pas grand plaisir. Cependant, nous exécutions les ordres du roi dans l'espérance qu'il lui représentait que ce métier-là n'était point fait pour sa Marine ». En 1786, la grogne des officiers prend une tournure plus générale. Plusieurs officiers appartenant aux bâtiments en station dans la partie sud de Saint-Domingue refusent d'effectuer leur service et déclarent « qu'ils ne peuvent contribuer à empêcher un commerce qui fait vivre et prospérer cette partie⁴⁷ ». Notre connaissance reste malheureusement réduite au rappel de la subordination et à la mise en garde du maréchal de Castries. La correspondance de Barbazan ainsi que celles des autres officiers de la station font partie des lacunes archivistiques constatées pour l'année 1786 et manquent pour affiner notre discernement sur le sujet.

Le pouvoir ne reste pas insensible aux demandes des marins, mais reste vigilant. S'agissant des aspirations politiques des officiers en station, les avancées sont restreintes, le secrétaire d'État de la Marine n'ayant aucune envie de voir les officiers des stations établir des liaisons avec les colons. Au mois de mars 1784, après que Kersaint se soit plaint de ne pas recevoir les honneurs lorsqu'il se rend à terre, le roi reconnaît le vide de l'ordonnance à ce sujet et ordonne qu'à l'avenir, la garde de la place fasse une haie d'honneur à son passage. Cette

⁴⁶ Dictionnaire de l'Académie française, 5^e édition, 1798 : « Le maltôtier est celui qui exige des droits qui ne sont point dus, ou qui ont été imposés sans autorité légitime ; il se dit aussi par abus de ceux qui recueillent toutes sortes de nouvelles impositions. »

⁴⁷ ANOM, Col., B 192 f^o157, lettre du 3 août 1786, le secrétaire d'État de la Marine à Barbazan.

permission n'est toutefois pas assujettie au titre de commandant du port⁴⁸. Le ministre distingue le traitement du grade. À peine un mois passe avant que le ministre ne fasse machine arrière. Le roi accorde en avril 1784 des « honneurs proportionnés aux fonctions qu'ils ont à remplir ». Les commandants des forces navales aux Antilles deviennent directeurs généraux des ports et chargés de la police des rades et reçoivent les mêmes honneurs que les commandants dans les places sous l'autorité des gouverneurs⁴⁹. La gouvernance des ports antillais s'aligne sur le système métropolitain. Mais cette décision ne concerne que les stations des îles du Vent et de sous le Vent. En 1788, d'Entrecasteaux ne manque pas de souligner l'absence d'uniformité dans le service pratiqué dans les Mascareignes. La station de l'Inde reste soumise à un régime spécial hérité de la Compagnie des Indes. L'Ordonnance du 27 septembre 1776, concernant la régie des arsenaux n'est pas appliquée. Celles de 1689 et 1765 y font encore loi dans la colonie et ont été confirmées par l'ordonnance du 25 septembre 1765. Les officiers militaires ne jouent donc qu'un rôle subalterne dans les affaires des ports de Bourbon et de l'île de France, alors que l'ordonnance de 1776 leur donnait en France une place nouvelle. Afin d'éviter des conflits d'autorité, il demande au ministre de mettre au clair plusieurs textes dont l'application lui semble confuse. Bon nombre des questions ont trait aux préséances, aux protocoles, aux honneurs et à l'intérim de l'autorité : « Dans le cas d'une tournée que le gouverneur ferait dans l'île, le commandant serait-il dévolu préférablement à l'officier le premier en grade ? [...] Quels sont les honneurs à rendre aux officiers de la marine commandant les stations et à ceux qui sont détachés comme commandant de division ?⁵⁰ » L'uniformité de service entre les stations navales demandée par de Castries est encore un long chemin⁵¹. En 1787, les commandants de station intègrent progressivement les administrations des colonies. Le 18 mai 1787, les bureaux de Versailles autorisent, sur la proposition de Conway l'ouverture du comité politique de l'Île de France au commandant de la station navale lorsque l'ordre du jour est aux affaires maritimes. Les officiers du génie et de l'artillerie y siégeant, le maréchal n'y voit pas de raison contraire. Cette proposition doit être par ailleurs élargie à l'ensemble des colonies⁵². Dès le mois d'octobre 1787, l'ordre s'applique à l'administration de la Martinique⁵³.

⁴⁸ ANOM, Col., B 186 f°27, circulaire du 21 mars 1784, le secrétaire d'État de la Marine aux gouverneurs de Saint-Domingue, Martinique, Guadeloupe, et ordonnateurs de Sainte-Lucie et de Tabago.

⁴⁹ SHD Vincennes, MS 338 f°1, lettre du 17 avril 1784, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁵⁰ ANOM, Col., C⁴ 82 f°18, lettre du mois de mai 1788, d'Entrecasteaux à La Luzerne.

⁵¹ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 19 mars 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁵² ANOM, Col., C⁴ 79 f°18, lettre du 18 mai 1787, Versailles.

⁵³ ANOM, Col., C^{8A} 87 f°54, lettre du 24 octobre 1787, vicomte de Damas et Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

La gestion des divisions navales se révèle être une lourde charge administrative pour les chefs des forces navales. Outre le suivi des consommations de chaque bâtiment de la division, le commandant est également, comme nous l'avons constaté, directeur des ports et arsenaux dans les colonies antillaises, consacrant l'augmentation de ses prérogatives et de sa sphère d'influence. Pour faire face, les divisions navales reçoivent théoriquement, depuis novembre 1784, un commissaire d'escadre⁵⁴. Ce dernier est alors placé sous les ordres du commandant de la division, reflétant l'esprit l'ordonnance de 1776 de Sartine⁵⁵. Son rôle est essentiel au suivi comptable des divisions navales, aussi est-il chargé de veiller à la régularité des dépenses nécessaires au service des forces navales⁵⁶. Dans les faits ce rétablissement des commissaires d'escadre, la paix venue, ne fait que trahir l'explosion constatée des dépenses de guerre⁵⁷. La maîtrise budgétaire devient un enjeu administratif de premier ordre.

Signe de la montée en puissance des stations navales, plusieurs commandants de station se plaignent de la surcharge de travail. Étonné, le vicomte de Pontevès-Gien en appelle à sa tutelle lors de son départ de Toulon : « j'ai été surpris qu'il ne me fût passé ni major, ni secrétaire, ayant à conduire onze bâtiments en ordre ». Il surenchérit : « mais en voyant ici la quantité de travaux que j'avais à exécuter, les ordres fréquents que j'avais à donner et la correspondance considérable que je dois entretenir, j'ai été encore plus étonné que ce secours indispensable ne fût point accordé aux commandants des stations⁵⁸ ». Il charge, deux de ses lieutenants, du détail de la division et faute de moyens alloués, engage à ses frais un secrétaire particulier. La présence du commissaire de la Marine M. Amyot est pourtant attestée dans le rôle d'équipage⁵⁹, de même que dans la correspondance. Le rôle d'équipage ne précise toutefois pas la date d'arrivée du commissaire mais il est certain qu'au moment où le vicomte rédige ses doléances au secrétaire d'État de la Marine ce dernier est actif au sein de la station. Quelques pièces jointes d'ordres comptables du commissaire ont été conservées dans la correspondance du commandant de la station. Malgré l'absence d'information pour toutes les stations, la

⁵⁴ AN, Paris, Marine, A¹ 136, f^o1, *Ordonnance du 1^{er} novembre 1784, prescrivant d'embarquer des intendants, des commissaires généraux, des commissaires ordinaires et des commis aux revues et aux approvisionnements sur les armées navales, les escadres, les divisions et les bâtiments de guerre et fixant les appointements, les fonctions et les conditions d'embarquement des commis embarqués.*

⁵⁵ Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, tome II, *La reconquête de la liberté des mers*, Les Éditions de l'Érudit, 1984, p. 45.

⁵⁶ Aurélien Bournonville, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*. Droit. Université du Droit et de la Santé – Lille II, 2014, p. 17.

⁵⁷ Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député à l'Assemblée nationale*, tome 1, 1791, p. 222.

⁵⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o188, lettre du 22 avril 1789, Pontevès-Gien à La Luzerne.

⁵⁹ AN, Paris, Marine, C⁶ 935, rôle d'équipage du vaisseau l'*Illustre*, commandé par Pontevès-Gien.

présence de commissaire attaché à la division navale est attestée dans plusieurs cas. En 1784, du Puget Bras est assisté par M. Thivard⁶⁰ alors que Verdun de la Crenne dispose à son bord de M. Courtin Duplessis. C'est encore le cas en 1788 à bord du *Superbe* commandé par Sainneville⁶¹. Ces commissaires restent attachés à un seul bord. Courtin Duplessis quitte la station en même temps que Verdun et laisse sa place à M. Busson qui est à bord de la frégate la *Cléopâtre* commandée par La Bouchetière, chef des forces navales par intérim⁶².

La situation est analogue pour le commandant de la station des Îles sous le Vent. Le marquis de La Galissonnière exprime les mêmes préoccupations que son homologue : « M. de Tellièrre, commis aux revues à bord du vaisseau ne peut lui-même faire face au travail de la station en ce moment⁶³ ». Il faut dire qu'au moment où la charge de travail devient de plus en plus lourde en raison des mouvements d'équipage nombreux produits par l'armement des unités légères, les secrétaires attachés au commandant de la station ont été supprimés. Leur mise en œuvre datait de 1786 et avait été particulièrement appréciée à l'époque par le chevalier du Puget Bras, commandant la même station de Saint-Domingue. Il voyait alors d'un bon œil l'établissement, à bord de son bâtiment, d'un écrivain pour soulager les officiers-majors, lui faisant dire : « un officier de marine ne doit mériter que par son service de mer, s'il a plus de capacité que cela, tant mieux, mais il me paraît assez ridicule d'exiger que nous fussions aussi comptable⁶⁴ ». Ce retour en arrière apparaît incompréhensible pour La Galissonnière qui déplore : « quant à moi qui ai une correspondance fort considérable avec tous les bâtiments de la station, je ne peux pas conserver une seule copie des lettres les plus importantes pour le service⁶⁵ ». En guise de compensation, l'intendant Marbois lui en propose un. Il se refuse toutefois à prendre comme secrétaire un homme issu de la colonie. Le risque est trop grand d'engager un colon qui de fait aurait connaissance complète du dispositif naval de la station, croisières et stations comprises.

Du côté de l'Inde, la situation manque de clarté. Dès février 1785, le maréchal de Castries instruit Bussy d'établir à bord de tous les bâtiments de la Marine des commissaires chargés des approvisionnements⁶⁶. Les rôles d'équipage de la station attestent de la présence de commis aux revues et aux approvisionnements. Aussi retrouve-t-on M. Linois Lainé à bord de

⁶⁰ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 29 octobre 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁶¹ AN, Paris, Marine, C⁶ 911, rôle d'équipage du vaisseau le *Superbe*, commandé par Sainneville.

⁶² AN, Paris, Marine, C⁶ 884, rôle d'équipage de la frégate la *Cléopâtre*, commandée par La Bouchetière.

⁶³ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o109, lettre du 9 avril 1789, marquis de La Galissonnière à de La Luzerne.

⁶⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o181, lettre du 1^{er} juillet 1786, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o109, lettre du 9 avril 1789, marquis de La Galissonnière à La Luzerne.

⁶⁶ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 313, lettre du 5 février 1785, le maréchal de Castries à Bussy.

la *Résolution*⁶⁷ ou encore M. Madgeleine sur la *Thétis*. Les bâtiments particuliers en disposent également : M. Le Franc à bord de la *Vénus*, M. le Mesle sur la *Subtile*, etc... Il manque pourtant à la division un commissaire général de la Marine comme le fait remarquer d'Entrecasteaux rappelant au ministre le 19 mai 1787 qu'il est « indispensable qu'il y eût un commissaire des ports et arsenaux employé dans la station de l'Inde, comme on en a destiné pour les autres stations » Il en détaille les missions : « ce commissaire serait spécialement chargé d'empêcher que les diverses munitions envoyées d'Europe pour le service des vaisseaux ne fussent détournées pour le service de la colonie où il ferait résidence⁶⁸ ». L'officier ne dispose effectivement d'aucun commissaire à son bord malgré son départ de France bien après la promulgation de l'ordonnance du 1^{er} novembre 1784. Le manque d'uniformité entre les stations s'impose encore avec clarté.

2. Une école de la mer

« Ce n'est pas au moment où le combat s'engage que le chef doit faire rayonner son influence personnelle. Dans les exercices préparatoires du temps de paix, il a dû s'efforcer de faire pénétrer dans l'âme de tous ses subordonnés l'élément le plus actif de la force navale, la confiance⁶⁹ »

2.1. La Marine en paix, une pépinière de marins

Le vivier de marins disponibles en France est une constante dans les réflexions des secrétaires d'État de la Marine. Il est alors communément admis que « c'est le commerce qui forme des matelots et la Marine les emploie pour l'utilité du commerce⁷⁰. » Plus qu'un décompte du rapport qu'entretient la France avec la mer, il est un facteur structurant de la pensée navale de l'Ancien Régime tout autant qu'un horizon borné. La limite maximale de la flotte découle du nombre de matelots disponibles, d'où cette contrainte existentielle pour les secrétaires d'État de la Marine, tout changement de format, de soixante vaisseaux de ligne à quatre-vingts doit nécessairement passer par l'accroissement de l'assiette de recrutement de matelots. En 1787, le maréchal de Castries estime à 65 000 hommes le nombre de marins disponibles en France⁷¹. Peu de temps après sa démission, en 1790, La Luzerne estime quant à

⁶⁷ AN, Paris, Marine, C⁶ 882 f^o2, rôle d'équipage de la frégate la *Résolution* commandée par d'Entrecasteaux.

⁶⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o14, lettre du 19 mai 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁹ Gabriel Darrieus, *La guerre sur mer, stratégie et tactique : La doctrine*, Paris, Challamel 1907, p. 458.

⁷⁰ Scipion de Castries, *Souvenirs maritimes*, Mercure de France, 1997, p. 360.

⁷¹ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21 f^o2/1, non daté, non signé. Le document contient dans les marges plusieurs notes du maréchal de Castries.

lui le vivier à plus de 85 000 hommes⁷². Dans les bureaux versaillais, les commis s'échinent à estimer l'apport maximal en matelots des différentes branches du grand commerce maritime. Le commerce des colonies forme assez logiquement le plus gros contingent avec environ 16 000 marins. Viennent ensuite la pêche du Grand banc de Terre-Neuve comptabilisant 10 000 matelots, puis le commerce méditerranéen avec l'Italie, l'Espagne et le Levant pour près de 8 000 marins. L'Inde et la Chine clôturent la marche mobilisant plus de 2 000 hommes. Enfin, la pêche française le long des côtes emploie plus de 15 000 hommes alors que le roi compte près de 10 000 hommes des classes employés annuellement sur ses vaisseaux en période de paix⁷³.

Si la Marine peut compter sur le grand commerce maritime et la pêche comme pépinière⁷⁴ de matelots et officiers-mariniers, l'instruction du Grand Corps lui revient. La paix revenue les officiers de Marine désarment en masse. Si certains officiers levantins peuvent compter sur l'Ordre de Malte pour continuer à naviguer, pour la plus grande majorité d'entre eux, la fin de la guerre signifie l'arrêt de tout embarquement. Après la guerre de Sept Ans, la contestation gronde et de nouvelles voix se font entendre. Deux écoles s'opposent, l'une favorable à la théorie, l'autre à la pratique. Une lutte entre anciens et modernes, officiers âgés contre jeunes officiers se fait jour, ces derniers entendant alors replacer l'apprentissage de la mer au cœur du projet éducatif de la Marine royale⁷⁵. Malgré la tentative manquée d'une école royale de la Marine au Havre portée par Bourgeois de Boynes, le mouvement vers une nouvelle forme d'instruction navale est en marche. Le secrétaire d'État de la Marine en est convaincu, la pratique de la mer à bord des corvettes d'instructions l'*Hirondelle* et l'*Espiègle* doit permettre d'endurcir les futurs officiers de la flotte. À la faveur d'un renouveau générationnel et d'une volonté politique telle que voulait l'incarner le secrétaire d'État de la Marine de Boynes, la culture de la pratique gagne les mentalités notamment à la veille de la guerre d'Indépendance. Les références ne sont plus des mathématiciens ou des astronomes mais les corsaires Louis-quatorziens, Duguay-Trouin en tête⁷⁶. Aussi, entend-t-on dorénavant dans l'arsenal brestois le

⁷² Officiers-mariniers : 13 911, matelots : 53 667, novices-matelots : 9 371, mousses : 8 730, dans Jean Meyer, « Les problèmes de personnel de la marine de guerre française aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Les hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, juin 1984, *Revue du Nord*, n°1, hors-série, 1986, p. 108.

⁷³ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21 f°2/1, n.d., n.s. Le document contient dans les marges plusieurs notes du maréchal de Castries.

⁷⁴ Le terme est utilisé par Calonne lors de son discours devant l'assemblée des notables. Voir *Discours prononcé de l'ordre du roi et en sa présence par M. Calonne, contrôleur général des finances dans l'assemblée des notables, le 22 février 1787*, Imprimerie de Ph-D. Pierres, 1787, p. 9.

⁷⁵ Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Éditions du CNRS, Paris, 1991, p. 263.

⁷⁶ Michel Vergé-Franceschi, *op. cit.*, p. 352.

comte d'Estaing développer avec aplomb : « Toute la théorie du monde est trop inférieure sur mer à la plus petite pratique⁷⁷ ».

La guerre d'Indépendance américaine donne raison aux partisans des défenseurs d'une instruction tournée résolument vers la pratique. Le maréchal de Castries reconnaît dans la marge d'un mémoire du comte de Kersaint sur les stations navales que la présence militaire dans les colonies « n'a pas moins pour objet d'instruire les marins que de protéger le commerce⁷⁸ ». Ainsi, les croisières ne sont donc pas uniquement motivées pour mettre fin au commerce interlope. En effet, elles permettent aussi de former les équipages aux manœuvres navales, et tout particulièrement à celles du littoral car la navigation côtière demande des connaissances poussées. Les manœuvres sont plus courantes et complexes en raison des embouquements et canaux communs dans les Antilles. Les risques d'échouage et de naufrage sont nettement plus élevés. En la matière, il reste fort à faire. À titre d'exemple, durant l'année 1786 plusieurs échouages et naufrages sont constatés à intervalle régulier. Au mois de mars, la corvette la *Fauvette* s'échoue sur les bas-fonds de la Gonaïve à Saint-Domingue⁷⁹. Un mois plus tard, le 9 avril, la frégate la *Perdrix* commandée par le vicomte de Beaumont vient toucher sur les rochers appelés « le Ministre » de l'île de Tobago⁸⁰. En juin, c'est au tour de la goélette la *Louise* de se perdre à Sainte-Lucie⁸¹. À la fin de l'année 1786, la gabarre la *Lourde* s'échoue à la pointe des Salines à la Martinique⁸² et vient clore pour les stations navales antillaises une saison particulièrement mauvaise. Heureusement pour la Marine, toutes les années ne sont pas entachées d'un bilan aussi désastreux, mais dans les quatre cas, la méconnaissance des côtes et des hauts-fonds ajoutée à l'ignorance des pilotes sont à l'origine des drames. Le pilote de l'île de Saint-Domingue, réalisé par Chastenet de Puységur lors de sa campagne à bord du *Vautour* en 1784 et 1785, arrive à point nommé⁸³.

⁷⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 111, le comte d'Estaing.

⁷⁸ ANOM, Col., C^{8A} 85 f^o265, 20 janvier 1785, mémoire adressé au secrétaire d'État de la Marine, rédigé par le comte de Kersaint et d'Entrecasteaux.

⁷⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o217, lettre du 18 janvier 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o178, lettre de l'année 1786, non signé. Voir aussi ANOM, Col. C^{8A} 86 f^o107, lettre de juillet 1786, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

⁸¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o68, lettre du 20 juin 1786, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

⁸² AN, Paris, Marine, B³ 782 f^o86, lettre du 5 février 1787, d'Hector à Fleurieu.

⁸³ SHD Brest, Fonds R, 3426, Puységur, *Le Pilote de l'Isle de Saint-Domingue et des débouquements de cette isle, comprenant une carte de l'isle de Saint-Domingue et une carte des débouquements, depuis la Caye d'Argent jusqu'à la partie Ouest du Placet des Isles Lucayes*, Imprimerie Royale, Paris, 1787.

2.2. Apprendre la mer, puis faire la guerre

S'il est une leçon que la Marine a tiré de la guerre de Sept Ans, c'est bien qu'il est nécessaire d'acquérir l'expérience de la mer, ce que ne manque pas de relever l'*Encyclopédie* qui formule ainsi de manière faussement naïve la question : « Me trompé-je dans l'idée que j'ai de ce qui constitue l'homme de mer ? N'est-ce pas l'habitude qui forme le marin ?⁸⁴ » Cette prise de conscience de la primauté de la navigation s'exprime alors sous plusieurs formes. Au retour de la paix, la formation des officiers est revue par étapes. Dès 1765, Choiseul réforme par sa grande ordonnance l'instruction des futurs officiers de la Marine. Trois années obligatoires à l'école des gardes sont nécessaires pour obtenir le grade⁸⁵. Durant les années 1770, Bourgeois de Boynes réforme également l'instruction. Les armements, qu'ils soient aux confins du monde ou à proximité des côtes bretonnes ou provençales est formateur pour un jeune officier ou un mousse. L'augmentation de l'activité de la Marine de guerre en période de paix offre une fenêtre propice à la poursuite de l'apprentissage nautique. Les stations navales et les croisières sont donc des lieux privilégiés d'apprentissage de la science navale. Par le maintien d'une présence navale et côtière constante lors la lutte contre la contrebande dans les Antilles ou la forbannerie en Méditerranée, les croisières côtières permanentes entraînent les équipages et les officiers. Ces dernières obligent les équipages à virer très souvent, à louvoyer mais aussi à mouiller et à appareiller dans des espaces restreints. Le comte de Kersaint s'y attèle avec zèle et met en avant la justesse et l'intérêt de ces stations :

C'est dans les différentes manœuvres auxquelles oblige la proximité des terres, (...) que les officiers apprennent à manœuvrer un bâtiment, qu'ils acquièrent enfin ce coup d'œil qui distingue les grands marins. Comme c'est là le but des armements en temps de paix, je m'en suis principalement attaché⁸⁶.

En seulement dix mois de campagne, soit à peine huit mois dans les colonies, il mouille plus d'une cinquantaine de fois sa corvette, poussant très loin l'exercice et l'apprentissage des officiers d'état-major et de son équipage. Le chevalier de Cotignon, en station aux Îles du Vent, reconnaît quant à lui la spécificité de l'espace antillais :

⁸⁴ Article « Marine », dans Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, Tome 2, p. 691.

⁸⁵ Patrick Villiers, Jean-Pierre Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Hachette Livre, Paris, 1997, p. 118.

⁸⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 117 f^o73, lettre du 20 août 1772, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

La navigation de l'Amérique diffère beaucoup de toutes les autres par rapport à ces grains dont il faut toujours se méfier et qu'il faut avoir l'habitude de connaître [...]le bâtiment est tranquille, chacun chante et danse, enfin on ne respire à bord que la gaîté, on ne se méfie de rien. Eh bien ! c'est dans ces heureux moments que l'on se trouve surpris par un grain blanc [...]il faut donc être leste à couper les drisses de perroquets et huniers, à larguer les écoutes hautes et basses, sans cela adieu la mâture, et quel que soit le bâtiment si la mâture tient bon⁸⁷.

Reconnaissons toutefois qu'il serait aisé de trouver des récits de marins, pour chacune des mers, décrivant avec précision et éloquence la dangerosité de la Méditerranée, l'impétuosité de l'océan indien ou encore le calme traître des eaux de la Mer Rouge.

Comme la paix n'est jamais dans l'esprit des marins qu'une période transitoire entre deux guerres, il s'agit de mettre à profit ce temps pour perfectionner la formation des équipages.

Tableau 26. État-major du vaisseau *Le Téméraire* (1784-1786)

Nom du commandant du bâtiment stationnaire	Grade	Nom du bâtiment stationnaire	Nature du bâtiment stationnaire	Date de commandement
Huon de Kermadec	Lieutenant de vaisseau	<i>La Témérité</i>	Brigantin	01/03/1785 – 20/06/1785
De Ruat	Lieutenant de vaisseau	<i>L'Activité</i>	Brick	30/11/1784 – 15/08/1785
De Montigny	Lieutenant de vaisseau	<i>Le Poisson-Volant</i>	Cotre	--
De Garantilly	Enseigne de vaisseau	<i>Le Poisson-Volant</i>	Cotre	02/12/1785 – 26/12/1785 + 15/05/1785 - 01/06/1785
Robert Saint-Vincent	Enseigne de vaisseau	<i>L'Antilope</i>	Goélette	25/05/1786 – 22/06/1786
Bastereau	Enseigne de vaisseau	<i>La Résolution</i>	Chaloupe	--
Du Petit Thouars	Enseigne de vaisseau	<i>L'Aventure</i>	Chaloupe	16/04/1786 – 22/05/1786
De Scott	Enseigne de vaisseau	<i>La Résolution</i>	Chaloupe	13/12/1785 – 20/12/1785
De Villemont	Enseigne de vaisseau	<i>L'Active</i>	Chaloupe	02/01/1786 – 20/01/1786
De Loreal	Enseigne de vaisseau	<i>L'Aventure</i>	Chaloupe	07/07/1785 – 06/08/1785
De Campagnol	Garde de la marine	<i>L'Entreprise</i>	Chaloupe biscayenne	--
De Vassoigne	Garde de la marine	<i>L'Aventure & la Résolution</i>	Chaloupe	13/12/1785 – 21/12/1785 + 22/04/1786 – 23/05/1786

Source : AN, Paris, Marine, C⁶ 865 f^o1-10, rôle d'équipage du vaisseau le *Téméraire* (1784-1786).

⁸⁷ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 155.

L'armement de multiples petites embarcations produit alors autant d'opportunités de commandement pour l'état-major des vaisseaux et frégates. Dans le cas du vaisseau le *Téméraire*, l'ensemble des lieutenants de vaisseau et la quasi-totalité des enseignes sont amenés à commander au cours de leur campagne une unité légère, brick, goélette ou chaloupe. Même certains gardes de la Marine reçoivent un commandement. Cela passe toutefois difficilement auprès de certains enseignes qui se voient doublés parfois par des moins gradés qu'eux. Ces enseignes ne manquent pas de montrer l'étendue de leur jalousie. L'officier Cotignon en fait les frais et relate : « les enseignes de vaisseau ne furent pas très contents et même me battirent froid, mais il fallut bien en passer par là⁸⁸ ».

Quand bien même ces commandements concernent des embarcations de toutes petites dimensions –principalement des chaloupes –cela n'a que peu d'importance, il n'y a pas de petit commandement, seulement l'acquisition de grandes expériences. Comprendre la mer, appréhender les vents, connaître les courants, maîtriser les virements de bord et les mouillages est bien plus commode sur une chaloupe que sur une frégate. La forêt dense de cordage, l'enchevêtrement sinueux des manœuvres, l'étendue infinie des savoirs nautiques à acquérir brouillent la compréhension générale du système propulsif du navire. Les sensations en sont comme atténuées, diluées dans une complexité générale. Sur le gaillard arrière d'une frégate de 12, à six mètres au-dessus de la ligne de flottaison, la perception de la vitesse n'est pas aussi vive qu'au ras de l'eau, accoudé au franc-bord d'un canot. Si la frégate est un outil de guerre, alors le canot ou la chaloupe sont des outils de mer. Avant de pouvoir faire la guerre sur mer, ne faut-il pas maîtriser la mer ? La question est volontairement naïve. La réponse paraît évidente bien que pourtant mal perçue par nombre d'administrateurs de l'Ancien Régime. Le gréement et les manœuvres, réduits à la plus simple expression, offrent le cadre technique adéquat, étape essentielle dans l'instruction élémentaire et pratique d'un mousse ou d'un jeune officier de la Marine. Car l'apprentissage de la mer est de longue haleine. Au vocabulaire qu'il faut digérer, il faut beaucoup d'expérience avant d'être aguerri. La répétition fait partie du quotidien de la mer. C'est l'étape obligatoire avant la maîtrise, en témoignent le quotidien et la redondance des exercices pratiqués à bord des escadres d'évolution navales. Avant que le matelot ne devienne « le ressort vivant qui raidit la corde et jamais telle autre⁸⁹ », la mer et le ciel changent plusieurs fois de couleurs. Les unités légères sont de la sorte les outils idéaux. Ces dernières ont l'affection toute particulière de l'officier de Crès qui ne tarit pas d'éloge à leur égard :

⁸⁸ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 160.

⁸⁹ Pierre Loti, *Le Matelot*, Alphonse Lemerre, Paris 1893.

Les hommes armés sur les bateaux sont les seuls utiles [...]les hommes détachés presque toujours à la mer, ne rentrent qu'avec un nouveau plaisir, appareillent sans regret et entretiennent l'habitude de la navigation qu'ils ne conserveraient pas dans les trop rares et trop faciles traversées d'île en île que font les corvettes, [...]lorsqu'on quitte les colonies, les détachements reviennent à bord et l'on trouve pour les mers du nord des matelots aguerris dont on a l'obligation aux armements des goélettes⁹⁰.

Les petites embarcations ne constituent pas les seuls espaces d'instruction. Tout bâtiment de guerre, qu'il soit en croisière, en convoi, en cabotage ou en station est une école mobile. L'apprentissage de la science navale est quotidien à bord des stationnaires. Le chevalier de Bruyès, commandant le *Chien de Chasse* se montre particulièrement attentif à l'instruction des élèves officiers, fonctionnant par étapes vers l'autonomie des apprentis officiers. Il valide les bienfaits de ces exercices menés de différentes manières :

L'attention particulière que j'ai apportée à l'instruction des élèves les a mis dans le cas de commander en chef des quarts et les goélettes qui m'étaient affectées. La manière dont ils se sont acquittés m'a prouvé que mes peines n'avaient pas été vaines. J'ai d'abord commencé à leur faire commander le quart pendant le jour en leur appliquant les différents manœuvres et leur démontrant la manière dont il fallait se conduire suivant les circonstances et lorsque je les ai trouvés suffisamment instruits, je leur ai confié entièrement un quart⁹¹.

La mobilité permanente de la corvette le *Chien de Chasse* favorise l'instruction des élèves de la Marine. C'est pourquoi, pour ne pas privilégier certains bâtiments plus mobiles que d'autres et garantir un socle commun d'éducation, l'administration entend faire rouler tous les six mois, à l'exception des maîtres, les équipages des corvettes. Ces dernières, à la différence des frégates qui restent en rade une grande partie de la station, sont chargées de la surveillance des côtes et à ce titre sont en permanence en mer. L'objectif de cette pratique, bien que rendant complexe la gestion des équipages, est d'offrir au plus grand nombre de marins un apprentissage de la mer et d'éviter que les équipages des frégates ne restent la plus grande partie de la campagne sans exercice. La lecture du journal de navigation de la frégate la *Cérès* –en station à Saint-Domingue de 1784 à 1787 –démontre en effet que sur les 986 jours d'armement, la frégate ne navigue que 145 jours, soit environ 15 % du temps total de la campagne navale⁹².

Après avoir exercé les équipages à la navigation d'escadre, l'arrivée aux Antilles permet d'entraîner les hommes aux manœuvres côtières, plus exigeantes et aux techniques et autrement

⁹⁰ SHD, Vincennes, SH 376 f°13, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

⁹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f°112, lettre du 7 juin 1787, chevalier de Bruyès au secrétaire d'État de la Marine.

⁹² AN, Paris, Marine, 4JJ24 5, journal de navigation de la frégate la *Cérès*.

différentes d'une navigation transatlantique, dont l'intérêt instructif reste minime pour tout commandant se contentant uniquement de se laisser porter par les alizés. C'est d'ailleurs pour cette raison que le chevalier de la Serre hiérarchisait les missions suivant leur valeur éducative :

En première ligne, je mets le cabotage, parce que cette navigation se faisant à la vue des côtes, elle place à chaque instant le marin au milieu des écueils qui l'obligent à avoir une vigilance continuelle, qui tient son corps et son esprit dans une plus grande activité que dans toute autre, et lui fait acquérir ainsi en peu de temps beaucoup d'expérience⁹³.

En raison de l'insularité et d'un littoral fortement découpé, ainsi que la nature spécifique des croisières, les îles antillaises forment un espace privilégié, voire un terrain de jeu approprié pour le perfectionnement de la science navale. Les manœuvres sont plus courantes et demandent une réactivité soutenue en raison des courants et de la multiplicité des embouquements et des canaux dans les Antilles. La nature des croisières de surveillance amène par ailleurs les bâtiments du roi à mettre en panne ou à mouiller très souvent, afin de contrôler et de vérifier l'état des patentes des caboteurs.

Étonnamment, les stationnaires pratiquent assez peu d'exercices d'artillerie, du moins n'en font-ils que peu mention. Pour les Îles du Vent, même si aucune exhaustivité n'est de mise, l'instruction rédigée par le comte de Kersaint à destination des officiers subalternes de sa station navale donne quelques informations. Ce dernier explique alors : « quoique la guerre soit terminée, il ne faudra point négliger d'exercer les équipages au canon et de leur faire tirer au blanc quand l'occasion s'en présentera⁹⁴ ». La station du comte de Keranissant est plus instructive et laisse observer de multiples exercices lors des longues stations. À Tobago, entre mars et mai de l'année 1787, il ordonne par six fois l'exercice de la voile et du canon⁹⁵. Quelques mois plus tard, « l'école du canon » selon l'expression du marin reprend à Sainte-Lucie. Malgré la répétition des exercices au long de la campagne, détail rare pour l'historien, Keranissant regrette de n'avoir pas eu plus d'occasion d'en pratiquer plus, nous gratifiant d'une explication :

J'aurais désiré pendant le cours de ma campagne faire faire des exercices de la manœuvre et du canon plus souvent que l'on a fait, mais cela n'a pas été possible vu le genre de service que la corvette a fait pendant sa station au Îles de Vent. J'ai toujours eut une goélette et un bateau armé de mon équipage ce qui m'emportait vingt-cinq hommes, ajoutés de dix à vingt aux hôpitaux. Ceux qui

⁹³ Chevalier de La Serre, *Essais historiques et critiques de la Marine de France, de 1661 à 1789, et des principaux objets qui y sont relatifs*, Janet et Cotelle, Paris, 1814, p. 245.

⁹⁴ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o290, instructions du 1^{er} février 1784, comte de Kersaint aux commandants particuliers de la station des Îles du Vent.

⁹⁵ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 97, journal de navigation de la corvette l'*Alouette*, rédigé par le comte de Keranissant.

restaient suffisaient à peine aux réparations du gréement et corvées. L'on doit avoir vu dans ce journal qu'à l'époque où l'on a cru à la guerre dans les colonies, la goélette et le bateau ont été désarmés alors mon équipage m'a été rendu, et j'ai recommencé mes exercices toutes les fois qu'il m'a été possible ce qui m'est arrivé rarement, mon équipage étant sans cesse que trop fatigué par les corvées qu'on lui a fait faire. J'observe que toutes les fois qu'on a fait l'exercice du canon, les coutures du pont se sont ouvertes, il fallait sans cesse les calfater⁹⁶.

Le rythme stationnaire ainsi que la carence en matelots sont alors autant de freins à la réalisation de simulacres de combat.

Nous ne sommes guère plus renseignés pour la station navale de la Méditerranée. Seule la mention de Ligondès en croisière en 1786 dans l'archipel le relate. Ce dernier effectue alors six exercices au canon à intervalle varié durant sa station⁹⁷. Les exercices sont d'ailleurs réalisés dans différents endroits, à Chios, Smyrne, Chypre, etc. Nous ne saurions dire si l'affaire était courante n'ayant pas d'autre mention d'exercice similaire. Les conflits russo-turcs offrent toutefois de belles opportunités de mise en pratique. Entre les combats en mer, la chasse et la mise à l'eau de canots armés en guerre pour aller détruire des embarcations ramenées à terre, le contrat semble déjà bien rempli. Si la station ne forme pas particulièrement à la guerre d'escadre, du moins est-elle une formidable école dans le maintien de l'ordre et dans la lutte contre la piraterie et une certaine forme de guérilla navale.

3. Les évolutions navales ou la préparation à la guerre d'escadre

« C'était sans doute dans l'art militaire une vue aussi utile qu'ingénieuse de retracer au milieu de la paix une image de la guerre⁹⁸. »

Les escadres d'évolution constituent la forme la plus visible et symbolique de l'activité de la Marine française en période de paix. En juin 1788, la vue en rade de Brest de plus de 21 voiles ne laisse pas indifférent. Certes, nous sommes loin de l'escadre de trente-deux vaisseaux de ligne commandée par d'Orvilliers dix ans plus tôt. Il n'empêche, de toutes les escadres françaises, jamais aucune en période de paix n'avait été si imposante en nombre. Leur première mise en œuvre remonte au milieu du XVIII^e siècle, à l'initiative de La Galissonnière

⁹⁶ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 97, journal de navigation de la corvette l'*Alouette*, rédigé par le comte de Kerranissant.

⁹⁷ AN, Paris, Marine, 4JJ 57, journal de navigation de la frégate la *Minerve*, commandée par Ligondès.

⁹⁸ AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP306 23 f^o37, *Réflexion sur les escadres d'évolution*, 9 avril 1787, chevalier de Panat, lieutenant de vaisseau.

avec la constitution d'une escadre d'évolution en 1750, puis d'une seconde l'année suivante⁹⁹. Malgré la réussite de l'expérience, même si le constat n'est pas partagé par tous les historiens¹⁰⁰, il faut attendre plus de vingt ans avant leur renouvellement. L'escadre d'évolution s'impose avec plus de régularité après la guerre d'Indépendance américaine. L'armement de plusieurs divisions navales annuelles pour entraîner les officiers et les équipages à la pratique navale démontre la prise de conscience de la primauté de l'exercice. Sa mise en œuvre n'a pourtant rien de naturel dans l'esprit des administrateurs.

Les escadres d'évolution n'ont fait l'objet que d'une attention partielle de la part des historiens. Il est cependant à relever le travail récent d'Olivier Chaline sur les premières évolutions navales françaises dans les années 1770¹⁰¹.

3.1. Les escadres d'évolution métropolitaines

3.1.1. Une composition bigarrée

Tableau 27. Les escadres d'évolution métropolitaines (1750-1792)

Année	Commandant	Nombre de bâtiments
1750	Macnemara	--
1751	Étienne de Périer	--
1772	D'Orvilliers	15 bâtiments ¹⁰²
1775	Guichen	12 bâtiments
1776	Du Chaffault	17 bâtiments
1785	D'Albert de Rions	11 bâtiments
1786	D'Albert de Rions	14 bâtiments
1787	Guichen	14 bâtiments
1788	Nieuil	21 bâtiments

⁹⁹ Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, Les Éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 84. Le chevalier de Panat dans ses réflexions sur les escadres d'évolution évoque quant à lui de l'année 1754. Voir AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP306 23 f°37, *Réflexion sur les escadres d'évolution*, 9 avril 1787, chevalier de Panat, lieutenant de vaisseau.

¹⁰⁰ Les avis diffèrent entre Olivier Chaline et Jacques Michel sur les résultats des premières escadres. Jacques Michel évoque de « peu de résultats » en raison de « préjugés bien ancrés » dans Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, Les Éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 84. Olivier Chaline estime de son côté que les « exercices portent leurs fruits » dans Olivier Chaline, « Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770 », dans Philippe Bonnichon, Olivier Chaline, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783), l'instrument naval*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 375.

¹⁰¹ Olivier Chaline, *op.cit.*, p. 365-380.

¹⁰² 21 bâtiments selon Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, Les Éditions de l'Érudit, Paris, 1984, p. 84.

Le comte d'Estaing, comme le reste des officiers, se réjouit de la mise en œuvre des escadres d'évolution et explique : « rien ne prouve d'avantage la nécessité des évolutions que l'augmentation sensible que j'aperçois dans leur régularité¹⁰³. » Il faut toutefois attendre l'été 1785 pour qu'une nouvelle escadre d'évolution soit programmée. Suivront trois autres en 1786, 1787 et 1788. En 1789, les évolutions sont suspendues pour des raisons budgétaires. Notre analyse portera toutefois sur deux des quatre évolutions navales d'après-guerre, en 1785 et 1787. Peu de journaux de navigation rédigés lors des escadres d'évolutions ont été conservés aux Archives Nationales. Une recherche approfondie des archives départementales permettrait sans doute d'en retrouver un certain nombre, tels ceux laissés par l'amiral d'Orvilliers et retrouvés par Olivier Chaline aux Archives départementales de l'Allier¹⁰⁴. Malgré l'obligation faite aux officiers de déposer leurs journaux au dépôt des cartes, lors du désarmement nul doute que nombre d'entre eux les aient conservés.

Tableau 28. Composition des escadres d'évolution (1772-1788)

Année	Vaisseau	Frégate	Corvette	Bric/Cotre	Aviso	Lougre
1772	3	6	3	3	0	0
1775	0	4	5	2	0	1
1776	3	7	5	2	0	0
1785	1	2	7	1	0	0
1786	1	2	7	4	0	0
1787	1	5	4	2	2	0
1788	2	8	2	8	0	1

La composition des escadres d'évolution ne peut manquer de surprendre au premier regard. La priorité est clairement donnée à l'armement de bâtiments de faible tonnage. En effet, en sept campagnes d'évolution, seulement onze vaisseaux de ligne sont armés. Qui plus est, avant la guerre d'Indépendance américaine, la part belle est donnée à l'armement de vaisseau de moindre rang (64 et 50 canons) même si, au lendemain de la guerre, les autorités systématisent l'armement minimum d'un vaisseau de 74 canons pour chaque escadre. Il est évident que ce choix n'est ni stratégique ni technique, mais budgétaire car l'armement d'une escadre de vaisseaux coûte cher. En effet, le coût mensuel d'armement en paix d'une frégate se

¹⁰³ AN, Paris, Marine, B⁴ 111, Le comte d'Estaing.

¹⁰⁴ ADA, 23 J, fonds d'Esclabes, journal de l'*Alexandre* et de la *Perle* lors des escadres d'évolutions de 1772 et 1776

chiffre autour de 8 000 l.t. alors que celui d'un vaisseau de 74 canons s'élève à plus de 20 000 l.t.¹⁰⁵.

À Versailles, le remplacement de vaisseaux de ligne par des frégates, des corvettes et de plus petites unités encore, à l'image des cotres et des bricks, apparaît naturellement comme le choix de raison. Comme ne manque pas de le préciser Olivier Chaline : « la priorité est donnée à l'exécution des évolutions en commun et on suppose qu'on sera ensuite capable de refaire avec de grosses unités ce qu'on a appris sur de petites¹⁰⁶ ». Faire évoluer et synchroniser correctement un vaisseau de ligne et un cotre tient pourtant de la gageure. Le marquis de Nieuil, commandant l'escadre en 1787 torpille l'utilisation des petites unités et dresse un constat sans appel : « les bricks qui faisaient partie de l'escadre d'évolution sont tous médiocres par leur marche mais le *Pilote des Indes* est tout ce que j'ai connu de plus mauvais (...) il était toujours à l'horizon, et il rattrapait dans la nuit ce qu'il avait perdu le jour, il ne m'a été utile à quoi que ce soit, et il ne peut l'être à rien.¹⁰⁷ » L'équipage du brick se sera certainement plus entraîné à la poursuite et à la recherche de vitesse qu'à la navigation de conserve... La réalisation des évolutions demande en effet un minimum de marche pour pouvoir ne serait-ce que suivre le rythme de navigation des frégates et corvettes. Le marquis de Nieuil n'est pas un cas isolé et les critiques vont bon train. Pantois, le baron de Suzannet précise : « il est sûrement économique d'armer des bâtiments de cette espèce mais pour peu que le temps soit gros il n'est rien de si décousu que des évolutions faites avec des machines aussi disparates que ces bricks comparés aux vaisseaux, frégates et même aux corvettes à trois mâts¹⁰⁸ ». Les économies ne sont toutefois pas les seules motivations de la Marine. En 1772, outre la formation des états-majors et des équipage, l'escadre d'évolution est également un moment d'expérimentation afin de tester le matériel naval et notamment d'essayer trois nouveaux types de cotres¹⁰⁹. De là à être le moment le plus approprié pour éprouver ces nouvelles unités, la question peut être légitimement posée.

¹⁰⁵ AN, Paris, Marine, B⁵ 28, *Tableau qui fait connaître le nombre d'individus embarqués sur un bâtiment de chaque espèce, tant en guerre qu'en paix, ainsi que les dépenses que chaque bâtiment occasionne par mois, non compris le traitement des officiers généraux et des officiers commandant les bâtiments*, auteur inconnu, 1786.

¹⁰⁶ Olivier Chaline, « Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770 », dans Philippe Bonnichon, Olivier Chaline, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783), l'instrument naval*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 367.

¹⁰⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o242, lettre du 10 août 1787 du marquis de Nieuil au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁸ AN, Paris, Marine, 4JJ144L, journal de navigation de l'*Aigrette*, commandée par le baron de Suzannet.

¹⁰⁹ Olivier Chaline, « Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770 », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783), l'instrument naval*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 367.

3.1.2. L'Atlantique, terrain de jeu privilégié

L'Atlantique reste la zone principale d'évolution. Sur les sept campagnes d'évolution françaises, cinq ont lieu dans cet océan. Les deux autres répondent à des considérations diplomatiques. Ainsi en 1786, les évolutions se déroulent en Manche¹¹⁰, alors que celles de l'année 1788 ont lieu en Méditerranée occidentale. Cette dernière a vocation à maintenir la pression sur la Régence d'Alger. Tous les bâtiments de l'escadre sont invités à mouiller dans la baie « afin de faire voir [le]pavillon [de la France]à la Régence [...] [le marquis de Nieul]s'informeront particulièrement si les Algériens ont mis beaucoup de corsaires en mer, et s'ils prennent parti dans la guerre entre la Porte et les autres puissances armées¹¹¹ ». Le second objectif concerne la guerre russo-turque. Il est toujours important pour la France de rappeler la souveraineté de la France sur cette mer, à une époque où la Russie cherche avec énergie à s'y installer. L'étape maltaise de l'escadre ne doit rien au hasard alors que Catherine II lorgne l'île, idéalement placée au centre de la Méditerranée¹¹².

La zone de rencontre entre les différentes divisions n'est pas fixe même si Brest reste, tout au long de la période, le port privilégié. Par quatre fois, en 1772, 1775, 1786 et 1787, l'arsenal est le point de rencontre des divisions. En 1785, c'est la baie de Gibraltar qui sert de lieu de rendez-vous. Les divisions de Brest et de Rochefort y ont rendez-vous avec celle de Toulon le 13 juillet 1785. Le rassemblement de la flotte en ce lieu n'a évidemment rien d'innocent, tout comme la visite qu'effectuent les officiers majors de l'escadre auprès du gouverneur anglais Elliott. Au-delà de l'exercice et de la formation des états-majors, la vue d'une escadre de vingt-et-une voiles envoie un signal politique fort aux Anglais. En 1776 et en 1788, le cap Saint-Vincent est choisi en raison de sa centralité pour les divisions de Toulon, de Brest et de Rochefort. En effet, la préférence pour les côtes atlantiques n'empêche pas les équipages levantins de naviguer. Au contraire, afin de permettre à tous les départements maritimes de profiter d'une instruction pratique, chacun des trois arsenaux est invité à armer une division pour former l'escadre. En 1785, la division est commandée par de Castellet à la tête du *Séduisant*. Quatre autres corvettes la complètent : la *Sémillante* commandée par de la Faye, la *Sardine* par de Beaurepaire, la *Poulette* sous les ordres de Moncabrié et enfin la *Badine*, commandée par Dunezat. Le reste de l'escadre est composé de la corvette la *Poulette*, du

¹¹⁰ L'escadre d'évolution navigue aussi en mer celtique.

¹¹¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 F^o90, instruction secrète du 19 mai 1788 pour le marquis de Nieul au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹² Alain Blondy, « L'ordre de Malte et Malte dans les affaires polonaises et russes au XVIII^e siècles », *Revue des études slaves*, tome 66, fascicule 4, 1994, p. 736.

Crescent, de la *Railleuse*, de la *Pandour*, de la *Cléopâtre*, du *Rossignol* et du *Clairvoyant*, faisant en tout onze bâtiments, formés en trois divisions.

3.1.3. Faire et refaire, l'apprentissage des manœuvres d'escadre

Les journaux de navigation se révèlent être naturellement une source précieuse de l'étude des rythmes des campagnes d'évolution. Assez peu appréciés à leur juste valeur par les historiens en raison de leur âpreté voire d'une forme de rugosité, nous ne pouvons dans le cas présent que nous louer de telles « qualités ». S'agissant de la campagne de 1785, nous disposons de quatre journaux, à savoir celui du *Rossignol*, de la *Badine*, de la *Sardine* et du *Séduisant*¹¹³. Les chiffres proposés proviennent en grande partie de l'étude du journal de navigation du *Séduisant*. Quant à celle de 1787, malheureusement seul le journal de la frégate l'*Aigrette* nous est parvenu.

Bien qu'armées en théorie pour cinq à six mois, peu d'escadres restent en mer aussi longtemps. Pour autant, les navigations sont actives compte tenu des rythmes imposés aux équipages durant les semaines d'évolutions. Le 24 septembre 1785, la séparation de l'escadre commandée par Albert de Rions au large de Belle-Île clôt 67 jours d'évolution navale. Sur une campagne totale de 96 jours en mer pour le *Séduisant*, la navigation en escadre d'évolution constitue ainsi environ les deux tiers du temps d'armement. Le tiers restant correspond au temps de navigation nécessaire pour effectuer la jonction avec l'escadre. Sur les 67 jours d'évolutions, l'étude attentive de l'activité en mer permet de constater et de chiffrer à 40 jours le nombre de journées de manœuvre ou d'exercice, soit 60 % du temps total d'évolution. Alors que quelques journées de calme empêchent les bâtiments d'effectuer des exercices, ce sont surtout deux mouillages, à Vigo dans un premier temps, puis à Belle-Île et la croisière autour de Madère qui constituent une pause des exercices. Ces relâches ne sont toutefois pas inutiles. D'Albert de Rions ordonne en effet à la *Railleuse*, à la *Poulette* et au *Rossignol* de mouiller à Funchal sur l'île de Madère. Castellet ne manque pas d'en expliquer les raisons et d'en valider les principes : « l'objet réellement intéressant d'envoyer à Madère est l'utilité essentielle de faire connaître à plusieurs officiers, une rade qui est peu connue et qu'il serait utile de connaître. La connaissance des ports étrangers est une partie essentielle de l'instruction pour les officiers de

¹¹³ Les quatre journaux de navigation sont conservés sous la même cote d'archives : AN, Paris, Marine, 4JJ 144L. On retrouvera d'ailleurs dans ce carton plusieurs autres journaux de navigation des bâtiments composant plusieurs escadres d'évolutions différentes, à savoir des journaux de l'escadre commandée par d'Orvilliers en 1772, de celle de Guichen en 1775 et 1787 et enfin de celle Du Chaffault en 1776.

marine¹¹⁴ ». Le constat est identique lors de l'escale de l'escadre en baie de Vigo où les officiers constatent que la rade de Redondella peut accueillir « tous les vaisseaux de guerre de la plus florissante des marines¹¹⁵ ». La proximité des côtes et la fréquentation des baies sont le théâtre d'exercices de bataille ou de canons. Un simulacre de combat est effectué le 7 septembre dans la rade de Vigo, alors qu'à proximité de Belle-Île les marins s'emploient, le 18 septembre, à l'exercice combiné du canon et de la bataille. Trois colonnes sont formées. Celle du *Séduisant* est placée au milieu et doit affronter des deux bords les deux autres colonnes. La mise en œuvre d'exercices de canon et de bataille est une nouveauté si l'on se rapporte au travail d'Olivier Chaline, qui précise que celles des années 1770 ne comprenaient pas d'exercices de tir¹¹⁶. En soixante-sept jours d'entraînement, plus de 130 manœuvres sont réalisées. Si l'on compare ces 130 manœuvres aux quarante jours réels d'exercice, l'intensité des exercices est notable. Entre le 15 et le 16 août 1785, les équipages effectuent plus de quinze manœuvres différentes dans la journée. Castellet détaille :

De l'ordre de bataille dans l'ordre naturel, former l'ordre sur trois colonnes. Virer de bord tous à la fois et se mettre sur l'échiquier. Sur la ligne de bataille, virer de bord tous à la fois et se former sur la ligne de bataille de l'autre bord. Ensuite, se mettre sur trois colonnes, le général ayant signalé qu'il va se mettre à la tête de sa colonne. Ce matin, l'escadre étant sur trois colonnes, à virer tout à la fois et s'est formée en échiquier sur la ligne de bataille, en revirant, elle s'est trouvée en bataille bâbord puis en ordre naturel¹¹⁷.

Cette journée intervient près d'un mois après le début de la campagne d'évolution. Un large spectre de manœuvres est effectué au cours de la journée. On dénombre ainsi trois virements de bord, dont deux pour former l'ordre de bataille en échiquier.

À ces 130 manœuvres, il faut ajouter plus d'une vingtaine de virements de bord variés et sept exercices de chasse. Dans la grande majorité des cas, les manœuvres se font de jour. L'analyse des rythmes est cependant contrariée par la nature de la source. Bien que rigoureusement organisé en colonne, le format du document empêche le strict respect des espaces de rédaction. L'espace consacré au rapport de la position de l'armée navale est trop réduit et enclenche le débordement régulier des positions en mer sur plusieurs créneaux horaires. Il est dès lors difficile de savoir si la manœuvre a lieu à l'heure indiquée ou si le

¹¹⁴ AN, Paris, Marine, 4JJ144L, journal de navigation du vaisseau le *Séduisant*, commandé par Castellet.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Olivier Chaline, « Les escadres d'évolutions françaises et la préparation des marins dans les années 1770 », dans Olivier Chaline, Philippe Bonnichon, Charles-Philippe de Vergennes (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783), l'instrument naval*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 377.

¹¹⁷ AN, Paris, Marine, 4JJ144L, journal de navigation du vaisseau le *Séduisant*, commandé par Castellet.

manque de place entraîne l’empiètement sur le créneau suivant. Ce constat ne se réitère que lors des journées riches en manœuvres. Dans l’ensemble, le premier coup d’œil met en évidence une zone blanche sur les folios des journaux de bord. Cette dernière traduit l’absence de commentaire durant les horaires de nuit et démontre qu’au coucher du soleil les exercices cessent.

La campagne d’évolution de 1787 se révèle être plus intense encore. D’une durée réduite de quinze jours en comparaison de celle de 1785¹¹⁸ nous dénombrons plus d’une centaine de manœuvres diverses. L’unique relâche à Lisbonne d’une dizaine de jours, ajoutée aux quelques jours de mauvais temps permet à l’escadre de ne cumuler que 12 jours sans exercice de navigation groupée. Entre 1785 et 1787, le temps de navigation en escadre progresse ainsi et passe de deux-tiers à trois-quarts du temps total en escadre d’évolution. Dans l’attente de la division de Toulon, l’escadre profite de la situation pour entamer des exercices de canonnade. On se refuse toutefois à pratiquer des exercices de manœuvre d’ancre en raison des forts courants que connaît la rade de Brest¹¹⁹. Il faut ajouter également une cinquantaine de virements de bord groupés ainsi que trois exercices au canon et trois chasses générales. Le marquis de Nieuil¹²⁰ est particulièrement exigeant sur les virements de bord. À de multiples reprises, il renouvelle ceux qu’il juge mal ou trop lentement exécutés. Ainsi, au cours de la journée du 6 juillet 1787, ayant manqué un premier virement de bord, la liberté de manœuvre n’est autorisée qu’après la réussite et la confirmation du succès du virement de bord lof pour lof. Dans l’ensemble, l’accent est porté sur l’évolution en trois colonnes et en ligne de bataille. Cette position n’est pas partagée par tous les marins. Verdun de la Crenne reste sceptique sur l’ordre de bataille sur trois colonnes, appliqué aux escadres d’évolutions. Aussi analyse-t-il :

Je pense que lorsqu’une escadre est peu nombreuse, telles que sont ordinairement les escadres d’évolutions, l’on doit rarement les ranger sur trois colonnes ; chacun n’étant que de trois ou de quatre bâtiments, tout au plus, l’ordre est si facile à observer, que l’on ne peut en tirer un bien grand fruit pour l’instruction des officiers¹²¹.

Les évolutions navales sont prises très au sérieux par l’officier normand qui privilégie de la sorte de naviguer sous une seule colonne. Elles ne doivent pas conforter l’officier dans ses compétences mais le forcer à s’améliorer. Quelle que soit la position de chacun des marins

¹¹⁸ En 1785, la campagne d’évolution dure 73 jours, alors qu’elle n’est que de 57 jours en 1787.

¹¹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o223, lettre du 4 juin 1787, le marquis de Nieuil au secrétaire d’État de la Marine.

¹²⁰ Claude-Arnould Poute, marquis de Nieuil est né le 19 juillet 1730 et meurt le 19 avril 1806. Garde de la Marine en 1745, capitaine de vaisseau en 1772, chef d’escadre le 20 août 1784.

¹²¹ SHD, Brest, R 3099, 1787, Verdun de la Crenne, *Mémoire sur la tactique navale*, p. 7.

le général de l'escadre a la charge de varier les positions afin de familiariser les commandants particuliers et évoluer avec aisance au sein de chaque colonne ; de passer au centre puis à la tête de la colonne car « de tous les postes d'une armée, le vaisseau de tête étant le plus important¹²² » et doit ainsi être confié successivement à tous les vaisseaux de l'escadre. Comme il n'est pas aisé d'évaluer correctement la bonne tenue de l'escadre, les instructions du roi lui « recommandent [...] de s'embarquer fréquemment sur la corvette qu'il attachera à son vaisseau pour sortir à son vaisseau pour sortir de la ligne et s'en tenir au vent, afin de juger plus sûrement de la manière dont les évolutions seront exécutées¹²³ ».

En 1788, les instructions que reçoit le marquis de Nieuil l'invitent à limiter le nombre d'évolutions à faire au profit d'un nombre restreint mais répété de manœuvres. Dans le même temps, le ministre enjoint le général de l'escadre de réduire les ordres et les signaux afin de former les commandants à l'observation et à la prise de décision. L'enjeu des évolutions n'est pas uniquement de familiariser les états-majors et les commandants aux traités de tactique navale. L'autonomie est également valorisée. Le bon déroulement des évolutions et de formation en escadre ne peut se reposer exclusivement sur les ordres du général de la flotte. Les commandants sont invités, lorsqu'une formation n'a pas été convenablement établie, à retrouver leur place de manière autonome et éviter de la sorte de nouvelles déconvenues. La pédagogie d'une telle décision n'est pas à démontrer mais s'oppose dans le même temps à la décision du secrétaire d'État de la Marine d'engager le conseil de Marine pour toute erreur d'appréciation à l'origine d'un sinistre. Cette épée de Damoclès ne favorise pas la prise de risque d'autant que cet armement se veut être une école.

3.2. Les escadres d'évolution « américaines »

3.2.1. Des escadres inscrites au sein d'un système stationnaire

Afin de comprendre pleinement le cadre dans lequel s'inscrivent les évolutions nord-américaines il est nécessaire d'évoquer de nouveau le cycle stationnaire. La plus ancienne de notre corpus est celle du comte d'Estaing et a lieu durant les mois de juillet et août 1766¹²⁴. Elle n'est composée que de six bâtiments de guerre, à savoir trois vaisseaux de ligne et trois frégates, respectivement (le *Défenseur*, le *Saint-Michel*, le *Hardy*, la *Terpsichore*, la *Licorne*, et l'*Isis*). Elle est suivie d'une seconde au cours de l'année 1769 sous le commandement du Prince de

¹²² AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o83, 19 mai 1788, instructions du roi pour le marquis de Nieuil.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 111 f^o87, 1766, journal nautique et circonstancié du comte d'Estaing.

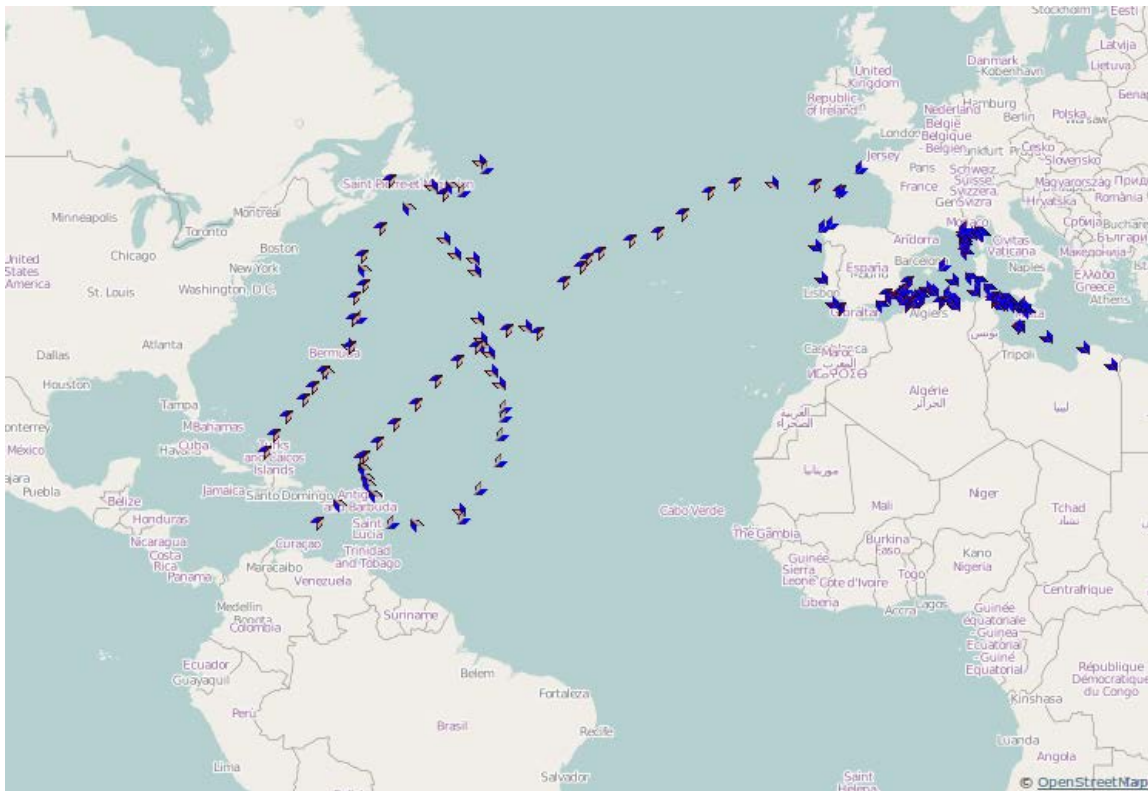
Rohan pour réprimer à Saint-Domingue les révoltes blanches ayant éclaté dans la partie française de l'île¹²⁵.

Ce n'est qu'après la guerre d'Indépendance américaine que les escadres d'évolution le long des côtes américaines prennent un caractère plus régulier. Ces escadres s'inscrivent alors parfaitement au sein d'un calendrier réglé. L'arrivée des bâtiments dans les Antilles intervient durant l'automne, une fois que l'escadre d'évolution métropolitaine a achevé sa mission. Ainsi, le retour à Brest le 25 septembre 1785 de l'escadre d'Albert de Rions ne signifie pas l'arrêt de la campagne, mais la préparation des bâtiments pour les stations prochaines. Une partie des bâtiments composant cette escadre se voit affecter une station navale à leur retour de campagne d'évolution. Alors que le *Séduisant*, la *Poulette* et la *Sémillante* sont désarmés, la *Pandour* et le *Rosignol* partent pour la station d'Afrique. La *Railleuse*, la *Sardine*, la *Cléopâtre*, la *Badine* et le *Clairvoyant* rejoignent, quant à eux, celle des îles du Vent, tandis que le *Crescent* est expédié à Saint-Domingue. Leur arrivée intervient entre décembre 1785 et janvier 1786, à l'exception du *Clairvoyant* qui fait naufrage dans la baie d'Audierne le 25 septembre 1785¹²⁶. Quant à la frégate la *Gracieuse*, armée à Rochefort, elle participe entre 1788 et 1790 à l'escadre d'évolution du marquis de Nieuil en Méditerranée avant de rejoindre la division de Pontevès-Gien aux Îles du Vent. Cette campagne fait l'objet de la carte ci-dessous :

¹²⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 111 f^o94, lettre 18 mars 1766, Duc de Choiseul au Prince de Rohan. Voir aussi sur cette question, Charles Frostin, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, p. 272.

¹²⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 270, f^o44, rapport du conseil de marine daté du 3 novembre 1785 à Brest.

Carte 21. Campagne de la frégate la Gracieuse (1788-1790)



Source : AN, Paris, Marine, 4JJ 33 88, journal de navigation de la Gracieuse commandée par le chevalier de Vaugiraud.

Les bâtiments affectés aux stations antillaises passent alors l'hiver et le printemps en station, puis la quittent pour la majeure partie d'entre eux au début du mois de juillet, afin d'éviter la mauvaise saison antillaise¹²⁷. La contrainte climatique devient ainsi une opportunité opérationnelle. Plutôt que d'aller mouiller à Saint-Domingue où l'hivernage est moins nécessaire, la France rapproche les divisions de la Martinique et de Saint-Domingue et permet ainsi la création d'une escadre d'évolution le long des côtes nord-américaines. Cette dernière forme dès lors un intéressant système naval complémentaire aux stations antillaises. La lutte contre l'interlope antillais ne forme pas à la bataille navale. L'escadre d'évolution permet en revanche de regrouper les bâtiments, de former les officiers à la conduite normée d'une ligne de bataille, de virer de bord sans manquer les ordres ou pire d'aborder le bâtiment qui précède.

Quelques bâtiments de la division sont parfois détachés pour Terre-Neuve afin d'y stationner quelques semaines, d'autres retournent aux Antilles, alors que la majorité rentre en Europe d'ici la fin de l'été ou au début de l'automne. Symétriquement, la Marine arme en métropole une escadre de juin à octobre pour effectuer des évolutions et dépêche les bâtiments

¹²⁷ Le plus ancien des commandants de frégates prend alors l'intérim de la station navale lors de l'escadre d'évolution américaine, voir pour cela AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f°156, lettre du 6 août 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

3.2.2. De plus faibles dimensions que leurs cousines métropolitaines

Les évolutions navales le long des côtes américaines se révèlent dans leur format bien plus modestes que les métropolitaines. Tout d'abord, si on les compare avec celles ayant lieu au même moment en Europe, le nombre de bâtiments est plus faible. En 1784, seulement sept bâtiments forment l'escadre d'évolution à la Nouvelle-Angleterre. Les années 1785 et 1786 ne comprennent pas d'évolutions. Seul le vaisseau le *Réfléchi* quitte les Antilles durant l'été 1785 pour rejoindre Terre-Neuve. En 1787, compte tenu de l'augmentation des effectifs des stations navales, l'escadre d'évolution est renforcée par deux unités. En 1788, l'escadre est composée de sept bâtiments. Dans le même temps et à titre de comparaison, vingt-et-un bâtiments évoluent en Europe. Enfin, en 1789, l'escadre est trop peu nombreuse pour pouvoir prétendre au titre d'escadre d'évolution. Elle n'est composée que de cinq bâtiments. L'administration de la Marine, consciente que « cette division n'est pas assez considérable pour pouvoir former un plan d'opération¹²⁹ » laisse le vicomte de Pontevès-Gien décider des opérations à entreprendre et l'autorise à relâcher dans les ports américains.

Les stations navales antillaises expliquent à la fois l'existence d'escadres d'évolution tout autant que la faiblesse de leur effectif. Les évolutions navales le long des côtes de la Nouvelle-Angleterre s'opposent aux instructions des gouverneurs dans la lutte contre l'interlope. Comme un nombre minimum de bâtiments est requis pour croiser le long des côtes antillaises, le commandant de l'escadre ne peut dépouiller les deux stations antillaises pour former son escadre. Il doit donc composer avec ce qu'il a, au risque de faire perdre tout sens à une évolution navale en escadre. En 1787, il manque au vicomte de Beaumont un dernier bâtiment pour son escadre. L'arrivée le 31 mai 1787 dans les Antilles de la flûte la *Seine* arrange à la fois les plans du vicomte de Beaumont et ceux du comte de La Luzerne. Comme il manque au vicomte une neuvième voile pour pouvoir former trois colonnes équilibrées, La Luzerne lui propose la *Seine* afin de conserver sur ses côtes une frégate en croisière¹³⁰. À la différence de la métropole, où l'armement d'une escadre d'évolution constitue l'objet premier de la campagne navale, dans les Antilles celle-ci naît d'une opportunité opérationnelle. L'obligation de quitter les îles du Vent durant l'hivernage associée au retour en France des divisions des Îles du Vent et de sous le Vent rend souhaitable la constitution d'un groupe naval. L'instruction remise à Sainneville n'a malheureusement pas été conservée. Sans doute aurait-elle permis d'apprécier correctement les attentes du ministre dans l'application de ces évolutions américaines. Seules

¹²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o190, instructions pour le vicomte de Pontevès-Gien, commandant l'*Illustre*.

¹³⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o45, lettre du 31 mai 1787, La Luzerne pour le secrétaire d'État de la Marine.

nous sont parvenues, les instructions remises à Macarty Mactaigne, commandant de la station de l'Île du Vent. Aucune information au sujet d'évolutions à réaliser n'est mentionnée. Elles lui indiquent seulement de rejoindre la division de Sainneville au Cap-Français et de se ranger sous son pavillon. Il y a tout lieu de penser dans ces conditions que les ordres d'évolutions ont été transmis au commandant de l'escadre. Les évolutions réalisées sont bienvenues mais nettement moins encadrées que celles ayant cours lors des évolutions métropolitaines.

3.2.3. Des évolutions navales de courte durée

La durée d'exercice est également bien plus restreinte, quasiment deux fois plus courte que les évolutions dans l'Atlantique malgré une navigation bien plus longue. Les évolutions commencent à l'appareillage du Cap-Français jusqu'à l'arrivée aux côtes américaines. Alors que l'escadre de 1785 mouille à l'entrée de la baie de Chesapeake, celles de 1787 et 1788 atterrent à l'île de Nantucket pour rallier Boston. Dans l'ensemble, les évolutions ne durent guère plus d'une trentaine de jours, soit le temps pour rejoindre la capitale du Massachusetts. Les départs sont retardés à cause du mauvais temps et de la brume régulière et épaisse dont les côtes sont enveloppées. Ces dernières empêchent par deux fois d'opérer des manœuvres. L'escadre du vicomte de Beaumont en fait les frais. Bien avant son arrivée à Boston, dès le 30 septembre 1787, la brume s'invite et ceinture l'escadre. Une partie des évolutions est malgré tout exécutée avant que le 1^{er} et jusqu'au 10 août 1787, elle ne perturbe totalement la navigation et que le vicomte ne distingue plus aucun des bâtiments de son escadre. L'escadre de Sainneville n'a guère plus de chance. Quinze jours après avoir quitté Boston, la *Favorite* est séparée de l'escadre au large du Cap Breton par une brume si épaisse que les coups de canons tirés pour indiquer sa position n'y font rien et trompent la vigilance de Médine¹³¹. La corvette ne retrouve qu'onze jours plus tard le reste des bâtiments de Sainneville. D'une manière générale, comme une partie du temps de campagne est consacrée aux affaires diplomatiques et politiques, mécaniquement le temps de croisière s'en voit diminué.

Le comte de Kersaint donne un aperçu du rôle positif des escadres d'évolution le long des côtes américaines. Outre l'intérêt de former les marins, le marin soulève quatre raisons propices à cette visite américaine qu'il souhaite annuelle :

Pour y tenir en respect le parti contraire à nos intérêts, pour que nos consuls ou agents ne s'écartassent pas de leur devoir, pour être informé d'une manière certaine de l'état de cette nouvelle

¹³¹ AN, Paris, Marine, 4JJ25 99, journal de navigation de la *Favorite*, commandée par de Médine.

puissance et de leur progrès [...]et passer des marchés d’approvisionnement pour les arsenaux des colonies et pour ceux d’Europe¹³².

La relâche à Boston durant l’année 1788 vient aussi rappeler aux Américains leurs engagements financiers contractés auprès de la France appuyant ainsi l’action et les tractations menées par les consuls français¹³³. Le règlement de la dette, d’un montant de 11 millions de livres, ne sera effectué qu’en 1795¹³⁴. Dans le même temps, Sainneville, commandant l’escadre, en profite pour nouer des marchés avec les Américains. Les préconisations du comte de Kersaint semblent avoir eu les faveurs du maréchal de Castries. Le roi approuve l’achat de bois de mâtures et de constructions¹³⁵, de même que l’achat de bateaux pour les croisières de lutte contre la contrebande. La relâche dans les ports américains s’explique également par des raisons très pratiques et logistiques. Il s’agit de ravitailler l’escadre. En 1789, Pontevès-Gien regrette le départ précipité de La Galissonnière, commandant la division des Îles sous le vent, qui n’a pas eu le temps de charger suffisamment de vivres. Le prêt de vivres qu’ordonne Pontevès-Gien oblige ce dernier à devoir lui aussi réapprovisionner à la Nouvelle-Angleterre. Au-delà des évolutions, les escadres françaises constituent un outil politique dans la région. Malgré l’annulation du déplacement du vicomte de Beaumont –pour des raisons de santé –à Philadelphie pour rencontrer Washington, ce déplacement programmé témoigne d’un rôle diplomatique de premier ordre. La France entend poursuivre sa politique étrangère favorable aux États-Unis, et continuer à peser dans le jeu diplomatique depuis l’éviction de l’Angleterre, dans l’espoir à peine voilé – mais rapidement déçu – de remplacer économiquement les Anglais aux États-Unis¹³⁶.

* * * * *

Dans la continuité de Sartine, le maréchal de Castries réussit le pari de faire naviguer les hommes¹³⁷. Les armements en paix portent leurs fruits et deviennent une école de la mer,

¹³² AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o100, lettre de janvier 1784, comte de Kersaint au secrétaire d’État de la Marine.

¹³³ Allan Potofsky, « Le corps consulaire français et le débat autour de la « perte » des Amériques. Les intérêts mercantiles franco-américaines et le commerce atlantique, (1763-1795) », *Annales historiques de la Révolution française*, 363, janvier-mars 2011, p. 49.

¹³⁴ Silvia Marzagalli, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », Silvia Marzagalli (dir.), *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d’un réseau commercial*, Librairie Droz, 2015, p. 127-179.

¹³⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o183, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d’État de la Marine.

¹³⁶ Jacques Godechot, « Les relations économiques entre la France et les États-Unis de 1778 à 1789 », dans *French Historical Studies*, Vol. 1, n^o1, 1958, p. 27.

¹³⁷ Malouët loue la politique d’instruction de la Marine menée par le maréchal de Castries, principale réussite de son ministère : « il s’appliqua principalement à rendre les officiers de la marine instruits et disciplinés, et fit

alors que ces périodes de paix se traduisaient jusque-là par un temps mort. Il amplifie, sous son ministère, le mouvement initié par ses prédécesseurs qui depuis le duc de Choiseul ont compris l'importance de la paix pour former les futurs cadres de la Marine et les équipages. Outre l'assurance d'avoir plus facilement un embarquement, les marins peuvent passer plus de temps à la mer et gagner en ancienneté grâce au doublement des durées de campagnes avant et après la guerre d'Indépendance américaine.

L'organisation s'avère néanmoins incomplète, manquant parfois de constance voire d'efficacité. Il n'existe aucun tuilage dans les relèves de commandements en raison des campagnes d'évolutions navales le long des côtes américaines. Les mémoires que rédigent certains commandants à l'égard de leur successeur apparaissent bien maigres, compte tenu de la complexité des dossiers et des enjeux.

La perpétuation des savoir-faire acquis lors de l'expérience navale devient centrale, faute de quoi la somme des connaissances accumulée durant les conflits s'efface et se dilue petit à petit¹³⁸. Le comte d'Estaing, assez clairvoyant, résumait d'ailleurs parfaitement l'expérience navale : « la pratique cesse de l'être lorsqu'elle est pour ainsi dire disjointe par plusieurs années de repos¹³⁹ ». Consciente donc que le savoir-faire et le capital technique acquis des officiers et des équipages ne peuvent être délaissés et perdus, une fois la paix revenue, la Marine s'évertue à maintenir des armements permettant d'optimiser la formation. À partir d'obligations stratégique, politique et économique, la Marine capitalise alors sur ses expériences. Les espaces ultramarins deviennent des espaces privilégiés. Ils sont les lieux de perfectionnement de la Marine, de maintien et de perpétuation de cette expertise à chaque retour de la paix.

marcher de front la théorie dans les écoles et la pratique à la mer en multipliant les armements, et en embarquant constamment la moitié des officiers. Il était ainsi parvenu à former un nombre considérable de jeunes officiers, parmi lesquels il y en avait déjà d'un mérite distingué », dans, Le baron Malouët, *Mémoires de Malouët*, Imprimerie E. Plon et Cie, 1874, tome 1, p. 173.

¹³⁸ Sam Willis, *Fighting at Sea in The Eighteenth Century, the Art of Sailing Warfare*, The Boydell Press, 2008, p. 254

¹³⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 111, juillet-août 1766, journal d'évolution du comte d'Estaing lors du retour de l'escadre de Saint-Domingue en France.

À mesure de la massification et de la multiplication des escadres dans l’océan Indien, aux Antilles, en Amérique au cours la seconde moitié du XVIII^e siècle, les puissances maritimes européennes se dotent de lieux d’accueil à travers le globe. En France, les réflexions induites à la fois par la paix et la mise en œuvre de la permanence navale ne peuvent faire l’impasse sur un examen des supports de la projection navale. L’historiographie a jusque-là retenu le faible investissement de la France en la matière. Sans remettre en cause cette teneur, la mise en œuvre d’un nouveau régime de service invite toutefois à réinterroger ce constat. Les stations navales, se traduisant par une nouvelle logistique navale, modifient-elles le rapport qu’entretient la Marine avec ses bases navales ? Les besoins pour les stationnaires (fournitures, hommes, vivres, etc.) devenant bien plus constants et ne se limitant pas essentiellement aux guerres, rebattent-ils les cartes de la politique française –si tant est qu’elle existe –en matière de bases navales ? Plusieurs approches, au cœur de la réflexion, rendent nécessaire de sonder tout à la fois la morphologie des ports coloniaux, leurs infrastructures attenantes, ainsi que la présence ou non d’une main d’œuvre spécialisée et maritime pouvant subvenir aux besoins matériels et vitaux des forces navales françaises projetées.

En station, la cadence de travail met les corps à rude épreuve, d’autant qu’en mer, l’équipage d’un bâtiment ne connaît aucun répit. La navigation affecte les corps, use et fatigue les hommes qui deviennent plus sensibles aux maladies. Dans le même temps, la terre ferme n’offre guère le signe d’un rétablissement rapide. La majeure partie des campagnes ultramarines ont lieu sous des climats chauds, où les hommes, faiblement acclimatés, demeurent à la merci des maladies endogènes. Ainsi, les caprices des mers font place aux maux des tropiques, poussant occasionnellement les marins à retourner sur l’océan pour venir en aide aux malades « avec l’espoir fondé de les rétablir à la mer¹ ». La morbidité qui affecte les stations navales doit interroger les ressorts de la projection lointaine française et sa capacité ou non à maintenir un niveau suffisant d’opérabilité nécessaire à la bonne tenue des missions affectées aux stationnaires.

¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o216, lettre du 9 juillet 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d’État de la Marine.

1. L'usure et le temps

La résistance des pièces de bois étant limitée, la rupture d'espars² est régulière. Une rafale soudaine, supérieure à trente nœuds, peut emporter un mât de perroquet sur lequel la voile n'a pas été carguée et serrée à temps. Mais au-delà des grains, l'avarie fait partie du quotidien en mer, quelle que soit la prudence du maître d'équipage ou l'attention des matelots et des officiers. Cela est encore plus vrai dès lors qu'il s'agit de campagnes en période de guerre où les combats criblent les coques, démâtent les navires, trouent et déchirent les voiles. En paix, l'avarie ne vient plus de l'ennemi mais de la mer et du vent. Les bâtiments de guerre naviguant toute l'année, en toutes saisons et sur toutes les mers, ils affrontent les éléments sous leurs formes extrêmes. Mais il est juste de rappeler que les événements climatiques extrêmes partagent avec l'usure et le temps les seules causes d'avaries³.

De par sa nature, en grande majorité d'origine végétale, tout navire en bois mû par des voiles s'altère, se désagrège, pourrit, rompt dans un temps court. Qu'on les enduise de suif, de goudron, qu'on les pare de plaques de cuivre, de sapin ou de toiles enduites, les techniques anciennes ne décalent que dans le temps –quand elles n'accélèrent pas le phénomène⁴ –la dégradation naturelle de ces matériaux végétaux. Les rayons du soleil détruisent aussi sûrement et sans distinction les fibres de chaque toron des drisses, des cargues, des œillets comme des voiles elles-mêmes. Le climat humide indien ou antillais altère les matériaux comme le confirme l'officier du Bouzet : « la navigation des canaux et les grandes pluies donnent lieu souvent à une forte consommation de toiles et d'agrès⁵ ». L'humidité accélère la dégradation des fibres végétales, et spécialement celles des voiles. La conjugaison de la chaleur et de la pluie est particulièrement nocive pour les voiles de chanvre et favorise l'apparition de champignons. Les toiles doivent être le plus sec possible et régulièrement aérées. L'iconographie montre parfois les navires dans les ports, toutes les voiles dérabantées et sur leurs cargues pour les faire sécher, les maîtres voiliers devant être très attentifs à l'évolution des voiles, alternant entre le serrage de ces dernières afin d'éviter leur macération et le séchage sur les cargues pour leur aération. Une campagne use généralement un jeu complet de voiles. En août 1776, le désarmement de la corvette le *Rossignol*, commandée par le lieutenant de vaisseau d'Abbadie et revenant d'une campagne aux Antilles atteste de cette usure. L'inventaire

² Pièce de bois de 8 à 18 mètres servant à faire des mâts ou des vergues.

³ Olivier Chaline et Sylviane Llinares (dir.), « Le navire à la mer », *Revue d'histoire maritime*, n°25, Sorbonne Université Presses, 2018, p. 316.

⁴ Les premiers doublages en cuivre se heurtent au phénomène d'électrolyse issue du contact des plaques de cuivre et des clous en fer.

⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f°206, lettre du 9 août 1785, du Bouzet au secrétaire d'État de la Marine.

fait état de quinze voiles avariées. La totalité du grand et du petit phare est hors de service, de même que le perroquet de fougue, l'artimon et une civadière. Seule la perruche sauve le phare d'artimon d'une avarie complète. Du côté des voiles d'étai, quatre sont usées alors que trois pièces sont jugées pour le rebut : un mât de grand perroquet, une vergue de grand hunier et un tangon⁶.

Tout au long de sa campagne, le navire est donc invariablement soumis à l'usure de sa structure et de son gréement. Malgré la présence à bord de chaque navire de pièces de rechange, il n'est pas toujours possible d'y charger un jeu double au complet, de sorte que les réparations de fortune telles que les jumelles⁷ ne peuvent maintenir qu'un temps la solidité des mâts. Si l'on considère plus particulièrement la mâture, un mât n'est pas une banale pièce de bois, c'est un élément bien plus complexe. Il s'agit d'un assemblage de segments de bois, cerclés avec du fer afin de disposer de la résistance et de la flexibilité essentielles pour répondre aux forces qui s'exercent lors de la navigation⁸. Le fait qu'un bâtiment puisse s'arrêter le long des côtes pour couper ici et là des arbres pour en faire des mâts n'offre qu'une réponse temporaire. Au mieux, cela ne permet que de rejoindre un port suffisamment important pour disposer de la pièce de mâture de bonne dimension. La poursuite de la campagne n'est nullement envisageable avec un mât de fortune et ne permet pas de répondre aux besoins d'un bâtiment en station pour plusieurs années à des milliers de kilomètres de son port d'attache.

Enfin, les coques sont enfin elles aussi mises à rude épreuve. En mer, la perte de quelques plaques de cuivre au cours de la campagne, l'échouage à l'entrée d'une rade, les coups de vent peuvent endommager une coque pourtant en bon état. En outre, la présence du tristement célèbre *toredo navalis* dans les eaux chaudes des Caraïbes est connue de tous les marins et de tout historien de la mer. Pour s'en débarrasser, le doublage des coques en cuivre ou en sapin est un procédé efficace. Il n'en demeure pas moins nécessaire de vérifier régulièrement l'état de la coque et caréner les bâtiments de guerre⁹. Si les quais de carénage favorisent l'opération d'entretien, leur absence nécessite de mettre en œuvre une technique risquée pour les navires et particulièrement éprouvante pour les équipages. Il faut alléger le navire en débarquant à terre les vivres, les canons, et dégréer jusqu'au bas mât. Une fois obturées toutes

⁶ SHD, Rochefort, série 2G⁵ 1, 9 août 1776, état de visite des mâts, voiles, pavillons et flammes de la corvette du roi le *Rosignol*.

⁷ Pièce de bois solidement cerclée sur un mât ou une vergue afin de le consolider lorsque celui-ci est affaibli.

⁸ BnF, Département réserve des livres rares, V-3970, Charles Romme, *Description de l'art de la mâture*, 1778, figure 18.

⁹ Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 1997, 16^e année, n°1. La Marine XVII^e-XX^e siècle, p. 127.

les parties ouvertes, en premier lieu les sabords, l'équipage procède à l'inclinaison du navire sur son axe longitudinal, faisant émerger la partie de la carène. Cette opération est réalisée au moyen de palans mis en action par des cabestans. Ceux-ci pèsent sur le sommet des bas mâts, permettant au vaisseau de s'incliner¹⁰. En l'absence de quai de carénage disposant de cabestans, le navire peut être abattu sur un ponton, à défaut sur un autre bâtiment présent dans le port et servant de ponton temporaire. Dans certains cas, le bâtiment est couché directement sur la plage à l'aide de cabestans installés un peu plus haut, les canons servant alors de lest pour virer le navire¹¹. L'opération est bien évidemment à exécuter une seconde fois, afin de faire émerger l'autre moitié de la coque.

Dès lors, la combinaison des avaries, de l'usure des coques et des gréements oblige la Marine à disposer d'un réseau d'escaliers dont dépend sa capacité à projeter des forces navales mais surtout à les maintenir en mer. Le navire de guerre à voile n'est dépendant d'aucune ressource consommable pour sa propulsion. Mais aussi autonome que puisse être un bâtiment de guerre à voile, il ne peut faire l'épargne d'escaliers réguliers pour se nourrir, se rafraîchir et être réparé. L'autarcie relative des bâtiments à voile à l'opposé des bâtiments à vapeur n'est pas une bonne grille de lecture pour analyser la projection navale lointaine¹². En effet, cette affirmation résume trop rapidement les enjeux d'une projection lointaine ; ces derniers ne pouvant se résumer à sa propulsion et aux stockages de vivres. La guerre d'Indépendance américaine constitue à ce titre un tournant. La migration des conflits à des milliers de kilomètres des côtes européennes a considérablement complexifié la logistique et les ressorts de la projection des forces navales. La prise en compte de l'impératif d'une défense coloniale, découlant de cette situation et impliquant une permanence navale dans les colonies, est une donnée à prendre en compte. Il interroge d'autant plus qu'il démultiplie considérablement les effectifs expédiés à travers le globe en période de paix. Il ne s'agit plus de gérer des bâtiments de guerre au compte-goutte hors des périodes de conflits. La station navale est une projection navale programmée, lointaine et de longue durée. En ce sens, elle s'inscrit dans une organisation où l'imprévu doit être réduit au maximum.

L'effort mené par les chercheurs anglo-saxons et espagnols a mis en lumière l'étendue et le développement précoce des installations navales dans le bassin caribéen et en Amérique

¹⁰ Musée national de la Marine, 13 PA 28, notice du *Brillant*, vaisseau abattu en carène, avant 1829.

¹¹ Musée national de la Marine, 13 PA 29, Diorama de l'abattage en carène de l'*Artémise* à Tahiti, 1839.

¹² L'autarcie des bâtiments de guerre est défendue par Michèle Battesti, « Les points d'appuis de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Lavauzelle/DGA, 2004, p. 12.

du Nord¹³. Dernièrement, David Plouviez, s'est attelé, avec beaucoup de justesse, à ébaucher la problématique d'une étude comparative entre les ports coloniaux. Il y constate le faible nombre de synthèses sur les bases outre-mer françaises¹⁴. La cartographie et la hiérarchisation des ports militaires pour l'océan Atlantique, réalisées par l'auteur sont bien nécessaires pour comprendre et visualiser l'effort mené par les puissances maritimes européennes. L'auteur donne un éclairage synthétique de la variété des ports et de leur capacité à entretenir des forces navales. Aussi distingue-t-il cinq degrés de services portuaires : avitaillement (eau, vivres, bois), réparations mineures ou lourdes (carénage, mâtage, gouvernail, etc.), entretien de la flotte (l'accueillir, la mettre à l'abri dans une rade suffisamment grande pour la protéger des vents et de la houle et lui offrir le ravitaillement nécessaire à plusieurs milliers d'hommes) et construction navale. De ces services, une hiérarchie portuaire émerge allant de l'escale de rafraîchissement à la base navale. Toutefois, la carte proposée, de même que les réflexions ne portent toutefois que sur l'espace atlantique.

C'est également sur l'espace atlantique et plus précisément vers les Antilles que notre regard se porte prioritairement. Deux des trois bases navales étudiées y sont implantées : Fort-Royal et Cap-Français. Quant à la troisième, elle est située au-delà du Cap de Bonne Espérance et dans l'archipel des Mascareignes ; en effet, c'est à Port-Louis de l'Île de France que la France développe une base navale pour l'océan Indien. Si notre attention s'est concentrée sur trois bases navales c'est essentiellement parce que les différentes stations navales françaises ne disposent pas forcément de bases navales à partir desquels opèrent les bâtiments de guerre. À Terre-Neuve et aux côtes occidentales d'Afrique, les unités mobilisées croisent sans le soutien d'une base navale. Enfin, la station navale de la Méditerranée se distingue grâce au voisinage de la métropole. La présence de la base navale de Toulon confère une rapidité d'exécution à la station navale, faisant très justement dire à Jean Meyer que cela fait d'elle une station navale plus « forte, en réalité qu'elle ne semble, puisque la proximité de Toulon permet d'opérer une rotation très rapide¹⁵ ».

¹³ Marina Alonso Mora, Carlos Martinez Shaw, « Los astilleros de la America colonial », in A. Castellero Calvo (dir.), *Historia General de América latina, Consiladación del orden colonial*, vol. III, 1, Paris, Unesco, 2000, p. 279-303 ; Inglis C. Douglas, « The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century », *New Aspects of Naval History*, Selected Papers from the 5th Naval History Symposium, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Co. Of America, 1985, p. 47-58 ; Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1965, p. 348 ; Julian Gwyn, *Ashore and Afloat ; The British Navy and the Halifax Naval Yard before 1820*, 2004, p. 366.

¹⁴ David Plouviez, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2015, p. 101.

¹⁵ Jean Meyer, « Stratégie, politique et grands voyages, 1770-1850 », *Rochefort et la mer*, n°4, Grands voyages de découverte du XVII^e siècle à nos jours, Université Francophone d'été Saintonge-Québec, 1988, p. 135.

2. Accueillir les bâtiments stationnaires

La priorité est de maintenir ce qui reste en l'état. Les plans d'eau font prioritairement l'objet de toutes les attentions. Peut-être oublie-t-on souvent qu'un port est avant tout un lieu de refuge, si possible défendable. Les plus gros bâtiments atteignent plus de 3 000 tonneaux. Le tirant d'eau du vaisseau la *Ville de Paris* est de près de 6,7 mètres. Tous les ports ne sont pas capables d'accueillir de telles unités. Pour un port, accueillir un bâtiment, c'est le protéger des coups de vent. La réalisation d'un carénage pour les navires de guerre vise donc prioritairement à les mettre à l'abri, puis de faciliter les opérations d'armement, de désarmement, etc.

2.1. Fort-Royal, une base navale limitée

2.1.1. Enrayer l'envasement du Cul-de-sac

Si les officiers de Marine reconnaissent le havre et la rade de Fort-Royal, comme très bons, il n'en demeure pas moins que le port connaît –comme tout port –des problèmes d'envasement. Celui du port militaire de Fort-Royal fait l'objet de plaintes constantes des administrateurs des ports. Avant même la guerre de succession d'Autriche, en 1739, le gouverneur et l'intendant de la Martinique demandent déjà l'envoi d'une machine à curer, véritable ancêtre des dragueuses modernes, car le port « est très envasé¹⁶ ». Comme tout port militaire, le carénage de la capitale administrative de la Martinique nécessite des efforts supérieurs de dragage en raison du plus fort tonnage des bâtiments de guerre.

Pour contrer l'envasement, la pratique la plus courante consiste à utiliser une machine à curer aussi appelée cure-môle. Cette machine est fabriquée en France et envoyée en pièces détachées vers les colonies où elle est finalement assemblée. Une gravure de Nicolas-Marie Ozanne¹⁷, datée de 1780, nous permet d'en découvrir une bien distinctement¹⁸. Cette dernière, est aisément reconnaissable par le déséquilibre de sa double roue¹⁹.

¹⁶ ANOM, Col., C^{8A} 50 f°3, lettre du 4 janvier 1739, Champigny de Noroy et La Croix, gouverneur et intendant des Îles du Vent.

¹⁷ BnF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 224 DIV 3 P 20 D, *Le Cul-de-Sac dans l'isle de la Martinique, vu du mouillage*, Nicolas-Marie François Ozanne, Jeanne François Ozanne, 1780.

¹⁸ Annexe n°34, p. 530.

¹⁹ Pour plus de détails sur les machines à curer, voir Sylviane Llinares, « l'entretien des « ports de France » à l'époque moderne. Techniques, mises en œuvre et innovations (XVII^e-XVIII^e siècles) », Sylviane Llinares, Benjamin Égasse et Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (XVI^e-XX^e siècles)*, Coll. Histoire, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2018, p. 15-41.

En 1767, après la guerre de Sept Ans, le dragage du Cul-de-sac en Martinique est entrepris par M. Dussault²⁰. Dès 1774, la machine construite vers 1770 est déjà à bout de souffle²¹. Si une nouvelle machine semble être expédiée au cours de la guerre d'Indépendance américaine, nous savons avec certitude que deux nouvelles machines à curer sont déposées, en juillet 1786, lors du passage de la flûte la *Lourde*, commandée par Saulnier²². C'est le vicomte de Beaumont qui est chargé d'organiser le chantier. Malgré les travaux entrepris durant la décennie 1770, l'état du port est mauvais. L'envasement est accentué par l'encombrement d'un nombre important de carcasses de navires. Cette situation est courante pour tous les ports des Antilles et de l'océan Indien soumis au passage de nombreux cyclones. Ces derniers drossent régulièrement des navires marchands ou de guerre sans qu'il soit toujours possible de les renflouer. Au demeurant, ces carcasses constituent de réels dangers pour les navigations. Certaines affleurent tout juste à la surface de l'eau lors de la pleine mer et contribuent à l'envasement des rades en retenant les sédiments. Le nettoyage du port est une affaire très coûteuse et de longue haleine. Le vicomte de Damas estime son coût à plus de 300 000 l.t. compte tenu de la difficulté de la tâche et du paiement des ouvriers. La présence d'une division navale dans les îles est une excellente nouvelle pour le gouverneur. Il dispose dès lors d'une main d'œuvre nombreuse et indolore financièrement pour la colonie. Le vicomte de Damas rapporte quelques détails du chantier et observe la décision prise par Beaumont : « il les a occupés par détachement et en divers temps à retirer les carcasses du port, nous avons fait distribuer aux ouvriers de la limonade faite avec des citrons et du tafia, pas un seul homme n'a été incommodé de ce travail, et il y a déjà plusieurs carcasses enlevées²³ ».

Malgré les travaux effectués par les équipages de la division du vicomte de Beaumont, les travaux ne sont pas achevés lors du départ du chef de division pour les Îles sous le Vent. Il faut en réalité attendre la veille de la Révolution pour voir la conclusion de ces derniers. C'est le 1^{er} juillet 1789, que le vicomte de Pontevès-Gien se félicite enfin d'avoir terminé le nettoyage du Cul-de-sac. Il se garde bien à cette occasion de rappeler le travail effectué par ses prédécesseurs. Finalement, le port est vidé des treize carcasses de navires qui l'encombraient avec l'aide du lieutenant du port Destourelles et de l'équipage de l'*Illustre* qu'il commande²⁴. Parmi les treize bâtiments coulés et pourrissants, on compte deux anciens navires de la station navale, le *Chien de Chasse* et la *Suzanne*.

²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 110 f^o192, lettre du 29 juillet 1767, Baron d'Arros au secrétaire d'État de la Marine.

²¹ ANOM, Col., C^{8A} 73 f^o261, lettre du 13 avril 1774, Nozières et Tascher au secrétaire d'État de la Marine.

²² ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o54, lettre du 10 juillet 1786, Damas et Foullon d'Ecotier au secrétaire d'État de la Marine.

²³ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o9, lettre du 8 mai 1787, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

²⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o203, lettre du 1^{er} juillet 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

2.1.2. Le développement de l'arsenal

Illustration 1. Plan de Fort-Royal de la Martinique



Sources : ANOM, 13DFC407A, Plan de la ville et du Fort-Royal relatif à l'état des projets de 1785 et à celui des bâtiments tant civils que militaires appartenant au roi qui y est joint, non signé, 1er septembre 1784 et C^{8A} 89 f° 26, Plan de la ville du Fort-Royal avec indication du tracé prévu pour la canalisation qui apportera au port l'eau de la rivière Levassor, janvier 1789.

Au lendemain des deux guerres, de nombreux marins émettent des réserves sur la principale base navale des Antilles. En outre, officiers de la Marine ou administrateurs coloniaux, sont tous d'accord pour critiquer l'état de délabrement du port de Fort-Royal. En 1784, au retour de la paix, le maréchal de Castries éprouve le besoin de faire l'état des lieux des ports antillais dont il reconnaît qu'il s'agit de « la partie dans laquelle il y a le plus à faire²⁵ ». Une circulaire est envoyée aux deux gouverneurs des Îles du Vent et sous le Vent et vise à faire le point sur la situation des ports. L'intérêt se porte autant sur les travaux déjà effectués que sur ceux projetés. Les administrateurs sont invités à prendre contact avec les ingénieurs des colonies afin d'exposer au ministre les projets d'aménagements réalisables. Des plans doivent être fournis ainsi que l'inventaire des infrastructures existantes ou projetées afin que le secrétaire d'État de la Marine puisse juger et prendre de nouvelles dispositions. Ce recensement doit aussi permettre de réduire les successions de dépenses accumulées et éparpillées durant la guerre d'Indépendance américaine. La paix revenue, les postes administratifs nécessaires lors des grandes concentrations navales mais désormais inutiles sont supprimés. L'inventaire ne doit pas rimer pour autant avec grands travaux. Le maréchal se montre bien clair vis-à-vis du gouverneur Damas : « ce n'est pas le temps d'entreprendre au Fort-Royal aucun ouvrage qui soit relatif à la Marine²⁶ ». L'heure est à l'état des lieux et à la diminution des frais engagés durant le conflit.

L'essentiel des réflexions porte sur l'aménagement de l'arsenal. Damas plaide pour un emplacement « au-delà du canal qui communique au port, et qui séparera cet établissement de la ville ». La « position avantageuse » de l'emplacement choisi permet « [de]préserver du feu, et [de]l'isoler de manière à prévenir les obstacles qui pourraient s'opposer à la célérité des mouvements pendant la guerre. On s'occupe à en dresser les plans et devis²⁷ ». Claret de Fleurieu, en qualité de directeur des ports et arsenaux²⁸, est naturellement sollicité pour les réflexions autour de l'aménagement du port. Il commente avec beaucoup d'intérêt les retours du terrain des officiers de Marine. Les commentaires qu'il note sur la correspondance du comte de Kersaint, alors commandant des forces navales aux Îles du Vent, sont tranchants. Il confirme la description faite par l'officier breton, observant : « qu'il est difficile de concevoir quand on connaît le port du Fort-Royal comment on a pu y faire radouber et subsister les armées

²⁵ ANOM, Col., B 186 f°134, lettre du 24 juillet 1784, le secrétaire d'État de la Marine à Bellecombe, Damas et Clugny.

²⁶ ANOM, Col., B 186 f°30, lettre du 28 mars 1784, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas.

²⁷ ANOM, Col., C^{8A} 85 f°141, lettre du 1^{er} janvier 1785, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

²⁸ Pierre M. Niaussat, *Fleurieu les naturalistes de son temps*, dans Ulane Bonnel (dir.), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Economica, Paris, 1992, p. 165.

nombreuses pendant la guerre dernière²⁹ ». Il nie également avec simplicité l'existence d'un arsenal de Marine à la Martinique : « le fort Bourbon et tous les autres ouvrages dont le bassin est entouré ont été élevés pour protéger l'arsenal et le mouillage des vaisseaux, l'un n'existe pas, l'autre se détruit ». Plus intéressant encore, il donne un détail de l'organisation ayant cours au Fort-Royal. Le service de la Marine ne disposant pas de moyens propres, les administrateurs sont contraints de se tourner vers l'extérieur et faire appel à des personnes privées. Il serait d'ailleurs intéressant d'en connaître le profil.

Grâce à plusieurs plans conservés dans les dépôts des archives d'outre-mer et dans ceux de la Bibliothèque nationale de France, nous savons qu'en 1774, les infrastructures militaires du port sont plus que limitées. Des quais existent mais seulement à l'ouest de la citadelle ; à l'Est, le port du carénage n'en dispose pas³⁰. Faute de quais pouvant servir pour le carénage, il faut utiliser un ponton. Il s'agit en l'occurrence de l'ancien vaisseau de ligne le *Fantasque*, arrivé dans la colonie juste après la guerre d'Indépendance américaine³¹. En 1785, le vaisseau le *Réfléchi* l'utilise pour réparer sa guibre³² endommagée³³. Le projet de quais en maçonnerie conçu par François de Bexon, sous-directeur des fortifications, laisse observer un trait de côte sablonneux encore vierge de tout équipement, hormis un môle de débarquement³⁴. Cela explique certainement l'amarrage répété de la corvette la *Flèche* le long du quai de la Savane comme le rapporte le chevalier de Cotignon³⁵. Le quai donne l'apparence d'être couramment utilisé par les officiers de Marine puisque Cotignon s'y amarre une seconde fois à bord de la goélette la *Légère* dont il a pris le commandement³⁶.

Par ailleurs, les magasins jouxtant le port sont plus que limités. On ne dénombre que trois bâtiments situés au fond du port du Carénage, en face de la pointe des Capucins. Il s'agit d'un magasin pour l'artillerie et de deux pour la Marine. En dix ans, la situation évolue peu. Quelques bâtiments sortent de terre le long du canal enserrant la ville. Le magasin de l'artillerie,

²⁹ ANOM, Col., C^{8A} 84 f°274, mémoire du 27 janvier 1784, comte de Kersaint au maréchal de Castries.

³⁰ BnF, GED-7532, *Plan de la ville et citadelle du Fort-Royal de la Martinique fait en 1774*, n.s.

³¹ Nous n'observons pas dans les archives consultées de navires coulés pour pratiquer de carénage comme il est parfois usage de faire dans les colonies anglaises. Voir Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1965, p. 343.

³² Assemblage de pièces de construction réunies sur la face extérieure de l'étrave servant à consolider le mât de beaupré (Article « Guibre » dans Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la Marine à Voile*, Éditions de la fontaine au Roi, Paris, 1987).

³³ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 96, journal de navigation du *Réfléchi*.

³⁴ ANOM, 13DFC392A, *Plan d'une partie du Carénage et partie du canal attenant au dit port, pour servir aux projets d'un quai en maçonnerie au pourtour du port, & de dessécher par des remblais la Savane*, François Henri Charles de Bexon, sous-directeur des fortifications, 27 avril 1784.

³⁵ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 152.

³⁶ *Ibid.*, p. 174.

situé le long des jardins qui jouxtent la maison de l'intendant, passe dans le giron de la Marine. Il subit plusieurs modifications et, porte en 1789, le titre « d'arsenal de l'artillerie³⁷ ». De l'autre côté des jardins se trouvent les forges, ainsi que la boulangerie. Ce qui est présenté dans un plan de 1785 comme un arsenal de Marine regroupe quatre magasins ayant pour dimension entre 25 et 35 toises, soit entre 50 et 70 mètres de longueur³⁸. L'ensemble est clos sur le papier. Jusqu'en 1786, l'atelier de voilerie est installé dans le magasin des effets de Marine, favorisant les vols réguliers lors du passage des ouvriers de l'arsenal. Quant à l'atelier de la garniture, lieu où l'on prépare et répare le gréement, il est situé dans une maison particulière louée chèrement par l'intendant. Ce n'est qu'à la fin de l'année 1786 que les deux ateliers sont rassemblés au sein de l'arsenal³⁹. Enfin, la porte d'entrée de l'arsenal donne sur la ville et non sur le port ce qui complique la manutention portuaire⁴⁰.

Dans l'ensemble, la vision de l'arsenal n'est guère réjouissante. Le garde-magasin Peyret confirme le délabrement des magasins décrit par Kersaint et Fleurieu. Dès 1784, il réclame la mise hors d'air de plusieurs bâtiments⁴¹. L'absence de magasins fermés est également confirmée dans la correspondance par le nombre d'occurrences faisant référence au pourrissement des bois conservés dans le port ainsi que celui des voiles et des cordages⁴². Les pertes sont grandes. Ici, le gréement du *Fantasque*, nouvellement désarmé au Fort-Royal pour servir de ponton et de magasin, est déposé à l'air libre sans aucune protection⁴³. Plus loin d'autres cordages auraient pu être conservés « si l'on avait pu les mettre à l'abri des injures de l'air⁴⁴ ». Les bois de construction sont aussi touchés, comme le rapporte avec regret M. Du Bouzet :

C'est avec la plus grande douleur que nous avons reconnu que la plus grande partie de ces bois était absolument pourrie, et que le même sort menace le peu qu'il en reste. Il serait ainsi, Monseigneur

³⁷ ANOM, Col., C^{8A} 89 f°26, Plan de la ville du Fort-Royal avec indication du tracé prévu pour la canalisation qui apportera au port l'eau de la rivière Levassor, janvier 1789.

³⁸ ANOM, 13DFC407A, *Plan de la ville et du Fort-Royal relatif à l'état des projets de 1785 et à celui des bâtiments tant civils que militaires appartenant au roi qui y est joint*, non signé, 1^{er} septembre 1784 et C^{8A} 89 f°26, *Plan de la ville du Fort-Royal avec indication du tracé prévu pour la canalisation qui apportera au port l'eau de la rivière Levassor*, janvier 1789.

³⁹ ANOM, Col., C^{8A} 86 f°286, lettre du 12 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁰ Boris Lesueur, « L'arsenal introuvable : Fort-Royal (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 94.

⁴¹ ANOM, Col., C^{8B} 16 f°1, note relative aux réclamations du sieur Peyret, garde-magasin de la Martinique, au sujet du mauvais état des bâtiments.

⁴² ANOM, Col., B 186 f°92, lettre du 17 septembre 1786, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas et Petit de Viéville.

⁴³ ANOM, Col., C^{8A} 86 f°286, lettre du 12 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁴ ANOM, Col., C^{8A} 86 f°29, lettre du 19 mai 1786, vicomte de Damas et Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

d'une conséquence essentielle d'ordonner le plus tôt possible la construction de hangars pour y loger cette portion de bois encore saine⁴⁵.

Plusieurs témoignages confirment également le mauvais état de plusieurs magasins et le besoin de réparations. L'officier de Mine y va de son commentaire et rappelle au maréchal « qu'à chaque coup de vent, la pluie entre presque partout⁴⁶ ». En 1788, les bâtiments de l'arsenal sont affaiblis plus encore par le passage d'un cyclone détruisant un tiers des magasins de la Marine sur l'emplacement cédé par l'artillerie⁴⁷. Le témoignage du commandant de la station rend compte de la fragilité des installations :

[Le magasin]des vivres est à rebâtir en entier, ayant été bâti sur un sol marécageux, sans pilotis, ni grillages, et sur des murs trop faibles pour pouvoir soutenir une charpente. On peut le faire durer encore quelque temps par le moyen des réparations les plus urgentes, mais il faudrait les renouveler après chaque hivernage⁴⁸.

Même si le commandant reconnaît une construction plus solide, les magasins pour les effets de marine ne sont pas épargnés. Ils ne sont :

[...]point ou mal pavés, et leur sol est aussi bas que le terrain, ce qui les rend nécessairement très humides, il n'y en a point de convenable pour y mettre du bois de construction [...][Le magasin]qui nous a été cédé par l'artillerie et qui est dans notre enceinte a besoin d'être rebâti en entier⁴⁹.

L'expectative des administrateurs est visible. Plus encore que le manque de financement, « l'attente de votre décision sur les projets qui vous ont été adressés relativement à l'arsenal arrête messieurs les ingénieurs, qui se bornent pour le moment aux plus indispensables⁵⁰ ». À toutes ces demandes, les réponses visent perpétuellement à temporiser⁵¹. Dans l'attente d'une décision du secrétaire d'État de la Marine, les officiers aménagent tant bien que mal, chacun à leur tour, et par petites touches, le port et l'arsenal. Kersaint ordonne quelques travaux avant d'entamer sa campagne d'évolution ; constatant l'étroitesse de l'arsenal de Marine, il propose donc de construire en maçonnerie les prochains hangars afin d'éviter les risques d'incendie⁵². Or, le plus souvent, les réparations de tels bâtiments ou leur construction

⁴⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o28, lettre du 12 novembre 1784, Dubouzet au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 178 f^o94, lettre du 9 décembre 1788, Mine Quinson au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁷ ANOM, Col., C^{8A} 88 f^o261, lettre du 23 août 1788, chevalier de Villevieille au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o158, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o158, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁰ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o286, lettre du 12 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o80, lettre du 10 juillet 1788, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

⁵² AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o174, lettre du 23 mai 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

pour protéger temporairement des objets de marine sont réalisées grâce à des bois de récupération. C'est ainsi que le commandant Pontevès-Gien construit, durant le printemps 1789, un chantier pour les ancres avec les bois des carcasses du Cul-de-sac⁵³.

La dégradation des conditions d'accueil est un frein aux opérations navales. Le chevalier de Puget est contraint de rapporter en France des fournitures qu'il ne peut conserver dans les magasins faute de place, mais surtout à défaut de pouvoir les conserver dans des conditions optimales⁵⁴. Le pourrissement s'observe particulièrement pour les vivres. Plusieurs lots de vivres doivent par exemple être vendus aux enchères en raison de leur mauvaise conservation dans les magasins⁵⁵. Certaines pièces de mâture courantes manquent. Dans l'exemple qui suit, il s'agit pourtant de pièces de faible dimension à destination d'une corvette. Le chevalier de Cotignon raconte :

Après trois jours de repos, on commença à travailler aux réparations de la corvette. M. de Frammont fit couper au moins dix pieds de la mâture, tant du mâ de misaine que de celui de l'artimon et des mâts d'hune, on proportionna aussi le grand mâ qu'on eut beaucoup de peine à trouver dans l'arsenal⁵⁶.

Outre le défaut d'infrastructures portuaires essentielles, le port ne dispose pas d'aiguade. Le ravitaillement en eau doit donc se faire à l'extérieur de la ville. Dans la majorité des cas, cette corvée est faite à Saint-Pierre. Durant la guerre d'Indépendance américaine, à l'initiative du marquis de Bouillé, le service d'eau est réalisé dans l'anse Beauséjour, à l'ouest de la ville de Fort-Royal⁵⁷. Cette pratique est abandonnée dès le retour de la paix, autant en raison de la mauvaise qualité de l'eau que des conditions difficiles de transport, la source se retrouvant contre le vent lors du voyage retour. Entre 1784 et 1789, trois projets successifs sont formés et visent à creuser un nouveau canal afin d'approvisionner à la fois le fort Bourbon, la ville et la citadelle du carénage. Le secrétaire d'État de la Marine n'y donne aucune suite en raison des coûts estimés. Le premier projet est évalué à plus de 600 000 livres tournois. Il doit raccorder conjointement la rivière l'Or, le Fort-Bourbon, l'aiguade du Carénage, la citadelle, la place d'armes et les rues de la ville. Le second, moins cher, évite Fort-Bourbon mais alimente les autres lieux précédemment évoqués. Enfin, le dernier projet est réduit à la somme de

⁵³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o196, lettre du 15 mai 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁴ ANOM, Col., B 188 f^o132, lettre du 29 juillet 1785, le secrétaire d'État de la Marine à MM. Bellecombe et Bongar

⁵⁵ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o252, 24 octobre 1784, tableau récapitulatif des ventes.

⁵⁶ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 153.

⁵⁷ ANOM, Col., C^{8A} 89 f^o23, lettre du 7 février 1789, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

130 000 livres tournois et se concentre sur la citadelle du Carénage. Les premières réflexions et travaux restent en partie lettre morte et ne seront pas de nouveau étudiés avant 1789⁵⁸.

En l'absence d'une volonté politique forte et tournée vers l'aménagement du site, les administrateurs coloniaux cherchent à maintenir l'existant. Il s'agit en l'occurrence de maintenir la capacité d'accueil du Carénage par le curage du plan d'eau, le relèvement des carcasses et l'amélioration des conditions d'accueil. Le fait que les travaux portent essentiellement sur le plan d'eau est révélateur de l'absence d'infrastructures et du retard français en matière de base navale ultramarine.

2.2. Le Cap-Français, une base en devenir

À la fin de l'Ancien Régime, Saint-Domingue connaît une évolution rapide de sa capacité d'accueillir des forces navales. Alors qu'en 1771, Bourgeois de Boynes reconnaissait l'inexistence d'une base navale à Saint-Domingue, précisant néanmoins qu' :

Il y a longtemps qu'il est question d'établir à Saint-Domingue des magasins de marine à l'instar des Îles du Vent afin que les vaisseaux du roi qui y sont en croisières puissent trouver les ressources dont ils auront besoin, soit pour les mettre en état de prolonger la durée de leur campagne, soit pour se réparer après quelques combats⁵⁹.

La prise de conscience est intéressante mais l'ambition reste faible. Il n'est question que de magasins de Marine, soit certainement le degré de construction le plus léger que l'on puisse envisager. Le secrétaire d'État de la Marine ne règle d'ailleurs pas la question de leur emplacement. L'établissement de magasins doit-il se faire au Cap-Français, au Port-au-Prince ou au Môle Saint-Nicolas ? Sans prendre de décision, Bourgeois de Boynes continue de prospecter et de s'informer. Il charge ainsi le gouverneur et l'intendant –Nolivos et Montarcher –de s'entretenir avec Courardin Ducastillon, lieutenant de vaisseau pour « déterminer la nature et la quantité des articles nécessaires, soit pour indiquer les moyens de conserver les mâtues sous l'eau⁶⁰ ».

Durant les années 1770, le Môle Saint-Nicolas retient particulièrement l'attention des autorités coloniales et métropolitaines. Le projet du gouverneur de la Vallière est ambitieux. Il envisage d'y construire des « magasins nécessaires à pouvoir radouber quatre vaisseaux, qu'on

⁵⁸ François Thésée, *Le développement de la ville du Fort-Royal au XVIII^e siècle*, Conseil régional de la Martinique, coll. « Connaissance du patrimoine », Fort de France, 2008, p. 47.

⁵⁹ ANOM, Col., B 138 f°105, lettre du 11 juillet 1771, Bourgeois de Boynes à Nolivos et Montarcher.

⁶⁰ ANOM, Col., B 138 f°105 verso, lettre du 11 juillet 1771, le secrétaire d'État de la Marine à Nolivos et Montarcher.

y établisse les forges, une machine à mâter, toutes les choses nécessaires pour pouvoir caréner et virer en quille le plus gros vaisseau⁶¹ ». Assez rapidement le projet capote malgré de substantielles sommes déjà engagées. Situé idéalement, entre deux côtes privilégiées, proche du canal entre Saint-Domingue et Cuba, dans une rade fermée, l'établissement a tout d'un site idéal. Néanmoins, l'éloignement excessif des principaux axes principaux de circulation, associé au risque sismique a pourtant raison du projet initial, interrompant rapidement le financement et les travaux commencés.

Port-au-Prince ne retient guère l'attention des autorités. Siège du gouvernement de l'île, ainsi que du commandement des forces navales, le port dispose de la présence permanente et soutenue d'unités de guerre françaises⁶². Toutefois, les infrastructures portuaires restent toutefois sommaires pour la station navale ; seuls les quais de la ville du Port-au-Prince, dont la construction est proposée dès 1751, semblent bien avancés et en voie de finition à la veille de la Révolution. Le projet de construire des quais, proposé dès 1751, est en voie de finition⁶³. Le port dispose donc d'un quai représentant près des deux tiers du front de mer de la ville. Moreau de Saint-Méry ne donne que peu d'informations sur la nature de ces quais. La seule explication donnée est relative à la formation d'une estacade de pieux le long du rivage et à l'exécution d'un remblayage, sans qu'il ne soit fait mention de quai maçonné⁶⁴. Le 26 novembre 1788, les deux administrateurs donnent un cadre légal à ce qui devient le quai du roi⁶⁵. Il s'étend à partir de cette date du magasin de l'artillerie jusqu'à la fin du quai, soit proche de la batterie de Sainte-Claire. À cet endroit, il se termine par une cale. Cet espace est ainsi réservé aux opérations de la Marine⁶⁶. Le reste des quais, connu sous le nom de quais de Rohan, est à l'usage du commerce. La séparation des deux espaces entre la partie réservée au commerce et celle dévolue à la Marine n'est symbolisée que par deux poteaux où il y est écrit « quai réservé pour le service du roi⁶⁷ ». La clôture qui fermait les magasins, détruite depuis le tremblement de terre de 1770, n'a pas été reconstruite⁶⁸.

⁶¹ ANOM, Col., C^{9A} 140, lettre du 6 juillet 1772, La Vallière au secrétaire d'État de la Marine.

⁶² AN, Paris, Marine, B⁴ 278 F⁶, lettre du 5 octobre 1787, La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine.

⁶³ BnF, GESH18PF 149DIV7P12D, *Plan du Port-au-Prince pour servir au projet général de sa défense par mer et à la construction indispensable des bâtiments nécessaires au service du roi*, 1751.

⁶⁴ Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, tome II, p. 1046.

⁶⁵ BnF, GESH18PF 149DIV7P15, *Plan de la ville du Port-au-Prince*, La Merveillère, 1788.

⁶⁶ Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, tome II, p. 1048.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 1048.

⁶⁸ ANOM, Col., C^{9A} 141, lettre du 24 octobre 1772, Montarcher au secrétaire d'État de la Marine.

Après l'abandon des travaux du Môle Saint-Nicolas, le choix du port n'est pas fixé. Disruptif, le comte de Kersaint propose en 1775 de s'appuyer sur l'alliance entre les Bourbons, estimant que « c'est à l'Espagne qu'il convient d'avoir dans cette île tout ce que ses moyens lui permettent d'entretenir des vaisseaux armés⁶⁹ ». En 1778, Verdun de la Crenne rédige un mémoire consacré à la défense des colonies françaises de l'Amérique où il laisse percevoir le peu d'évolution depuis le ministère de Bourgeois de Boynes. Défendant la construction d'un établissement pour la Marine à Saint-Domingue, il constate toutefois « qu'il n'y a encore aucun établissement maritime qui puisse porter ce nom⁷⁰ ». Malgré l'abandon du Môle Saint-Nicolas, le marin continue d'y croire, de même qu'il porte une attention particulière à Fort Dauphin protégé par sa baie fermée.

De son côté, Vincent de Montarcher, l'intendant, penche de son côté pour le Cap-Français et motive son inclination avec quelques explications :

La plaine du Cap et dépendance vaut pour tout le reste de la colonie, la moitié des vaisseaux qui nous viennent s'y expédient. C'est au Cap que se fait tout notre commerce extérieur [...]le Cap est le port le plus au vent [...]ces considérations [...]me donnent lieu de penser que le dépôt général des approvisionnements de la Marine et autres, doit être au Cap⁷¹.

Or, à cette date, les infrastructures portuaires du Cap-Français paraissent faibles. Malouët, sous-commissaire puis commissaire de la Marine à Saint-Domingue entre 1767 à 1774, ne fait par exemple aucune mention des aménagements du Cap-Français dans ses mémoires⁷², ne s'attachant qu'aux aspects politiques internes à Saint-Domingue. Jusqu'à la fin de la guerre d'Indépendance américaine, les aménagements portuaires demeurent limités. Ce n'est qu'une fois le conflit terminé que les aménagements de la capitale économique de l'île vont croissant. La chronologie reste néanmoins largement inconnue et laisse apparaître un décalage entre le développement urbain et portuaire d'un côté et la production littéraire et archivistique de l'autre. La correspondance des administrateurs avec les secrétaires d'État de la Marine reste bien muette sur l'aménagement portuaire, préférant s'interroger sur la mise en défense de la colonie et du Cap. Seuls les plans de la ville et du port glanés ici et là dans les fonds de la Bibliothèque nationale de France permettent d'apprécier, avec plus ou moins de détail, le développement de la principale ville de la partie du Nord. Ces derniers restent pourtant

⁶⁹ AN, Paris, Marine, G131 f°1, Mémoire sur la Marine et l'armée navale appliquée à la défense des colonies, comte de Kersaint, 1775.

⁷⁰ ANOM, Col., F^{2C} 8, mémoire du 1^{er} juin 1778, Verdun de la Crenne.

⁷¹ ANOM, Col., C^{9A} 141, lettre du 18 février 1772, Montarcher au secrétaire d'État de la Marine.

⁷² Pierre Victor Malouët, *Mémoires de Malouët*, E. Plon, Paris, 1868, 2 volumes.

Source : BnF, GESH18PF149DIV4P22D, *Plan de la ville du Cap Français et de ses environs dans l'île de Saint-Domingue*, René Phéliepeau, ingénieur-géographe, 1786 et BnF, GESH18PF149DIV4P17/1D *Plan de la baie et rade du Cap-Français dessiné par M. de Foligné, lieutenant de frégate du roi, 1780.*

L'accélération du développement du port est à mettre au crédit du gouverneur La Luzerne lors de son court passage dans l'île entre 1785 et 1787, date à laquelle il est appelé à Versailles pour remplacer le maréchal de Castries, démissionnaire de son poste⁷³. Avant l'arrivée de La Luzerne, l'abbé Raynal est très critique sur les infrastructures militaires de l'île. Selon lui :

[...]le premier objet de sûreté doit être un arsenal dans lequel une escadre puisse être reçue, réparée, radoubée, ravitaillée, où l'on trouve des mâts, des cordages, des agrès, appareils, des magasins pour les contenir, & des maîtres pour les mettre en œuvre ; il n'y a rien de tout cela à Saint-Domingue⁷⁴.

Durant la seconde moitié du dix-huitième siècle, le Cap-Français change progressivement de visage à mesure de l'avancement des aménagements littoraux. Le rivage vierge est progressivement remblayé pour laisser place à des quais⁷⁵, même si ces derniers mettent beaucoup de temps à être concrétisés. À ce sujet, le Cap-Français est d'ailleurs bien mieux doté que le Port-au-Prince⁷⁶. En 1762, un plan figure une ligne de quai à « finir selon les projets précédents⁷⁷ ». Un autre plan, daté quant à lui de 1771, porte toujours son attention sur la réalisation des quais. Le tracé semble cependant quelque peu remanié. En 1783, les quais de l'arsenal sont tracés. Ce n'est que trois ans plus tard, en 1786, que ces derniers apparaissent terminés aussi bien du côté de la ville que de celui de l'arsenal⁷⁸. Ce dernier dispose ainsi d'un quai dit de carénage. Cinquante années se sont donc écoulées entre la construction d'un tel quai à Port-Antonio à la Jamaïque et au Cap-Français à Saint-Domingue⁷⁹. Toutefois, la dénomination reste trompeuse ; en effet, les vaisseaux de ligne ne peuvent y caréner compte tenu de leur tirant d'eau. Ainsi, en 1781, Monteil est obligé de se rendre à La Havane pour

⁷³ Jean Meyer, « Les problèmes de personnel de la marine de guerre française au XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Les hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, juin 1984, *Revue du Nord*, n°1, hors-série, p. 116.

⁷⁴ Guillaume-Thomas Raynal, *Essai sur l'administration de Saint-Domingue*, s. l.

⁷⁵ Isabelle Duhau et Jean Davoigneau, « Cap-Haïtien versus Jacmel, essai sur la ville en Haïti », *Études caribéennes*, Avril-Août 2018, p. 6.

⁷⁶ BnF, GESH18PF 149DIV4019, *Plan des parcs, arsenal [du Cap Français] et de tout le terrain appartenant à l'artillerie et des bâtiments servant à son usage*, Marchand, lieutenant d'artillerie, 10 octobre 1783.

⁷⁷ BnF, Département Cartes et plans, GE C-4673, *Plan de la ville du Cap Français, coste et isle de Saint-Domingue, avec les divers projets proposés à nos seigneurs les Général et Intendant*, Deforges l'ainé, 1762.

⁷⁸ BnF, GESH18PF 149DIV4P22D, *Plan de la ville du Cap Français et de ses environs de l'isle de Saint-Domingue*, René Phéliepeau, ingénieur géographe, 1786.

⁷⁹ Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 16^e année, n°1, *La Marine XVII^e-XX^e siècle*, 1997, p. 129.

caréner ses vaisseaux faute de pouvoir le faire à Saint-Domingue. Il n'est toutefois pas fait mention des frégates et des corvettes. Qu'en était-il ? Ces limites poussent les autorités à chercher des solutions. La construction d'un carénage⁸⁰ sous l'impulsion de M. Gramont, alors capitaine du port du Cap par intérim donne des résultats plus que convenables. Les marchés signés entre l'intendant et M. Gramont se révèlent trois moins élevés que ceux pratiqués jusqu'alors⁸¹. Grâce aux magasins le site permet d'accueillir les équipages et la cargaison, évitant de la sorte les coûts liés à la location de bâtiments de commerce pour y loger les hommes. Les bâtiments peuvent-ils toutefois réellement accueillir autant de personnes ? Il faut rappeler que l'équipage en temps de guerre d'un vaisseau de 74 canons tel que le *Palmier*, est d'environ 700 hommes, sans compter les hardes et tout l'encombrement de l'équipement complet d'un bâtiment de cette dimension. Néanmoins, selon Moreau de Saint-Méry, quatre navires marchands auraient été nécessaires pour recevoir l'équipage et une partie de l'équipement du bâtiment. Le tout se serait chiffré à 300 livres tournois par jour et par navire. Le carénage du vaisseau coûte ainsi près de 1 200 livres tournois par jour rien que pour loger l'équipage⁸². Compte tenu de la durée du carénage, estimée à 45 jours, l'économie est gigantesque et se chiffre à près de 54 000 livres tournois. Comment une telle économie n'a-t-elle pas poussé les administrateurs à disposer plus tôt d'un carénage ?

Alors que l'arsenal se structure et se concentre, le nouveau carénage se situe à près d'un kilomètre du port du Cap, dans la continuité du haut-fond dénommé le Bélier. Le site est, semble-t-il, ancien puisqu'une représentation cartographique de la baie du Cap-Français datant de 1717 situe déjà le lieu comme « endroit où l'on carène les vaisseaux⁸³ ». Son éloignement peut être un handicap mais il permet également de maintenir hors de la ville les équipages des bâtiments du roi. En juillet 1783, le carénage peut recevoir jusqu'à trois navires marchands ou un vaisseau de guerre et un navire marchand. Il dispose de quatre caliornes, deux poulies de retour, de cabestans, d'une chaudière à brai, etc.

À proximité de la ville, s'avancant dans la rade et approvisionnée par de l'eau provenant des puits du magasin général, se trouve une fontaine, dite d'Estaing. S'agit-il d'une fontaine similaire à celle de Lupin sur la commune de Port-des-Barques ? Cette dernière est dédiée aux

⁸⁰ Lieu où l'on effectue un carénage.

⁸¹ Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, tome I, p. 467

⁸² *Ibid.*

⁸³ BnF, département des Cartes et Plans GE B-1197, *Veüe et perspective du Cap François. Scituée ans l'isle de St. Domingue avec toutes les observations et dangers de l'entrée de la baye, faite et levée par le chevalier du Sault, lieutenant de vaisseau en 1717.*

bâtiments de guerre. Ailleurs, la place Saint-Louis est remplacée par un parc d'artillerie. Marchand, en bon officier d'artillerie, représente parfaitement sur son plan l'alignement des canons⁸⁴, de même que les pyramides de boulets, figées magnifiquement dans les représentations des arsenaux français par Vernet. L'ancienne caserne devient quant à elle l'emplacement du nouvel arsenal⁸⁵. Parmi plusieurs dizaines de bâtiments, l'arsenal dispose d'un magasin aux cordages, d'une poudrière –naturellement à l'écart du reste des bâtiments –d'une forge et d'un magasin pour les affûts de canons de la Marine. L'état des magasins se distingue de ceux du Fort-Royal, et reçoit le satisfecit du maréchal de Castries pour « être bien couverts et très secs [...]rangés dans l'ordre désirable⁸⁶ ». La boulangerie est très clairement visible sur les plans, cette dernière semble d'ailleurs particulièrement importante. Avec les précautions habituelles à prendre vis-à-vis des représentations cartographiques, elle représente –en termes de surface –la moitié des magasins généraux ; alors qu'elle n'est constituée que d'une seule aile en 1762, la représentation de la ville⁸⁷ en 1800 montre un ensemble architectural homogène, constitué de quatre bâtiments attenants et fermés. En 1783, nous ne retrouvons aucune référence à un hangar pour les voiles ; trois ans plus tard, le plan ne le figure pas non plus même si l'on retrouve légèrement à l'écart de l'arsenal – environ 150 toises⁸⁸ – un bâtiment notifié comme hangar, sans affectation particulière. Finalement, ce n'est que sur le plan de 1800 que ce hangar est affecté spécifiquement aux voiles. Enfin, les magasins aux vivres sont séparés de l'arsenal et semblent être intégrés aux magasins généraux, installés dans la continuité du parc d'artillerie, sur l'emplacement de l'ancienne caserne. Ces magasins sont tout à fait essentiels à la station dominguoise car c'est au Cap que l'on dépose les vivres et les approvisionnements pour les bâtiments de la station⁸⁹. Si en 1783, aucune mention d'un hangar aux mâtures n'est faite, nous retrouvons la figuration d'un tel ouvrage aux abords du parc d'artillerie en 1786. Par la suite, celui-ci est déplacé à l'écart des bâtiments de l'arsenal. Nous retrouvons d'ailleurs à ses côtés un hangar dédié pour la voilure. À la veille de la Révolution française, tout porte à croire que le Cap-Français supplante le Fort-Royal comme principale base navale des Antilles.

⁸⁴ BnF, GESH18PF 149DIV4019, *Plan des parcs, arsenal [du Cap Français] et de tout le terrain appartenant à l'artillerie et des bâtiments servant à son usage*, par Marchand, lieutenant d'artillerie, 10 octobre 1783.

⁸⁵ En 1784, le directeur des fortifications réalise un plan de l'arsenal projeté au petit-carénage. Les dimensions sont colossales, le bâtiment s'étendant sur près de 50 toises de longueur. Voir ANOM 15DFC0140A, *Plan, profil et élévation de l'arsenal de marine projeté au petit-carénage*, Taverne de Boisforêt, 1784.

⁸⁶ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 29 avril 1786, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁸⁷ BnF, GESH18PF 149DIV4P23/1, *Plan de l'état actuel de la ville du Cap servant à indiquer les progrès de ses reconstructions*, M. Vincent, directeur des fortifications, 1800.

⁸⁸ 150 toises équivalent à environ 300 mètres de distance.

⁸⁹ ANOM Col., C^{9A} 159, lettre du 18 juin 1787, La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine.

2.3. Port-Louis, un arsenal à améliorer dans l’océan Indien

Illustration 3. Port-Louis de l’Île de France



Sources : BnF, GESH 18PF221 DIV1P37, Plan du Port-Louis et du Port Fanfaron, Paris, Chevalier de Solminihac, 22 février 1786 et GE SH 18 PF 221 DIV 1 P 33/1 D, Plan du Port Louis de l'Isle de France levé en 1771 et revu en 1775 de basse mer, Boisquenay, 1775.

2.3.1. Une installation ancienne

Hormis quelques voix discordantes⁹⁰, la majeure partie des officiers et des administrateurs reconnaît la valeur stratégique de l'île de France. Grand connaisseur de l'Île de France, Auguste Toussaint voit dans Port-Louis un lieu clé qui « n'a rien à envier aux autres grands ports des Indes, Bombay, Madras, Calcutta, Batavia, et même à maints ports d'Europe⁹¹ ».

En 1721, les Français mettent pied à l'Île de France. Leur arrivée intervient quelques années après l'abandon de l'île par les Hollandais qui préfèrent alors l'établissement du Cap⁹². Il faut attendre l'arrivée de La Bourdonnais en 1735 pour que l'établissement décolle. C'est à La Bourdonnais que l'on doit l'aménagement du port de Port-Louis. Meilleur refuge pour les navires, ce dernier est alors préféré à Saint-Denis de l'île Bourbon. La Bourdonnais entend donner le rôle maritime à l'Île de France, pourvue de deux bonnes rades (Port-Louis sur la côte nord-ouest et le Grand-Port sur la côte sud-est), pendant que Bourbon fait office de grenier en raison de ses sols fertiles⁹³.

En 1759, alors que le Trou Fanfaron n'est pas encore aménagé, le port comprend une voilerie, un bassin pour les chaloupes, plusieurs ateliers, des magasins, ainsi qu'un hôpital et une poudrière. Seul le bassin des chaloupes est entouré de quais. L'aménagement du port connaît une nouvelle période d'activité, au cours de la décennie 1770, lors de la reprise de l'île par le pouvoir royal. Le Trou Fanfaron est en cours d'aménagement et jette les bases d'un nouvel arsenal de Marine qui est appelé à se développer tout autour de l'hôpital. Après la guerre d'Indépendance américaine, l'arsenal dispose d'une forge, d'une cale de construction pour les navires de servitude, de deux grands et deux petits cabestans. Vingt-deux corps-morts ont été placés à l'intérieur du Trou Fanfaron pour amarrer les vaisseaux et les frégates. L'arsenal vient d'être clôturé. L'aménagement intérieur est réalisé par le pavage des rues et un système d'égout

⁹⁰ Bernardin de Saint-Pierre critique ouvertement le rôle stratégique de l'île : « On regarde encore l'Île de France comme une forteresse qui assure nos possessions dans l'Inde. C'est comme si on regardait Bordeaux comme la citadelle de nos colonies de l'Amérique ». Voir Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'île de France, à l'île Bourbon, au Cap de Bonne Espérance, avec des observations nouvelles sur la nature et sur les hommes*, tome 1, p. 316. Nous retrouvons également un avis similaire relativisant l'avantage stratégique de l'île chez Sonnerat : « Les Anglais maîtres de l'Inde chassent entièrement les Français avant même qu'on soit instruit de la guerre à l'île de France ». Voir Pierre Sonnerat, *Voyages aux indes orientales et à la Chine*, Paris, chez l'auteur, 1782, 2 vol. p. 366-367.

⁹¹ Auguste Toussaint, *Histoire de l'île Maurice*, Que sais-je ?, n°1449, Presses universitaires de France, Paris, 1971, p. 53.

⁹² *Ibid.*, p. 27.

⁹³ Auguste Toussaint, *L'océan Indien au XVIII^e siècle*, Flammarion, Paris, 1974, p. 59.

entermé⁹⁴. Il est intéressant de constater sur la carte très précise de Solminihac, lieutenant de port et chargé des travaux⁹⁵, la représentation d'un canal connectant le bord de mer au ponton de carène. Ce canal sert au passage des chalands utilisés pour le lestage des bâtiments, s'approvisionnant certainement en pierre dans cette partie de la rade. Le port dispose également d'un atelier de voilerie comme en témoigne le chevalier de Cotignon lors de la relâche de la frégate l'*Astrée* en 1787. Les voiles abimées sont désenverguées pour être amenées à terre. Ce n'est qu'à l'appareillage que l'*Astrée* récupère ses « huniers, le perroquet de fougue, l'artimon et les focs⁹⁶ ».

Le port offre deux mouillages distincts pour les frégates et les vaisseaux. Les premières mouillent avec les bâtiments marchands au-devant du port à environ 80 toises du dépôt des poudres. Les vaisseaux de ligne doivent, quant à eux, mouiller non loin de l'île aux tonneliers à environ 350 toises du port. L'entrée du port s'effectue en se touant sur des corps-morts répartis à intervalle régulier, environ tous les 80 mètres sur les bords du chenal, qui indiquent dans le même temps le chemin à suivre.

2.3.2. L'aménagement du Trou Fanfaron

La problématique de l'encombrement du Port-Louis est centrale pour les administrateurs. En 1768, lorsque Jacques Marie Tromelin⁹⁷ arrive à l'île de France, il trouve le port bouché par quatorze épaves de vaisseaux⁹⁸. En 1771, lors de son arrivée à l'île de France, Bernardin de Saint-Pierre observe que « si on compte qu'il y ait un jour assez de superflu pour y faire fleurir le négoce, il faut se hâter de nettoyer le port. Il y a sept ou huit carcasses de vaisseaux qui y forment autant d'îles⁹⁹ ». La même année, un plan du Port-Louis est réalisé par le capitaine de brûlot M. de Boisquenay : il révèle avec intérêt l'emplacement des carcasses de bateaux dans le port. Trois couleurs illustrent la nature des carcasses et distinguent celles dangereuses pour la navigation : « les carcasses qui ne découvrent jamais » sont notifiées en vert, les « carcasses qui couvrent et découvrent » en rouge, les « carcasses qui ne couvrent jamais » en jaune. Si le Trou Fanfaron est assez épargné, nous ne pouvons pas en dire autant de

⁹⁴ ANOM, Col., C⁴ 83 f^o115, mémoire sur l'avancement des travaux du trou Fanfaron, M. Roussel, aide du port, 31 décembre 1788.

⁹⁵ ANOM, Col., B 213 f^o82, lettre du 2 décembre 1787, le secrétaire d'État de la Marine à d'Entrecasteaux.

⁹⁶ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 306.

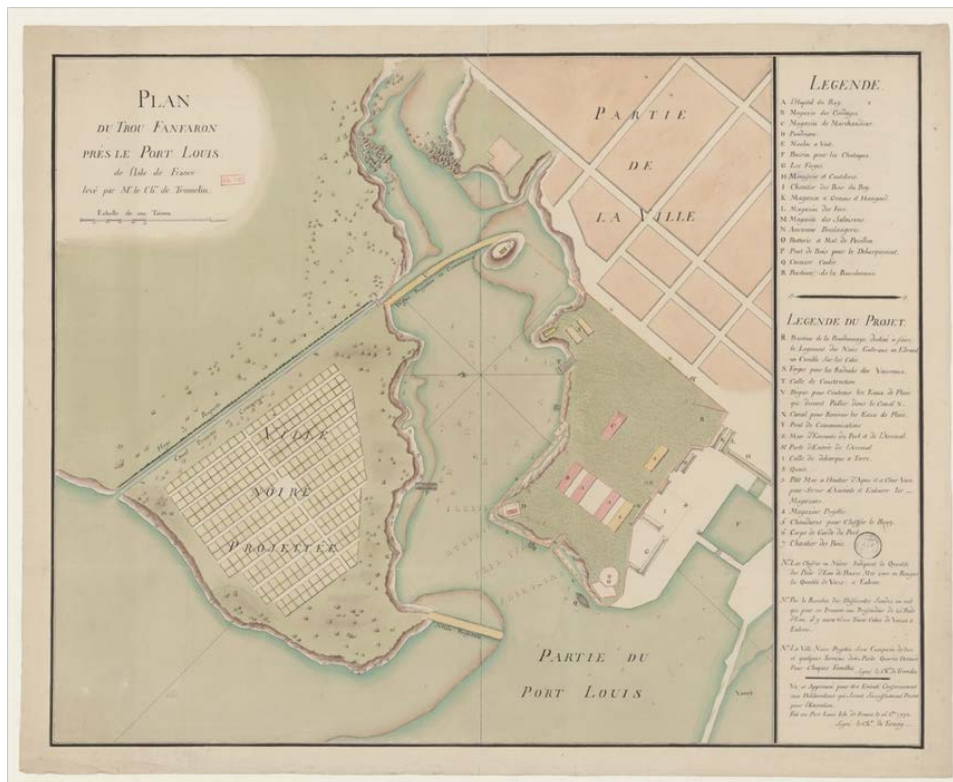
⁹⁷ Il s'agit du frère de Bernard Tromelin sous les ordres de Suffren durant la guerre d'Indépendance américaine.

⁹⁸ Auguste Toussaint, *Une cité tropicale, Port-Louis de l'île Maurice*, Presses universitaires de France, Paris, 1966, p. 3.

⁹⁹ Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'île de France, à l'île Bourbon, au Cap de Bonne Espérance, avec des observations nouvelles sur la nature et sur les hommes*, tome 1, p. 319.

l'entrée droite du port où s'entassent de nombreuses épaves. Au total, le port est encombré de près de dix-neuf carcasses de bateaux¹⁰⁰. Abandonnés depuis La Bourdonnais, les travaux d'aménagement du port et de mise en chantier de l'arsenal reprennent sous l'impulsion de Jacques Marie Tromelin. Ils ont lieu à l'emplacement de l'hôpital. Outre les carcasses, le port connaît un important comblement en raison des nombreuses alluvions se déversant dans la rade. Lors de la reprise des travaux, la première étape consiste donc à curer le chenal du Trou Fanfaron.

Illustration 4. Plan du Trou Fanfaron



Source : BnF, départements Cartes et plans, GE SH 18 PF 221, Plan du Trou Fanfaron près le Port Louis de l'Isle de France, levé par Mr le Chevalier de Tromelin en 1771.

L'affaire est particulièrement complexe en raison de la présence d'une roche qui ferme l'entrée du Trou Fanfaron et qu'il faut réduire¹⁰¹. Les premiers travaux commencent en 1772 et permettent au cours de la guerre de faire hiverner deux vaisseaux et des frégates dans le Trou Fanfaron. En 1781, la capacité du port augmente et permet de loger six vaisseaux de ligne¹⁰².

¹⁰⁰ Au sujet des carcasses, mémoires disponibles aux ANOM, Col., C⁴ 75 f^o 192, 1786, premier projet qui a pour but de relever les carcasses de vaisseaux coulés dans le Port-Louis de l'île de France.

¹⁰¹ Ferdinand Magon de Saint-Elier, *Tableaux historiques, politiques et pittoresques de l'Île de France, aujourd'hui Maurice, depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, 1839, Port-Louis, p. 161.

¹⁰² Auguste Toussaint, *Une cité tropicale, Port-Louis de l'île Maurice*, Presses universitaires de France, Paris, 1966, p. 34.

Entre 1781 et 1788, plus de 30 000 mètres cubes de vases sont prélevés dans le Trou, cela représente le chargement de 5 299 gabares de dévasement¹⁰³. Néanmoins, le curage et l'enlèvement des carcasses dans le port ne sont pas suffisants. Effectivement, rien ne sert de curer le port si l'on ne coupe pas l'arrivée des sédiments qui le remplissent. Le projet de Tromelin vise donc à construire de part et d'autre du port une jetée, couplée à un canal, détournant ainsi les cours d'eau. La construction d'une jetée au fond du Trou est ainsi réalisée pour contenir l'écoulement des eaux. Le canal doit expédier les alluvions derrière l'île aux tonneliers. Une deuxième jetée est projetée de l'autre côté du port dans le même objectif. Le chantier est lourd et emploie près de 215 esclaves noirs en 1786. Il continue d'employer 195 esclaves en 1788. Le coût s'élève pour l'année à 120 000 livres tournois¹⁰⁴. En 1788, un récapitulatif annuel des frais engagés pour l'aménagement du port chiffre le coût global de l'entreprise depuis 1771. Après seize années de travaux, la dépense totale de l'aménagement du Trou Fanfaron se chiffre à plus de trois millions de livres tournois¹⁰⁵. Cette dépense est essentiellement due aux travaux de curage du Trou Fanfaron. Certes l'investissement est lissé sur plus d'une quinzaine d'années mais il reste très conséquent et représente annuellement une dépense de 185 000 livres tournois.

À la veille de la Révolution, il reste encore beaucoup à construire. Les bâtiments essentiels aux besoins de la Marine sont peu avancés. La jetée devant fermer le Trou Fanfaron et le protéger à la fois de l'envasement et de la houle est toujours en construction. Il reste également à bâtir une fosse pour la mâturation et des forges. Le quai en maçonnerie donnant sur le plan d'eau du Trou Fanfaron n'est pas commencé, de même que les cales devant faciliter l'accès à l'arsenal. De l'autre côté de ce dernier, les quais et les cales d'accès n'ont encore rien de concret. La présence d'un ponton de carène à l'entrée de la rade témoigne de l'absence d'un quai de carénage pour les unités les plus imposantes¹⁰⁶. Les carénages sont ainsi effectués depuis le ponton situé au centre du chenal d'accès au port et possiblement à l'aide de trois ras pontés¹⁰⁷. Le vicomte de Kersaint pousse à la réalisation d'un quai de carénage ; ce à quoi Alexandre

¹⁰³ ANOM, Col., C⁴ 83 f^o115, mémoire sur l'avancement des travaux du trou Fanfaron, M. Roussel, aide du port, 31 décembre 1788.

¹⁰⁴ ANOM, Col., C⁴ 83 f^o107, lettre commune du 21 mars 1788, d'Entrecasteaux et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁵ ANOM, Col., C⁴ 83 f^o115, mémoire sur l'avancement des travaux du trou Fanfaron, M. Roussel, aide du port, 31 décembre 1788.

¹⁰⁶ BnF, GESH 18PF221DIV1P37, *Plan du Port-Louis et du Port Fanfaron*, Paris, Chevalier de Solminihac, 22 février 1786.

¹⁰⁷ ANOM, Col., C⁴ 76 f^o7, lettre du 5 janvier 1787, Perrot et du Tremblay, état des flûtes et autres bâtiments flottants appartenant au roi, au service de l'Île de France.

Joseph Le Brasseur, intendant des fonds de la marine et des colonies, répond laconiquement : « l'établissement d'un quai pour caréner serait très bon aussi, mais voilà bien de la dépense¹⁰⁸ ». Enfin, les deux magasins ne sont toujours pas sortis de terre.

À la fin du mois de novembre 1787, conformément à ses instructions qui ordonnaient de faire un compte rendu, d'Entrecasteaux visite le port de Port-Louis¹⁰⁹. Le portrait qu'il dresse est peu flatteur :

J'ai fait la visite générale du port et des magasins, et je ne dois pas vous cacher que le cœur m'a saigné en voyant l'état déplorable de presque tous les édifices et les quais de ce port et de l'encombrement où il se trouve [...] si le gouvernement ne se décide pas promptement à ordonner les réparations les plus urgentes, il faudra ou renoncer à ce port, ou y faire de très grandes dépenses¹¹⁰.

Narbonne confirme l'état du port, il y trouve : « des quais écroulés de toutes parts et qui demandent à être refaits en maçonnerie au lieu de pilotis qui les soutiennent maintenant [...] enfin un arsenal ouvert dans beaucoup d'endroits et conséquemment d'une garde très difficile¹¹¹ ». Après l'engagement de plusieurs millions de livres tournois engagées, le constat est sévère.

Malgré ces avis pessimistes, dans un mémoire sur l'Île de France daté du début de l'année 1786, le vicomte de Kersaint, estime possible de réduire les infrastructures de l'arsenal de l'île de France tout en maintenant les capacités opérationnelles du site. Afin de limiter les coûts, il préconise de réduire « le nombre des ateliers couverts à une forge et un atelier poulieur et charpentier en y ajoutant une brigade de calfat¹¹² ». Ce constat est tout de même soumis à une condition ; les bâtiments de guerre doivent quitter la France avec le nécessaire complet pour une navigation dans l'Inde. Autrement dit, l'arsenal est adapté dès lors que les besoins des bâtiments restent minimales. À l'échelle de la station navale, le nouveau port assure son rôle de refuge en raison d'une capacité d'accueil suffisante. Ainsi, même au complet –ce qui n'est jamais le cas –l'ensemble des bâtiments de la station peut y être logé.

¹⁰⁸ ANOM, Col., C⁴ 74 f^o217, réponse du 26 août 1786 Le Brasseur, intendant des fonds de la marine et des colonies au mémoire du vicomte de Kersaint du 13 août 1786.

¹⁰⁹ ANOM, Col., C² 171, f^o111, projet d'instruction.

¹¹⁰ ANOM, Col., C⁴ 77 f^o14, lettre du 24 novembre 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹¹ ANOM, Col., C⁴ 77 f^o215, lettre du 24 novembre 1787, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹² ANOM, Col., C⁴ 74 f^o222, lettre du 27 janvier 1786, chevalier de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

2.3.3. Un arsenal congestionné

La fin de la guerre d'Indépendance américaine laisse le port de Port-Louis dans une situation complexe. Cette situation est amenée à durer. Tout d'abord, au moment où sonne le terme du conflit, résonne en même temps l'appel du retour en France. L'escadre de Suffren, composée d'une dizaine de vaisseaux de ligne a besoin de réparations avant d'entreprendre la traversée pour l'Europe. La lecture du journal de bord de Suffren en donne un aperçu. Alors que le *Héros* change son mât d'artimon, donne une demi-bande au côté bâbord et calfate, etc. « L'*Artésien* et le *Sphinx* ont été virés en quille [...] le dernier a changé sa mâture [...] Le *Flamand* aura peut-être besoin d'un radoub considérable ainsi que la *Pourvoyeuse*. Le *Sévère* et la *Consolante* seront en état après quelques légers radoubs¹¹³ ». Le renvoi en France des vaisseaux de ligne s'effectue en deux temps ; aussi, l'escadre de cinq vaisseaux, commandée par de Peynier succède à celle de Suffren. Au début de l'année 1786, Souillac et Narbonne donnent un aperçu intéressant de Port-Louis :

C'est à cette époque que nous serons vraiment débarrassés de réparations et radoub étrangers au service de la colonie. Ils ont été si fréquents et si multipliés depuis la guerre par le retour successif en France de l'escadre de Suffren, ensuite de celle de Peynier et de toutes les flûtes employés dans l'expédition de l'Inde, que l'entretien des bâtiments attachés au service de la colonie, et particulièrement les allèges, pontons, chalands, chaloupes et canots en a beaucoup souffert¹¹⁴.

Au mois d'avril 1786, Souillac et Narbonne rendent compte au ministre de l'encombrement des travaux à effectuer sur les bâtiments de guerre. L'arrivée au cours du printemps d'une petite escadre hollandaise sous le commandement du commodore Van Braam ne facilite pas la tâche ; pas moins de quatre flûtes, deux frégates, deux vaisseaux et une frégate hollandaise ont besoin de réparation. Ils indiquent qu'il : « est aisé d'apercevoir que les secours et ouvriers du port sont depuis longtemps plus affectés au service de la Marine qu'à celui de la colonie. » Ils poursuivent en soulignant que : « malgré la recommandation faite aux vaisseaux de la station de l'Inde de se passer le plus qu'ils pourront des secours de l'île de France, il est vraisemblable que nous en aurons d'assez fréquents à leur fournir¹¹⁵ ». La France ne profite pas seule de l'alliance signée avec la Hollande, la présence de l'escadre hollandaise illustre en ce sens la réciprocité logistique franco-hollandaise dans la région.

¹¹³ *Journal de bord du Bailli de Suffren dans l'Inde*, publié par Henri Moris, Challamel et Cie, Paris, 1888, p. 319.

¹¹⁴ ANOM, Col., C⁴ 73 F^o15, lettre du 13 février 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁵ ANOM, Col., C⁴ 73 F^o82, lettre du 18 avril 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

L'intensité des travaux dans le port provient également de ceux à entreprendre sur les bâtiments arrivant de France. Narbonne fustige autant qu'il rejette la faute sans les nommer sur ses collègues métropolitains et précise qu'« il est fâcheux que ne puisse arriver ici aucun bâtiment de France sans avoir besoin de quelques réparations¹¹⁶ ». De son côté, Souillac estime que l'armement ne doit pas être plus coûteux dans l'océan Indien qu'ailleurs, à condition de bien préparer les navires qui y sont destinés. Il demande au ministre que les bâtiments soient doublés en cuivre afin « qu'il n'y ait pas de radoub à faire.¹¹⁷ » Qu'en est-il du doublage des bâtiments de la station ?

Tableau 29. Doublage en cuivre des bâtiments en station dans l'océan Indien (1784-1792)

Classe de bâtiment	Doublé	Non doublé	Sans information	Total
<i>Frégate</i>	8	4	4	16
<i>Corvette</i>	6	0	2	8
<i>Flûte</i>	7	1	6	14
Total	21	5	12	38

Source : AN, Marine, Paris, B⁵ 28 et 29, campagne.

En juin 1783, l'escadre de Suffren était composée de huit vaisseaux non doublés alors que du côté anglais, tous l'étaient¹¹⁸. Au retour de la paix, le doublage en cuivre semble mieux pris en compte par les autorités portuaires françaises. Sur les seize frégates recensées dans les mers indiennes, la moitié a été doublée. Le constat est meilleur du côté des corvettes qui se révèlent l'être presque toutes. La question se pose aussi pour les flûtes même si elle est moins prépondérante en raison d'une station plus courte que les autres bâtiments. Toutefois, ce constat ne concerne pas les flûtes affectées à la colonie. Il serait d'ailleurs intéressant d'approfondir les connaissances au sujet des navires de servitude des colonies. Quel est leur effectif ? Quel type d'unité ? Combien de temps restent-elles dans les colonies ? En 1786, il ne reste que deux bâtiments attachés au service de la colonie de l'Île de France¹¹⁹. Il s'agit du *Marquis de Castries* et de l'*Osterley*¹²⁰. En 1787, deux nouveaux navires ou gabares font partie de l'effectif de la colonie – l'*Aurore* et l'*Amphitrite* de 300 tonneaux¹²¹ – mais ils sont loin d'être les flûtes neuves demandées au début de l'année 1786 par le gouverneur et l'intendant¹²².

¹¹⁶ ANOM, Col., C⁴ 74 f^o49, lettre du 9 août 1786, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁷ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o336, lettre du 16 février 1786, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁸ *Journal de bord du Bailli de Suffren dans l'Inde*, publié par Henri Moris, Challamel et Cie, Paris, 1888, p. 255.

¹¹⁹ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o15, lettre du 13 février 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁰ Ce bâtiment est une flûte de 800 tonneaux prise aux Anglais en 1783.

¹²¹ ANOM, Col., C⁴ 76 f^o9, lettre du 5 janvier 1787, Perrot, directeur de Port-Louis.

¹²² ANOM, Col., C⁴ 73 f^o15, lettre du 13 février 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

Malgré la fin des hostilités trois ans auparavant, la charge de travail est toujours élevée, ce que déplorent les administrateurs. Or, les réparations à effectuer sur les navires stationnaires empêchent l'entretien des infrastructures portuaires et accapare les forces vives du port. Aussi, le gouverneur et l'intendant recommandent aux officiers de la Marine d'éviter le plus possible de venir se préparer à Port-Louis¹²³. Cette demande a de quoi étonner, car n'est-ce pas là la première vocation de l'île de France ? Les stations navales font apparaître les limites de la base navale de Port-Louis. La mise en œuvre des stations navales immédiatement après la fin de la guerre empêche l'arsenal de profiter de la période ressource que constitue la paix pour réaliser les investissements nécessaires à l'entretien des infrastructures portuaires, à savoir les bâtiments civils et les navires de servitude (chaland, ponton, etc.). Ce n'est qu'au premier trimestre de l'année 1786 que l'arsenal est « débarrassé des dépenses étrangères à son service [...] comme une suite de la dernière guerre¹²⁴ ».

Pour autant, les plaintes, les retards et les difficultés de service constatées ne proviennent finalement pas tant des infrastructures que de l'approvisionnement. En définitive, le port est en capacité de subvenir aux passages de plusieurs escadres. En trois ans, les réparations nécessaires aux escadres de Suffren, de Peynier, à celle de Van Braam et enfin la division navale en station ont montré les limites de l'arsenal de Port-Louis sans pour autant entraîner de rupture. Certes les magasins sont peu remplis mais ils sont en mesure d'engager les radoub et l'approvisionnement successifs des frégates la *Subtile*, la *Précieuse* et la *Vénus*¹²⁵. Du côté de Pondichéry, d'Entrecasteaux loue le talent de Moracin pour subvenir aux besoins des bâtiments de la station. « Dans tous les temps, [ce dernier] a pourvu à tous nos besoins, de manière à donner une très haute idée de ses ressources¹²⁶. » L'année suivante, il n'est toutefois pas en mesure de fournir des ancres et des câbles aux bâtiments en station dans l'Inde¹²⁷.

3. La réparation navale et les problèmes de main d'œuvre

3.1. Réparer les bâtiments de guerre, avec quelle main d'œuvre ?

3.1.1. Les ouvriers et les esclaves

¹²³ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o82, lettre du 18 avril 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁴ ANOM, Col., C⁴ 68 f^o 453, lettre du 30 décembre 1785, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁵ ANOM, Col., C⁴ 81 f^o38, lettre du 19 avril 1788, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o162, lettre du 20 septembre 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁷ AN, Paris, Marins, B⁴ 278 f^o286, lettre du 19 juillet 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

Les travaux de Daniel Baugh permettent de mettre en lumière la présence d'un personnel portuaire spécialisé dans les arsenaux coloniaux britanniques. En 1748, la base navale de Port-Royal à la Jamaïque emploie 229 personnes¹²⁸, parmi lesquelles vingt-neuf charpentiers, cinquante-trois calfateurs noirs, etc. Qu'en est-il des ports coloniaux français ? La problématique de la main d'œuvre s'impose aux ports militaires et complète l'analyse des infrastructures. En effet, la facilité et la rapidité des réparations navales tiennent tout autant à la présence d'une main d'œuvre spécialisée qu'à celle de quais, de quais de carénage ou de magasins.

Dans les Antilles françaises, la présence d'une main d'œuvre spécialisée et attirée à l'arsenal de Fort-Royal ou à celui du Cap-Français est, semble-t-il, limitée, voire inexistante. D'après les sources consultées, nous n'avons mention que d'un seul homme. Le 15 mai 1789, le commandant de la station de Pontevès-Gien réclame au secrétaire d'État de la Marine un nouveau maître charpentier depuis la mort de M. Ventre, placé à ce poste par le comte de Kersaint¹²⁹. Ce maître décédé est remplacé par Louis Charvin, maître charpentier de la corvette la *Poulette*¹³⁰. Soucieux de fixer le maître dans la colonie, le chef des forces navales demande au ministre d'autoriser le passage aux frais du roi de la famille Charvin, comme cela avait été le cas avec celle de M. Ventre¹³¹. Quelles sont les attributions de cet homme ? Est-il assisté par du personnel ? En réalité, les informations nous manquent pour affiner l'état des connaissances, sans que l'on sache si l'absence d'information est la traduction de lacunes archivistiques ou de l'absence réelle d'une main d'œuvre spécialisée.

La Martinique possède bien une compagnie d'ouvriers, composée d'environ 120 hommes, mais cette dernière a pour vocation de servir pour les fortifications et le Génie. Dès lors, peut-on faire appel à ces ouvriers de manière ponctuelle ? Rien ne nous permet de l'affirmer. À Saint-Domingue, d'Estaing et Magon légifèrent en 1765 au sujet d'une compagnie d'ouvrier d'État, sans que l'on connaisse ses attributions, ni son devenir¹³². En 1788, une nouvelle réglementation autorise la Marine à utiliser la compagnie d'ouvriers d'artillerie mais seulement pour la construction et la réparation des affûts et attirails de la colonie et de ceux des vaisseaux de Sa Majesté en station¹³³.

¹²⁸ Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1965, p. 364.

¹²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o202, lettre du 15 mai 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁰ AN, Paris, Marine, C⁶ 922, rôle d'équipage de la *Poulette*, corvette commandée par le lieutenant de vaisseau de La Touche Beauregard.

¹³¹ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o139, lettre du 18 février 1786, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹³² ANOM, Col., C^{9A} 125, lettre du 17 juin 1765, Malherbe au secrétaire d'État de la Marine.

¹³³ ANOM, Col., C^{9A} 160, article II du règlement du 16 septembre 1788 concernant les ouvriers de l'artillerie.

C'est donc vers des ouvriers journaliers qu'il faut se tourner lorsque le besoin se fait sentir. Le 6 novembre 1788, le comte de Kéranisant fait appel à des « nègres calfats du port » pour entretenir sa corvette¹³⁴. En général, l'administration de Pontevès-Gien préfère se passer des ouvriers de la colonie mais cela n'est pas toujours possible. Leur embauche est jugée bien trop onéreuse, la paye oscillant entre trois et six livres par jour et pouvant atteindre jusqu'à 15 livres par jour comme le rapporte Barbazan¹³⁵. À Brest, les officiers chargés d'examiner les dépenses de la station estiment ne pas pouvoir les passer sous silence et indiquent que :

La dépense en main d'œuvre [leur]a paru si excessive aux Îles du Vent [qu'ils ont]cru devoir l'observer au conseil et en même temps lui exposer qu'il serait avantageux d'embarquer des ouvriers forgerons, et chaudronniers principalement pour les campagnes de cette nature ; ces sortes d'ouvriers exigeant des prix exorbitants que la nécessité oblige de leur allouer¹³⁶.

Le règlement concernant les ouvriers daté du 26 septembre 1788, fixe dans son article XXVI le montant de la gratification à la journée¹³⁷. La paye est de 40 sols à la journée, soit un tiers inférieur aux ouvriers de la Martinique, mais nettement plus élevée que celle octroyée aux stationnaires de la Marine comme nous aurons l'occasion de le constater.

Du côté de l'océan Indien, les dispositions port-louisianaises tranchent avec celles prises et suivies dans les Antilles. Ainsi à l'Île de France, l'existence d'une main d'œuvre spécialisée est parfaitement attestée à l'arsenal. Au mois de mai 1784, Chanvalon, commissaire de l'Île de France, comptabilisait 136 esclaves noirs de la Marine pour le service du port¹³⁸. Deux ans et demi après la fin de la guerre d'Indépendance américaine, leur nombre est en baisse. Même si la baisse des effectifs est engagée après la guerre, elle est fortement freinée dès février 1786. Au cours de ce mois, l'administration ne dénombre plus que 115 ouvriers noirs pour un total de 145 ouvriers dans le port. Demandée par Versailles après la fin de la guerre, la diminution du nombre d'ouvriers est mise entre parenthèses, signe s'il en est d'une activité portuaire en augmentation¹³⁹. Les travaux à faire sur les flûtes rendent nécessaire l'accroissement des effectifs. Souillac et Narbonne autorisent finalement l'embauche de huit nouveaux charpentiers

¹³⁴ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 97, journal de navigation de la corvette l'*Alouette*, commandée par le comte de Kéranisant.

¹³⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o196, lettre du 15 mai 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine ou encore, AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o283, lettre du 1^{er} juin 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁶ SHD Brest, 3A 95, séance du 24 novembre 1787, comptes de la division des Îles du Vent de l'Amérique aux ordres de M. le vicomte de Beaumont, rendus par M. de Rozières, commissaire de la Marine.

¹³⁷ ANOM, Col., C^{9A} 160, 26 septembre 1788, règlement concernant les ouvriers de l'artillerie.

¹³⁸ ANOM, Col., C⁴ 66 f^o94, lettre du mois d'août 1784, Chanvalon.

¹³⁹ ANOM, Col., B² 212 f^o136, lettre du 27 octobre 1786, le secrétaire d'État de la Marine à Souillac et Narbonne.

blancs et de trente-neuf charpentiers noirs. Ces recrutements permettent d'atteindre l'effectif suivant :

Tableau 30. Nombre d'ouvriers dans le port de Port-Louis de l'Île de France

Opérations	Nombre d'ouvriers blancs	Nombre d'ouvriers esclaves noirs	Nombre d'ouvriers total
Travaux du port	10	40	50
Radoub de l' <i>Outarde</i>	10	35	45
Radoub de l' <i>Osterley</i>	10	40	50
Total	30	115	145

Source : ANOM, Col., C⁴ 73, f^o 85, lettre du 24 février 1786, Souillac et Narbonne.

L'augmentation des effectifs d'ouvriers n'est pas sans difficulté. Souillac et Narbonne continuent de s'en plaindre dans une lettre commune au cours de l'année 1787. Ils y demandent l'envoi de nouveaux ouvriers depuis la métropole en raison des ouvriers de levée « qui sont fort médiocres¹⁴⁰ ». En conclusion, les deux hommes se permettent d'accompagner leurs revendications de conditions pratiques ; ils aimeraient que les nouveaux charpentiers viennent prioritairement de Saint-Malo puisque les hommes y « sont en général moins adonnés au vice de l'ivrognerie que ceux de Brest et de Lorient et [que] la plupart y sont en même temps bons calfats¹⁴¹ ».

Dans la colonie de l'océan Indien, l'usage d'ouvriers de couleur dans la colonie de l'océan Indien est singulier et s'inscrit dans une tradition héritée de la Compagnie des Indes. Aux Antilles, la correspondance ne porte aucune mention de l'emploi des « Noirs du roi » dans les activités navales à Fort-Royal. De la même manière, à Saint-Domingue, si la présence d'esclaves noirs appartenant au roi est attestée dans le port, aucune source ne permet de certifier que les administrateurs en fassent usage pour les besoins de la station¹⁴². Les Anglais, de leur côté, font quotidiennement appel à cette main d'œuvre. Le détail des îles anglaises mis en lumière par Daniel Baugh montre que plus de la moitié des ouvriers sont des esclaves noirs (149 sur 229 personnes).

Les bagnards constituent une autre forme de main d'œuvre « servile ». En 1784, un plan du Cul-de-sac de Fort-Royal atteste de la présence d'un baigne en face des magasins de la Marine¹⁴³. Ce dernier est installé, semble-t-il, durant l'année 1774 dans un bâtiment,

¹⁴⁰ ANOM, Col., C⁴ 76 f^o48, lettre du 10 mars 1787, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, tome II, p. 1051

¹⁴³ ANOM 13DFC392A, *Plan d'une partie du port du Carénage*, Charles de Bexon, sous-directeur des fortifications, 27 avril 1784.

appartenant anciennement au sieur Daux¹⁴⁴ et servant de magasins du roi. Sa création intervient en réponse à la surcharge de déserteurs dans les prisons de la ville¹⁴⁵. Toutefois, nous ne savons pas si le bagne est toujours d'usage après la guerre d'Indépendance américaine. Comme pour les esclaves, rien n'indique l'usage des bagnards pour les réparations des bâtiments du roi. Lorsque le vicomte Damas lance le chantier du nettoyage du Cul-de-sac, encombré de vieilles carcasses, il ne fait aucune mention de bagnards alors que leur emploi pourrait assez logiquement faire baisser le coût global du projet.

3.1.2. Les pressions sur la main d'œuvre portuaire

La présence d'une main d'œuvre spécialisée est un facteur déterminant pour les ports militaires. Elle n'en demeure pas moins difficile à conserver même si la problématique est moins vive dans les colonies françaises qu'elle ne l'est pour l'Angleterre. Ce phénomène est d'ailleurs commun à tous les corps de métiers. En 1784, le gouverneur et l'intendant de la Martinique se désolent de voir les ouvriers payés à la tâche partir pour meilleur compte dans les îles voisines et notamment anglaises¹⁴⁶. L'Amirauté britannique est confrontée au même phénomène et doit se résoudre à inciter financièrement ces hommes pour les faire venir dans les îles¹⁴⁷. Plusieurs facteurs concourent à l'évanouissement de la main d'œuvre dans les colonies : désertion, maladies, guerres, mauvaise gestion, etc. À la différence des arsenaux métropolitains, les ports militaires coloniaux ne construisent donc pas d'unités de guerre. Ils ne disposent pas d'une activité navale suffisante pour fixer durablement une main d'œuvre qualifiée. Les besoins fluctuent en fonction de l'arrivée des divisions navales, qui avant la mise en œuvre des stations navales se font rares en période de paix.

Tout au long de la décennie 1780, les stigmates de la guerre précédente sont encore visibles. Le conflit a largement amputé les ressources humaines disponibles aux Mascareignes ; à la pénurie de matelots s'ajoutent celles d'ouvriers et d'esclaves. Si la base navale réussit à répondre aux besoins en ravitaillement et en réparation, elle peine à fournir du sang frais pour la division navale. En 1782, la réforme de la cayenne de mer¹⁴⁸ de Port-Louis, menée par Chevreau, atteste de problématiques bien réelles pour les administrateurs. L'établissement doit

¹⁴⁴ Trésorier principal de la Martinique jusqu'à sa faillite en 1774.

¹⁴⁵ ANOM, Col., C^{8A} 75 f^o203, lettre du 12 mai 1776, comte d'Argout et Täscher au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁶ ANOM, Col., C^{8B} 15 f^o147, lettre du 9 août 1784, Damas et Petit de Viévigne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁷ Christian Buchet, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 16^e année, n^o1, La Marine XVII^e-XX^e siècle, 1997, p. 133.

¹⁴⁸ « Vieux vaisseau installé en caserne flottante pour les marins qui attendent une destination », dans Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de la Marine à voile, 1847*, Édition de la fontaine au roi, Paris, 1987, p. 170.

répondre à plusieurs objectifs, le premier étant de servir « d'entrepôt pour les marins désarmés des vaisseaux du roi et du commerce¹⁴⁹ ». Le port garantissait ainsi l'existence d'un stock de quatre-vingts marins disponibles rapidement.

Durant la guerre d'Indépendance américaine, l'utilisation d'esclaves n'est pas limitée aux réparations navales car les opérations navales s'appuient également sur ces hommes. En effet, face à la pénurie de matelots à l'Île de France, la Marine se trouve forcée de puiser dans la main d'œuvre servile présente dans les Mascareignes pour compléter les équipages. L'embarquement d'esclaves noirs à bord des bâtiments composant les escadres de d'Orves et de Suffren est attesté dès le début de la campagne navale française dans l'océan Indien. En novembre 1781, soit un mois à peine après l'arrivée de l'escadre à l'Île de France, Suffren fait embarquer « ainsi que [sur]tous les autres vaisseaux, 50 noirs pour compléter [son]équipage¹⁵⁰ ». Les rôles d'équipage confirment la présence de nombreux esclaves noirs ou d'Indiens à bord des bâtiments de guerre. L'équipage du *Fendant* compte près de 235 noirs et 16 « caffres » ; le *Saint-Michel* embarque, de son côté, 151 esclaves noirs et 44 cipayes alors que la *Précieuse* vogue avec l'aide de 63 esclaves noirs et de 14 lascars indiens à son bord. Les rôles de la *Surveillante* et de la *Coverty* font respectivement mention de 43 et de 39 esclaves. Les administrateurs prélèvent donc des esclaves noirs appartenant aux particuliers et au gouvernement pour les placer à bord des escadres¹⁵¹. Mais compte tenu de la mortalité lors des combats avec les Anglais et de l'état de santé des équipages, ces compléments d'équipage ne sont pas suffisants. Aussi, plusieurs contrats sont passés auprès d'armateurs pour acheter à Madagascar des esclaves à fournir aux bâtiments du roi¹⁵². Malgré ces achats, la pénurie de main d'œuvre est amenée à continuer eu égard au taux élevé de morbidité parmi les équipages des escadres. En 1782, l'escadre de Peynier se heurte à la dégradation des équipages de sa division. Cette situation perdurera même après la fin de la guerre¹⁵³.

Naturellement et par répercussion, le prélèvement des esclaves de l'île pour naviguer génère un manque de main d'œuvre servile à terre. Au retour de la paix, la situation se tend ; seuls 1 485 esclaves sont en capacité de travailler, ce qui « est bien faible pour remplir les divers besoins du service¹⁵⁴ ». La somme de travail ne diminuant pas, en raison de la présence des

¹⁴⁹ ANOM, Col., C⁴ 69 f^o221, lettre du 7 novembre 1785, n.s.

¹⁵⁰ *Journal de bord du Bailli de Suffren dans l'Inde*, publié par Henri Moris, Challamel et Cie, Paris, 1888, p. 64.

¹⁵¹ Gunny Ahmad, « L'Île Maurice et la France dans la deuxième moitié du siècle », *Dix-huitième siècle*, n^o13, Juifs et judaïsme, 1981, p. 310.

¹⁵² ANOM, Col., C⁴ 64 f^o233, lettre du 23 juillet 1784, Souillac et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵³ Rémi Monaque, *Suffren. Un destin inachevé*, Tallandier, Paris, 2009, p. 288.

¹⁵⁴ ANOM, Col., C⁴ 81 f^o69, lettre du 4 novembre 1788, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

bâtiments de la station dans le port, la charge de travail augmente plus encore pour les hommes présents. Cette charge de travail ne fait qu'accroître la mortalité de la population servile active, les hommes étant « excédés de travail¹⁵⁵ ». En 1788, le prélèvement de 150 esclaves noirs pour les besoins du service de l'Inde ne passe pas auprès des administrateurs. Cette année-là, Le Brasseur¹⁵⁶ s'oppose formellement à ce que les esclaves soient embarqués à bord des bâtiments en station pour remédier au manque de matelots dans la colonie. Son jugement repose sur l'expérience accumulée durant la guerre, selon lui, « le projet de garder les noirs du roi pour les embarquer sur les bâtiments du roi est inadmissible. On finirait par les perdre tous comme on a perdu ceux qui ont été embarqués dans la dernière guerre¹⁵⁷ ». Malgré les mises en garde, la pénurie de matelots finit par l'emporter sur l'avis de Le Brasseur et les administrateurs se résolvent à faire usage de cet expédient comme cela avait été le cas durant la guerre sous l'escadre de Suffren. En 1787, entre septembre et décembre, on dénombre une dizaine d'esclaves embarqués par « nécessité » comme cela est noté en marge du rôle d'équipage de la flûte le *Nécessaire*¹⁵⁸. Si leur nombre est finalement assez réduit, d'autres membres d'équipage –non français –sont embarqués au cours de la campagne. Le 25 mars 1788, l'équipage est de nouveau renforcé, toujours par nécessité, par trente matelots lascars pris à Pondichéry. Les commandants de la *Résolution* et de la *Vénus* s'y résolvent également et disposent respectivement de 14 esclaves noirs et de 44 lascars indiens¹⁵⁹. L'embarquement d'Indiens est toutefois moins problématique pour les administrateurs de l'Île de France puisqu'il n'ampute pas les effectifs d'esclaves noirs du roi dans l'île. Que les ouvriers des ports ou les journaliers de colonies soient en nombre insuffisant ou trop chers, les administrateurs sont invités à n'utiliser les ouvriers qu'en dernier recours. Dès lors, il s'ensuit un report vers une autre main d'œuvre nouvelle, abondante et bon marché : les stationnaires.

3.2. Les stationnaires, force et main d'œuvre des réparations navales et portuaires

3.2.1. Une main d'œuvre bon marché

Aux Antilles, l'entretien de la flotte ainsi que les besoins primaires tels que l'approvisionnement en eau et en bois incombent aux équipages. Cette tâche ne manque pas

¹⁵⁵ ANOM, Col., C⁴ 81 f^o69, lettre du 4 novembre 1788, Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁶ Commissaire général faisant fonction d'intendant aux îles de France et de Bourbon en 1787-1788.

¹⁵⁷ ANOM, Col., C⁴ 74 f^o221, lettre de Le Brasseur à Paris.

¹⁵⁸ AN, Paris, Marine, C⁶ 1050, rôle d'équipage de la flûte le *Nécessaire* commandée par le lieutenant de vaisseau Bouvet.

¹⁵⁹ AN, Paris, Marine, C⁶ 882, rôle d'équipage de la frégate la *Résolution* commandée par d'Entrecasteaux et C⁶ 867, rôle d'équipage de la frégate la *Vénus*, commandée par de Rosily.

d'ailleurs de faire grogner les hommes en station ; à l'automne 1784, le maréchal de Castries est ainsi informé, par le département de Dieppe, des plaintes émises par les familles des matelots¹⁶⁰. De la même manière, les équipages peuvent être employés pour réaliser des travaux sur les bâtiments stationnaires autres que ceux sur lesquels ils sont affectés. En effet, pour pallier toutes avaries ou réparations en mer, chaque bâtiment de guerre dispose d'un personnel spécialisé et divers compte tenu de la variété des matériaux et des savoir-faire. La lecture des rôles d'équipage met en lumière la présence à bord de chaque bâtiment d'un ou plusieurs représentants de chaque corps de métier suivant les dimensions du navire : charpentiers, calfateurs, voiliers, forgerons, poulieurs, etc. Sur le papier, l'équipage dispose de toutes les compétences requises pour entretenir un bâtiment. Le commandant de la *Brune* explique ainsi avoir mis à disposition une partie de ses hommes pour les besoins de la division navale :

J'ai employé par corvée l'équipage de mon bord aux différents travaux et mouvements du port tels que démâter le *Chien de Chasse* qui venait d'être condamné mais dont la mâture était reconnue très bonne, faire changer de place un câble neuf que le *Patriote* avait taillé en dépôt dans les magasins ainsi qu'une quantité de mêmes cordages¹⁶¹.

Dans l'océan Indien, la conjoncture est différente en raison d'un personnel portuaire dédié. Toutefois, comme nous l'avons souligné, la réduction des frais ordonnée par Versailles pousse à restreindre l'emploi de ce personnel. Durant l'été 1786, le vicomte de Kersaint, troisième frère Kersaint¹⁶², développe le projet d'une nouvelle administration pour les bâtiments de guerre dans l'océan Indien¹⁶³. Le projet comprend seize articles et ses propositions mettent la pression sur les équipages. Les nombreuses annotations nous permettent d'observer avec détail le fonctionnement du port. L'orientation des articles vise principalement à éviter les abus constatés lors des relâches des bâtiments du roi. Le projet de mémoire a pour ambition d'alléger au maximum la charge de travail des ouvriers de l'arsenal ; il recommande notamment aux officiers militaires de ne recourir « à [ces ouvriers] que dans les cas urgents¹⁶⁴ ». Par voie de conséquence, ces dispositions reviennent aussi à reporter un maximum de tâches sur les équipages lors de la maintenance dans le port. L'article 1 entend ainsi que ce « soit les

¹⁶⁰ ANOM, Col., C^{8A} 84 f°30, lettre du 10 octobre 1784, Damas et Petit de Viévigne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f°94, lettre du 9 décembre 1788, Mime, commandant la corvette la *Brune* au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶² Joseph de Kersaint, lieutenant de vaisseau, installé à l'Île de France. Il maîtrise parfaitement les enjeux de la station navale de l'océan Indien pour y avoir passé l'essentiel de sa carrière. À partir de 1776, il y est affecté huit fois. Voir AN, Paris, Marine, C⁷ 153 7, Joseph de Coëtnempen, vicomte de Kersaint.

¹⁶³ ANOM, Col., C⁴ 74 f°210, lettre du 13 août 1786, vicomte de Kersaint.

¹⁶⁴ *Ibid.*

équipages, bateaux et grelins des dits bâtiments qui servent à les faire entrer dans le port ». L'article 2 prévoit que les « équipages des bâtiments servent comme aux îles d'Amérique à faire l'eau et le bois », tandis que l'article 7 demande à ce qu'en cas de carénage, « les équipages [soient employés] à visiter le gréement [...]voiles et futailles ». L'article 2 est intéressant puisqu'il vise à harmoniser les pratiques entre les différentes stations navales françaises et à créer une culture commune entre les bases navales ; ceci alors que, dans son ensemble l'administration des territoires ultramarins n'a aucune unité administrative¹⁶⁵. Si l'avis et la décision finale du secrétaire d'État de la Marine quant à ce projet demeurent inconnus, Le Brasseur –commissaire ordonnateur par intérim des Îles de France et Bourbon –est tout à fait favorable au projet développé par le marin breton.

Le rôle des stationnaires ne s'arrête toutefois pas à la lisse des bâtiments de guerre. Les équipages sont également mis à contribution dans les travaux portuaires et le service des colonies. Il ne faut donc pas être surpris de voir les équipages et officiers servir comme main d'œuvre lors du relèvement des carcasses¹⁶⁶, du curage du port¹⁶⁷, dans les magasins, aux hôpitaux, etc. La tentation pour les administrateurs de se servir des soldats en garnisons, ou bien des marins stationnaires comme main d'œuvre bon marché et corvéable à merci continue de prospérer¹⁶⁸. L'emploi des stationnaires n'est pas seulement le fruit d'un opportunisme opérationnel, il est aussi un bon moyen pour l'État de faire des économies dans la gestion de ces bases ultramarines.

Le commandant par intérim de la station des Îles du Vent en offre l'exemple au cours de l'année 1789. Prenant connaissance de la dégradation manifeste du *Fantasque*, seul ponton disponible dans le port de Fort-Royal, Prévost de la Croix prend des mesures qui interviennent à titre conservatoire, n'ordonnant de ne pomper que les eaux pluviales. À raison d'une piastre par jour et par ouvrier, il décide de différer les réparations jusqu'au retour de la division¹⁶⁹.

L'arrivée de plusieurs centaines de marins permet dès lors d'économiser plusieurs milliers de livres alors que dans le même temps, la pression toujours plus constante du secrétaire d'État de la Marine sur les économies de service se fait sentir. Rappelons-le, en 1789, Pontevès-

¹⁶⁵ Olivier Chaline, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, Paris, 2016, p. 135

¹⁶⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o31, lettre du 9 avril 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁷ ANOM, Col., C^{9A} 160, lettre du 12 octobre 1788, Vincent et Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁸ Boris Lesueur, « Les troupes coloniales aux Antilles sous l'Ancien Régime », *Histoire, économie & société*, 2009/8, 28^e année, p. 9.

¹⁶⁹ AN, Paris, Marine, B4 279 f^o265, lettre du 17 septembre 1789, Prévost de la Croix au secrétaire d'État de la Marine.

Gien estimait le coût d'un journalier entre trois et six livres. À titre de comparaison, voici exposé dans le document ci-dessous, celui des maîtres embarqués et servant comme ouvriers de manière occasionnelle.

Tableau 31. Montant des gratifications des ouvriers des bâtiments de la station

Classe d'ouvriers	Gratification à la journée
Charpentiers	30 sols et 15 deniers
Calfats	30 sols et 15 deniers
Voiliers	30 sols et 15 deniers
Forgerons	30 sols et 15 deniers
Goudronniers	30 sols
Journaliers	15 sols

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 181, 3 avril 1789, signé par le commissaire des ports et arsenaux de Marine à bord de l'Illustre.

Néanmoins, la fixation du montant des primes est un fait très récent ; effectivement, en 1787, le commandant de Barbazan se désolait encore qu'aucune gratification ne soit accordée en complément aux équipages¹⁷⁰. Il constatait alors que de nombreux ouvriers « ne se montr[ai]ent point, pour éviter un travail sans salaire ». Ce n'est qu'en 1788 ou 1789 que l'administration met en œuvre un barème et règlemente la paye des hommes œuvrant, en plus de leur rôle à bord, en tant qu'ouvriers de la station. Si quelques états des journées d'ouvriers nous sont parvenus, ils sont moins bien détaillés que ceux proposés par Christian Buchet. Les tableaux ne donnent pas le nombre de spécialistes, seulement la quantité de journées travaillées. En outre, les gratifications sont loin d'être celles envisagées par l'officier de Marine. Barbazan proposait en effet de payer une livre et dix sols –soit 30 sols –à la journée un ouvrier travaillant pour un autre bâtiment que le sien. À raison de quinze sols à la journée pour le journalier, la paye réellement perçue est de moitié inférieure. Seule la gratification pour la maistrance est conforme aux demandes de Barbazan.

¹⁷⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o 283, lettre du 1^{er} juin 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

3.2.2. Quelles sont les tâches ?

Tableau 32. Périmètre d'intervention des journées d'ouvrier

Périmètre d'intervention	Nombre de journées	Coût (Lt.)
<i>Vaisseau, frégate, corvette</i>	158	191
<i>Unités légères (aviso, goélettes, etc.)</i>	1 002	1 195
<i>Station</i>	100	125
<i>Hôpital</i>	19	22
<i>Ports et magasins</i>	140	171
Total	1 419	1 704

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 181, 3 avril 1789, Amyot au secrétaire d'État de la Marine.

La réparation des unités légères constitue l'essentiel de la charge de travail lors du premier trimestre de l'année 1789. Les réparations concernent alors précisément dix unités légères, dont un bateau, cinq goélettes et quatre avisos. Cela confirme la sollicitation substantielle des unités légères au sein des stations antillaises. Deux ans auparavant, Barbazan faisait déjà état –et de manière très illustrée– de l'intense utilisation de cette poussière navale. Il détaille :

Ces petits bâtiments sont toujours à la mer, ils ne marchent pas toujours bien, ils veulent joindre ceux qui leur paraissent suspects et ils cassent des mâts, des vergues, des manœuvres déchirent des voiles. Leur service les oblige à prendre toutes sortes de mouillages et leurs câbles et ancres qui font un service très pénible pour la visite des bâtiments, sont brisés par les abordages, les vers qui dévorent et le climat les détruit. Tous les bâtiments qui ne sont pas doublés en cuivre ont besoin d'être carénés deux ou trois fois dans l'année pour les préserver des vers [...] tous les bâtiments doivent être souvent peints et goudronnés¹⁷¹.

L'activité des ouvriers –tant en termes de temps passé que de valeur– se concentre, au premier trimestre 1789, sur les plus petites unités de la division navale. Il est toutefois délicat de généraliser cette observation pour toutes les années. En effet, le document –circonscrit à un seul trimestre– ne permet pas d'en juger avec certitude. En revanche, il est certain que cette petite flotte nécessite un entretien permanent.

Hors des réparations des unités navales, les stationnaires travaillent aussi pour la station, l'hôpital de Fort-Bourbon, les ports et les magasins. Quelle est la nature exacte de leur intervention ? Nous n'en avons aucune idée précise. Il est effectivement difficile de savoir ce qui est compris dans le détail de l'item « station », tout juste sait-on qu'il requiert l'intervention

¹⁷¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o 246, lettre du 4 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

des charpentiers et des voiliers. La direction du port et des magasins est celle qui demande le plus de travail. Quelques détails émergent des papiers de M. Amyot¹⁷², commissaire de l'escadre. Le maître d'équipage Henry Calvès est occupé aux travaux des carcasses ; dans le même temps, Barnabé Lamandour, son adjoint, est affecté au gréage de la goélette la *Pauline*. Dans les magasins du roi, trois pilotes réparent les compas, alors que huit hommes, canonniers et matelots pour la plupart, s'affairent à l'inventaire des magasins du roi. Pontevès-Gien justifie ces emplois dans le cadre d'une réappropriation des infrastructures productives du port militaire : « les radoubs des futailles, des compas, des objets de chaudronnerie et de ferblanteries [...] seront en état de servir : tous ces travaux exécutés auparavant par les ouvriers de la colonie, étaient extrêmement chers¹⁷³ ». À la Guadeloupe, l'équipage de la *Sensible* profite de sa station pour placer de nouveaux corps-morts dans le port de Pointe-à-Pitre, ceci afin de faciliter l'entrée et la sortie du port et sécuriser la manœuvre notamment lors du touage rendu obligatoire par l'étroitesse de la passe d'accès au port¹⁷⁴.

Le personnel de santé, présent à bord des unités de guerre, n'échappe pas non plus à la réquisition en raison du nombre élevé de malades. Si le 1^{er} chirurgien reste à bord, ses adjoints –Guillaume Sanguillon, (2^e chirurgien) Joseph Ourdan (2^e chirurgien surnuméraire), Alexandre Tardieu (aide chirurgien), Quintin Philipe de Rivière (aide chirurgien) et Simon Renard (apothicaire) –sont sollicités pour exercer à l'hôpital du Fort-Bourbon.

Tableau 33. Nature des journées d'ouvrier

Nature des ouvriers	Nombre de journées	Coût (l.t.)
<i>Charpentiers</i>	544	691
<i>Calfats</i>	318	401
<i>Voiliers</i>	206	264
<i>Forgerons</i>	212	210
<i>Goudronniers</i>	44	66
<i>Journaliers</i>	95	72
Total	1 419	1 704

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 181, 3 avril 1789, Amyot au secrétaire d'État de la Marine.

Le détail qu'offre Barbazan donne une illustration idéale pour analyser la répartition des corps de métiers. Compte tenu de la nature des matériaux des navires à voiles, ainsi que des avaries constatées dans l'extrait précédemment cité, il n'y a rien d'étonnant à ce que les

¹⁷² Il dispose d'un secrétaire en la personne de M. Monge. Voir AN, Paris, Marine, C⁶ 935, rôle d'équipage du vaisseau l'*Illustre*.

¹⁷³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 162, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 216, lettre du 9 juillet 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

charpentiers et les calfats soient les plus sollicités. Le coût des réparations pour le premier trimestre de l'année 1789, présenté dans les deux tableaux ci-dessus, ne comprend pour ces tableaux que la main d'œuvre. Au regard des dépenses générales de la station navale des îles du Vent, il est assez faible. Dans l'ensemble, les réparations restent modestes et peuvent n'être assimilées qu'à de l'entretien, à l'exception toutefois du *Coureur* qui nécessite plus de quatre cents journées de réparation.

La volonté de faire tourner les équipages durant la paix est opérée aussi au niveau des ports. En temps de paix, le bureau des armements de Toulon, à la différence des quartiers de Brest et de Rochefort, n'embarque dans la maistrance à bord des frégates en temps de paix que des hommes ayant grade de second. Il se confronte dès lors, à des difficultés que le chevalier de Saint-Ours identifie avec beaucoup de justesse :

Car enfin, soit en temps de paix comme en guerre, le plus petit bâtiment a besoin d'un bon charpentier, d'un bon calfat et d'un bon voilier [...] De plus, si les premiers maîtres de ces classes ne peuvent plus s'embarquer, que deviendront-ils pendant la paix ? En outre, il arrivera que tous ceux qui s'embarqueront pour seconds seront presque toujours avancés à la fin de la campagne au grade de premier maître, et dès lors ne pouvant plus s'embarquer, on regorgera dans les ports d'un très grand nombre de gens inutiles¹⁷⁵.

3.3. Disponibilité de la flotte

Le choix d'aborder la notion de disponibilité de la flotte est un emprunt assumé aux réflexions propres à la logistique très contemporaine des équipements militaires modernes. De prime abord, l'association entre indisponibilité et conséquences néfastes semble aller de pair. Il convient toutefois d'interroger ce sentiment. L'indisponibilité peut-elle causer un blocage ou une rupture opérationnelle ? Cette réflexion nous apparaît importante dans le cadre de notre étude. La présence d'une force navale en station doit être interrogée en matière d'efficacité et non uniquement sous l'angle comptable. Il y a un sentiment flagrant de décalage entre l'effectif de la station navale et sa capacité à intervenir dans son théâtre d'opérations. Pour quelle raison observe-t-on les plaintes d'un gouverneur sur l'absence de bâtiments de guerre disponibles dans sa station alors que celle-ci est sur le papier composée d'une demi-douzaine de bâtiments de guerre ? Cette problématique renvoie également à celle des ports coloniaux. Ces derniers ont-ils permis convenablement le développement des stations navales ? Ont-ils été en mesure de fournir les réparations nécessaires ? Dans des temps raisonnables ?

¹⁷⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o200, lettre du 2 mars 1786, chevalier de Saint-Ours au secrétaire d'État de la Marine.

Répondre à ces questions est complexe en raison de la difficulté à suivre individuellement le parcours de vie des bâtiments en station. Compte tenu des indications journalières qu'il contient, le journal de navigation reste une bonne source. Ce dernier rend possible de comptabiliser les journées passées en réparation, ravitaillement ou en préparation de traversée au long cours. Ces informations mettent en lumière les temps d'indisponibilité des unités navales. Cette indisponibilité doit être classée de deux manières. Premièrement, lorsqu'un bâtiment est en carénage, démâté ou sans gouvernail, rendant impossible toute sortie en mer, nous parlerons alors d'indisponibilité totale. Deuxièmement, lorsqu'un bâtiment est en ravitaillement, seulement désenvergué ou encore calfatant ses œuvres mortes, nous parlerons d'indisponibilité relative ou partielle. Le temps passé au ravitaillement empêche en effet de mener des croisières et immobilise temporairement le bâtiment. Cette immobilisation peut toutefois être interrompue pour une affaire urgente. Le cas est bien évidemment impossible lorsqu'un vaisseau est couché sur son flanc.

Nous ne pouvons, une fois encore, que regretter la faiblesse du corpus disponible. Le peu de journaux de navigation conservés impose l'échantillonnage. La valeur des résultats proposés invite plus à ouvrir le questionnement qu'à répondre de manière formelle à la problématique de la disponibilité des bâtiments de guerre dans les stations navales permanentes. Par ailleurs, il faut prendre en considération des différences de station puisque comme nous avons déjà pu l'observer, l'usage des bâtiments de guerre varie selon les espaces géographiques. Les bâtiments de guerre passent bien plus de temps en navigation dans la station de l'Inde que dans celles des Antilles. Enfin, lorsque les navigations ont lieu après 1789, les troubles révolutionnaires prennent le pas sur le quotidien opérationnel des ports.

Tableau 34. Disponibilité des bâtiments de guerre en station dans les Antilles

Classe de bâtiment	Nom du bâtiment	Station navale	Nombre de journées d'indisponibilité totale	Nombre de journées d'indisponibilité partielle	Taux d'indisponibilité générale
Vaisseau	<i>Le Réfléchi</i>	Îles du Vent	146	3	--
Frégate	<i>La Cérès</i>	Îles sous le Vent	0	≅30	3 %
Frégate	<i>La Railleuse</i>	Îles du Vent	0	≅15	5 %
Corvette	<i>Le David</i>	Îles du Vent	64	14	13 %
Corvette	<i>La Perdrix</i>	Îles du Vent	65	50	20 %
Corvette	<i>Le Tourtereau</i>	Îles du Vent	12	64	11 %

Source : Tableau réalisé à partir des journaux de navigation conservés aux Archives nationales dans la série Marine, 4JJ.

En ce qui concerne les Antilles, de manière générale, hors des cas d'échouage ou d'avarie grave, le temps d'entretien des bâtiments influence peu la marche des bâtiments de guerre et les missions qui leur sont attribuées. Prenons le cas de la corvette le *David*, commandée par le chevalier de Bataille. Sur un total de 581 jours dans les eaux antillaises, le temps d'indisponibilité totale se chiffre à 64 jours, soit environ 11 % du temps de campagne. Si nous ajoutons les journées de ravitaillement soit 14 jours, le taux d'indisponibilité général s'élève à 13 %. La campagne de la *Perdrix* est également intéressante. Elle montre en effet que même lors d'avarie importante, sinon majeure, le taux d'indisponibilité reste soutenable. Le 8 avril 1786, alors qu'elle croise à proximité de Scarborough et en raison de l'inconséquence du pilote côtier, elle touche les rochers nommés Minister Roc¹⁷⁶. Le vicomte d'Orléans réussit à dégager la corvette et à gagner la côte. Il constate une importante voie d'eau. Ce n'est qu'après avoir échoué le bâtiment dans la baie du Scarborough que les travaux de réparation commencent. Malgré l'avarie majeure que connaît la corvette, son taux d'indisponibilité est de 20 % du temps total de station.

À partir de cet échantillon, le taux d'indisponibilité de la flotte en station navale s'établit aux alentours de 10 %, ce qui faible. L'entretien des bâtiments impacte leurs stations à la marge. Par ailleurs, comme nous avons pu le constater, le dispositif de lutte contre la contrebande rend assez indolore l'indisponibilité totale des bâtiments de guerre dans les eaux antillaises. Comme ce sont principalement les petites unités qui effectuent les contrôles dans les ports et les rades, et qui croisent le long des côtes, peu importe que le bâtiment auquel ils sont rattachés soit en capacité ou non, de naviguer. Les réparations majeures sur les grosses unités de la Marine royales ne causent pas de rupture opérationnelle dans la lutte contre la contrebande maritime. Seules, les mauvaises conditions climatiques et sanitaires empêchent les chaloupes, goélettes et cotres de naviguer en raison de l'absence de pont fermé et de leurs difficultés à tenir une mer formée. Qui plus est, l'armement des petites unités libère du temps d'entretien pour les plus grosses. Durant l'hiver 1786, la longue station –de plusieurs mois –qu'effectue la *Cérès* aux Cayes lui permet de désenverguer ses voiles, de les visiter et de les raccommo¹⁷⁷.

¹⁷⁶ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 96 1, journal de navigation de la corvette la *Perdrix*, commandée par le vicomte d'Orléans.

¹⁷⁷ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 96 5, journal de navigation de la frégate la *Cérès*, commandée par d'Agoust.

Tableau 35. Disponibilité des bâtiments de guerre en station dans l’océan Indien

Classe de bâtiment	Nom du bâtiment	Nombre de journées d’indisponibilité	Taux d’indisponibilité générale
Frégate	La <i>Résolution</i>	<30 et >60	3-5 %
Frégate	La <i>Précieuse</i> ¹⁷⁸	200	14 %
Frégate	La <i>Dryade</i>	50-70	8-12 %
Frégate	La <i>Vénus</i>	>180	>16 %
Frégate	L’ <i>Astrée</i>	40-60	>8,5 %

Source : Tableau réalisé à partir de la correspondance des officiers de Marine conservée aux Archives nationales et aux Archives d’Outre-mer, fonds Marine, B⁴ et Colonies, C⁴.

S’agissant des campagnes de la station de l’Inde, l’affaire est complexe. Nous disposons de la majorité des itinéraires de navigation. Ces derniers comprennent les lieux et la durée des relâches. Malheureusement, comme ces itinéraires proviennent tous des rôles d’équipage, il ne s’agit que d’un sommaire qui ne rend compte ni du motif ni de l’occupation de l’équipage durant l’escale. Nous ne retiendrons par ailleurs qu’une seule notion d’indisponibilité. Les escales dans les ports sont moins nombreuses et plus longues. Aussi la relâche à l’Île de France ou à Pondichéry vise autant et sans distinction à faire des vivres qu’à réparer le bâtiment.

De ce très faible échantillon nous pouvons dire qu’à l’image de leurs consœurs antillaises, les frégates en station dans l’océan Indien sont assez peu affectées par les réparations navales. Il est difficile de dire si les réparations sont en moyenne plus longues en moyenne d’un côté du Cap de Bonne Espérance ou de l’autre ; toujours est-il qu’à l’échelle des durées de campagne l’impact est faible. La nature des missions est nettement différente de celle des Antilles, nul besoin –à l’exception de la côte de Malabar –d’établir des croisières constantes. Dans la plupart des cas, une escale de longue durée intervient une fois tous les douze à dix-huit mois. Les campagnes longues obligent pratiquement toutes les frégates à réaliser un radoub au cours de leur station. Cette opération est longue, elle peut durer entre 45 et 60 jours. Toutefois, sur la durée globale de l’armement, le taux d’indisponibilité reste faible.

4. Les gens de mer, une ressource sous tension pour les stations navales

En France, la prise de conscience par les autorités administratives et sanitaires des pathologies spécifiques aux milieux marins et apparaissant à bord des navigations au long cours fut bien plus lente que chez les Britanniques. Ce n’est qu’à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle et plus encore sous le règne de Louis XVI que la Marine s’emploie à améliorer

¹⁷⁸ Les réparations de la frégate s’étalent sans interruption de juillet à octobre 1785. Voir ANOM, Col., C⁴ 76 n°118, lettre du 1^{er} juillet 1787, Souillac et Narbonne au secrétaire d’État de la Marine.

progressivement les conditions de vie des matelots. L'action s'effectue notamment au travers de nouveaux règlements sur les rations, l'habillement ou l'hygiène¹⁷⁹. La mortalité connaît alors une décrue progressive, notamment du côté de l'Inde et plus spécifiquement lors des navigations de la Compagnie française des Indes orientales¹⁸⁰. Une étude plus exhaustive et globale, à partir des rôles d'équipage, serait bienvenue ; elle permettrait de disposer des chiffres relatifs à la mortalité et à la morbidité stationnaire et autoriserait une comparaison entre les stations navales. Seule la Compagnie des Indes a fait l'objet d'une attention minutieuse de la part de Philippe Haudrière. Dans le cadre de notre étude, la mortalité n'est pas ici aussi essentielle que celle de la morbidité. Si la mort limite de fait les ressources humaines dont dispose la Marine, elle reste –d'après les archives consultées –mesurée lors des périodes de paix d'après les archives consultées. Ce sont donc principalement les conséquences logistiques et opérationnelles de la morbidité qui forment l'objet de notre attention.

4.1. Un service stationnaire à rude épreuve

La mortalité ainsi que les raisons de la dégradation sanitaire des équipages dans les colonies ont été, pour la plupart, bien mises en lumière par les historiens durant ces dernières années¹⁸¹. Au demeurant, la dureté du climat autant que le manque d'acclimatation des équipages français sont bien identifiés par les hommes de l'Ancien Régime. La Galissonnière, commandant du *Léopard*, évoque les « fatigues et les coups de soleil » dont sont victimes les calfats et les charpentiers¹⁸². Citons pareillement le chevalier de Bruyès qui a su –à travers sa correspondance –faire le résumé des conditions sanitaires des stationnaires :

La longueur de la campagne, la petitesse du bâtiment et son incommodité dans un climat brûlant ont sans doute beaucoup contribué à une aussi grande perte. [...] La grande quantité de rats et d'insectes

¹⁷⁹ André Zysberg, « Louis XVI, le roi qui aimait la mer », *L'Histoire*, vol. 270, n°11, 2002, p. 60.

¹⁸⁰ Philippe Haudrière, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121-3, 2014, p. 170.

¹⁸¹ André Reussner, « L'hygiène navale à la fin du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire et d'Outre-Mer*, 1931, n°79, p. 35-54 ; Laurent Sueur, « Les maladies des marins français de la Compagnie des Indes et de la Marine royale durant la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue Historique*, n°589, 1994, p. 121-131 et « 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^e siècle vers les Indes orientales », *Revue Historique*, 1993, p. 131-140 ; Christian Koninckx, « L'alimentation et la pathologie des déficiences alimentaires dans la navigation au long cours au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°30, 1983, p. 109-139 ; P.M. Niauxsat, « État sanitaire et maladies aux Antilles et en Guyane au XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer, Les Antilles et la Guyane au XVIII^e siècle*, Publication de l'Université francophone d'été, Jonzac, n°16, 1999, p. 29-55.

¹⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f°114, lettre du 9 avril 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

dont il est impossible de se délivrer, le peu d'emplacements pour loger les effets dans mon petit bâtiment [...] dans ce climat si funeste aux Européens¹⁸³.

L'installation de tentes et de tauds de mouillage représentée par quelques gravures ou peintures ne donne qu'un refuge fragile¹⁸⁴. De plus, la nature du service effectué par les stationnaires dans les colonies doit être invoquée pour mieux appréhender « l'effet cocktail » que les équipages stationnaires ont à affronter. En associant les stations navales antillaises et terre-neuvienne au sein d'un même système stationnaire, la Marine impose à ces équipages une rupture dans le processus d'acclimatation et met ainsi les corps à rude épreuve. En outre, à la différence du modèle anglais, la France fait le choix de limiter les stations navales de longue durée, elle prive ainsi les équipages d'un facteur essentiel d'acclimatation et condamne ces derniers à une double peine climatique. La radicalité des différences de climats, entre le bassin caribéen et celui de l'Amérique du Nord, est parfaitement rapportée par l'officier de la Marine Montcabrié, ce dernier laissant observer :

Nous remontions des bancs énormes de glaces détachées ce qui augmentait le froid et le rendait insupportable, nos cordages étaient couverts de glace, nos ralingues et écoutes cassaient au moindre effort et le froid seul faisait rompre nos haubans et galhaubans. Les équipages ont d'autant plus souffert qu'ils passaient subitement du grand chaud de Saint-Domingue aux grands froids¹⁸⁵.

La dureté des campagnes à Terre-Neuve fait consensus parmi les officiers de Marine ayant eu l'occasion d'y stationner. Barbazan évoque ainsi : « les vents violents [qui] ont presque toujours exigé de son équipage des travaux forcés au milieu des glaces et de la neige¹⁸⁶ ». Le comte de Médine est sur la même longueur d'onde lorsqu'il indique avoir : « été à même de juger par [lui]-même des froids que cette corvette aura éprouvée par ce que mon équipage a souffert par la neige et la gelée qui avait rendu les cordages si durs qu'il était impossible de les faire passer dans les poulies¹⁸⁷ ». Le commandant de la station pointe d'ailleurs le manque de préparation, l'absence de matériels adaptés aux froids que subissent les équipages ainsi que :

La sévérité du climat [qui a] fait éprouver de grandes souffrances à [son] équipage qui n'a rien reçu à Lorient de ce qui est prévu par l'ordonnance pour les équipages qui viennent dans ses mers qui sont toujours brumeuses et [qui] par conséquent [offrent] peu de moyens de sécher les hardes¹⁸⁸.

¹⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o112, lettre du 7 juin 1787, chevalier de Bruyès au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁴ Annexe n^o35, p. 531.

¹⁸⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o135, lettre du 6 juillet 1789, Moncabrier au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o224, lettre du 20 janvier 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o196, lettre du 31 mai 1787, Médine au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁸⁸ *Ibid.*

Sur ces faits, le comte de Médine se sent en droit de faire part au secrétaire d'État de la Marine des adaptations matérielles qu'il conviendrait d'adopter pour les campagnes futures. En plus de la demande d'un équipage sur le pied de guerre, dans une tradition bien ancrée chez les commandants de stations navales, il estime impératif de quitter la France avec des rechanges portés au-delà des règlements. Ces fournitures navales concernent en premier lieu, les pièces soumises à rudes épreuves par le climat nord-américain : voiles, cordages poulies et aussières. Enfin, la requête de paires de bottes ainsi que de vestes de peau laisse imaginer les conditions matérielles dans lesquelles devaient exercer jusqu'alors les stationnaires terre-neuviens¹⁸⁹.

La lutte contre la contrebande maritime est elle-même pointée du doigt. L'exploitation nouvelle de petites unités contre les interlopes fatigue les corps : « Augustin Duquesne [...] est atteint d'une grave maladie lors de son service à Saint-Domingue du fait de son service sur les chaloupes biscayennes¹⁹⁰ ». Dans le même temps, ces longues stations dans les ports d'entrepôt font l'objet de plusieurs contestations chez les officiers de Marine où le manque d'activité a des conséquences funestes. Dans un rare témoignage, de Crès rend compte de ce quotidien stationnaire. Au sujet des hommes non affectés aux goélettes, soit ceux embarqués à bord des frégates ou corvettes, il constate que : « le reste de ce qui est à bord des frégates ou corvettes [...] le loisir d'une rade, où le défaut d'occupation amène l'ennui, les affections scorbutiques et les maux résultants des orgies de tafia qui se répètent à l'infini¹⁹¹ ».

Au risque de fausser l'image de l'activité stationnaire aux Antilles, au demeurant déjà étudiée, celle-ci varie d'une rade à l'autre, de sorte qu'à l'inactivité dans telle rade s'oppose la saturation dans d'autres et notamment à Fort-Royal, où l'opportunisme opérationnel bat son plein. Ainsi, cette politique qui consiste à faire porter sur les épaules des équipages la majeure partie des travaux de réparations navales ainsi que ceux relatifs au service portuaire est lourde de conséquences. À la suite de l'ouragan dévastateur de l'été 1788, les équipages sont pleinement mobilisés pour remettre sur pied la colonie. L'aide apportée se paye chèrement¹⁹². Joseph Senné, chirurgien de la *Perdrix* voit alors affluer les marins stationnaires au Fort-Bourbon, il indique que : « [les] équipages [de la *Perdrix* et de la *Poulette*] ayant travaillé dans

¹⁸⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o201, lettre du 23 septembre 1787, Médine au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁰ Jean-Louis Donnadiou, Catherine et Henri Floch, « œil et oreille de Versailles ? L'étrange mission du capitaine de vaisseau Rochegude à Saint-Domingue (1785-1787) », *Revue du Tarn*, n^o231, automne 2013, p. 411.

¹⁹¹ SHD, Vincennes, SH 376 f^o13, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

¹⁹² Les mêmes maux entraînant les mêmes conséquences, Daniel Baugh a déjà mis en lumière les conséquences funestes de l'utilisation des équipages pour les travaux portuaires : « The men were often in worse condition ashore than they were at sea ». Voir Daniel Baugh, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1965, p. 359.

l'eau et dans la vase pendant trois semaines pour remédier aux suites de cet accident et relever deux bâtiments qui avaient été jetés à la côte [...]envoyèrent 160 malades au Fort-Bourbon¹⁹³ ». Gage de la dureté et de la pénibilité du travail, le vicomte de Beaumont prend garde de ne pas faire travailler plus de deux jours d'affilée les matelots attachés au service du curage du port. Précédemment observée lors de l'étude des ports coloniaux, cette pratique est très courante et plébiscitée par les administrateurs grâce aux économies qu'elle génère pour les caisses coloniales. La dureté de la tâche est relatée par Moreau de Saint-Méry. Ce dernier observe notamment le refus, les uns après les autres, des différents corps de main d'œuvre :

Les nègres du roi, qu'on y mit d'abord, s'en dégoûtèrent. Les matelots des vaisseaux du roi montrèrent la plus forte répugnance. Les soldats du régiment du Port-au-Prince, quoique payés quatre livres par jour, renoncèrent après un court essai¹⁹⁴.

À Saint-Domingue, au-delà de voir les marins et les soldats exécuter ce que les esclaves noirs du roi refusent de faire, la difficulté de la tâche donne un coup d'arrêt au projet. Le cure-môle se transforme en ponton... Dans les faits, l'emploi des stationnaires est plus abondamment usité aux Antilles que dans le reste des colonies. Ainsi, la présence d'une main d'œuvre servile à l'Île de France permet d'épargner en partie aux équipages les ouvrages à effectuer sur leurs bâtiments.

Certaines îles sont plus propices que d'autres au développement de maladies que d'autres ; comme le rapporte le chevalier de Cotignon, l'île de Tobago est de celles-ci. Il est surpris d'y voir les hommes « presque tous malades, [qui]avaient déjà enterré plus de la moitié de l'équipage [...]et c'est tout au plus s'il y avait 20 hommes en état de faire le service du bâtiment¹⁹⁵ ». Les causes de cette surmortalité ne sont pas à chercher du côté de la flore ou de quelconques « fleurs des cotonniers » pouvant tuer en moins de 24 heures comme l'expose l'officier de la Marine mais bien à trouver du côté des d'agents pathogènes très actifs dans les Antilles, en premier lieu le paludisme et la dengue¹⁹⁶.

À Saint-Domingue, Barbazan constate les difficultés rencontrées pour soigner les malades :

¹⁹³ ANOM, Col., C^{8A} 90 f^o271, 1788, Joseph Senné, chirurgien de la *Perdrix* détaché au Fort-Bourbon par le chevalier de Villeveille, commandant la station du Fort-Royal.

¹⁹⁴ Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle Saint-Domingue*, tome II, p. 1051.

¹⁹⁵ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 105.

¹⁹⁶ Adrien Carré (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 112.

Indépendamment des maladies, les convalescences sont longues dans ce climat, les forces sont longtemps à revenir, j'eus fait la triste expérience, il suffit de la pluie la plus légère d'une erreur de régime pour rechuter ce qui affaiblit les équipages au point que je crois que les bâtiments qui ne sont pas destinés à rester stationnés dans les ports d'entrepôt, devraient avoir leurs équipages de guerre¹⁹⁷.

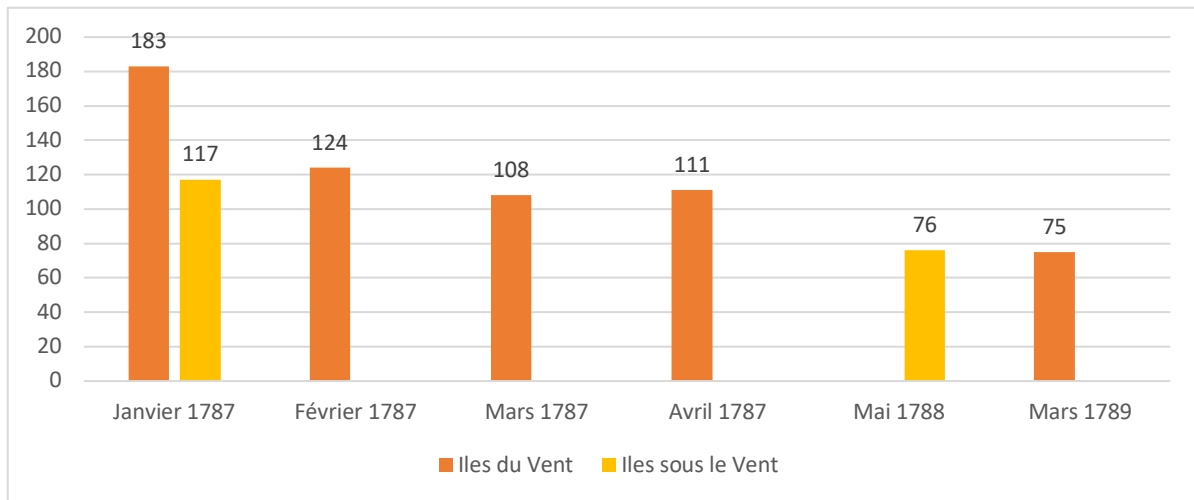
Compte tenu du grand nombre de malades, les conditions de traitement dans les hôpitaux restent très précaires en raison du grand nombre de malades. Néanmoins, des progrès sanitaires se font naissants. En 1789, un projet de règlement prévoit une meilleure prise en charge des convalescents stationnaires. Sur les seize articles du règlement, huit portent sur la gestion alimentaire des stations, des hôpitaux et des malades à bord des bâtiments de la Marine. Il y a là un signal clair pour réguler la gestion des hôpitaux coloniaux même s'il est vrai que la motivation principale semble être budgétaire avant d'être sanitaire. S'agissant de la gestion des hôpitaux, l'article 4 ordonne aux capitaines relâchant au Fort-Royal d'envoyer les malades fiévreux à l'hôpital du roi et tous les autres au Fort-Bourbon. Une distinction est ainsi établie suivant la gravité des malades. Sachant que les navires stationnés dans les îles ne peuvent déposer leurs malades au Fort-Royal, ni même reprendre à leur bord les convalescents sortant de l'hôpital, il est spécifié que ce rôle sera attribué au navire commandant la rade, à sa charge de les faire repasser sur les navires auxquels ils étaient initialement attachés. Ces dispositions laissent observer une meilleure prise compte préventive des maladies par la systématisation des hospitalisations dans l'espoir d'empêcher ou de retarder la propagation des maladies.

Enfin, l'impact de la désertion sur la Marine et sur le fonctionnement plus général des stations navales porte en partie les mêmes interrogations que les problématiques de mortalité et de morbidité. En ce sens, la désertion serait un axe de recherche possible pour approfondir l'étude de la main d'œuvre en situation coloniale. Au-delà d'être un témoin sociologique de la relation des marins aux conditions du travail maritime, elle est un facteur de désorganisation. En appauvrissant les équipages des navires et le stock de matelots disponibles dans les colonies, la désertion fragilise le rôle des colonies comme support de projection.

4.2. Des crispations sans paralysie opérationnelle

En l'absence de traitement statistique de la morbidité, il nous faut interroger une fois encore la correspondance des marins. Quelques états de situation des équipages rédigés par les officiers chargés des revues permettent d'observer des quantités fluctuantes de malades.

¹⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o248, lettre du 15 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

Graphique 14. Quantité de malades de la station navale des Îles du Vent (1787-1789)

Sources : An, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o237, 275 f^o16, 278 et 279 f^o 180, états de situation des équipages dans les stations des Îles du Vent et sous le Vent.

Au 1^{er} janvier 1787, les deux divisions navales en station déplorent 300 hommes hospitalisés simultanément dans les établissements de la Martinique et de Saint-Domingue. Cela ampute d'environ 8 % les effectifs stationnaires antillais. Ce taux élevé de morbidité invite à se questionner sur les conséquences logistiques et opérationnelles au sein des stations. Au même titre que la dégradation de l'outil naval, la santé des équipages est un élément structurant de la projection navale. Sans un équipage nombreux et en bonne condition physique, il n'est guère possible de faire appareiller un bâtiment de guerre ou de le faire naviguer en toute sécurité. Les manœuvres d'un navire à voiles exigent une main d'œuvre nombreuse et plusieurs dizaines d'hommes sont obligatoires, par exemple, pour lever une ancre lors de l'appareillage. De même, s'il est envisageable de hisser le grand hunier d'une frégate de douze avec une douzaine de personnes minimum, un virement de bord vent devant exige bien une quarantaine de matelots parés à la manœuvre pour brasser successivement le phare d'artimon, le grand phare puis celui de misaine. Le poids des vergues et des voiles, démultiplié par les forces qui s'y exercent explique la dureté des tâches. Ces tensions et ces forces vont croissantes à mesure que le vent se lève et que la mer se forme, usant toujours plus les corps. De simples manœuvres, comme que le brassage de la grand-vergue, deviennent complexes par la seule pression qu'exerce le vent dans les voiles, nécessitant de prendre davantage de précaution, de temps et d'énergie.

Cette interrogation soulève toutefois plusieurs contraintes. Il est en effet bien difficile dans un premier temps de prendre connaissance ; puis, dans un second temps, de rendre compte des cas d'abandon ayant pour origine la mauvaise santé des équipages. Pour l'océan Indien,

l'obligation opérationnelle de prélever des esclaves à l'Île de France, malgré le non-consentement du secrétaire d'État de la Marine, témoigne parfaitement des tensions existantes sur la ressource en gens de mer. Dans certains cas, la pénurie impose l'interruption d'une partie de la campagne. À titre d'exemple, la *Vénus* abandonne l'idée de retourner visiter les côtes d'Afrique après sa campagne en mer Rouge ; cela en raison du mauvais état de santé de son équipage et de l'impossibilité de trouver des rafraîchissements à même de le remettre sur pied. L'abandon d'une partie de la mission est compensé par les campagnes qu'effectuent la *Prévoyante* et l'*Amphitrite*, puisque Saulnier –commandant la première des deux flûtes– réussit à faire lever les plans des deux baies intéressantes de la côte entre Kirimbas et Oybes, alors que de son côté, Lambert prend la route de Zynd et remonte jusqu'à Sha Bender puis Surate et repart pour l'Île de France. C'est donc vers Mahé que se dirige de Rosily –commandant la *Vénus*– et arrive le 20 décembre 1785 avec 64 malades à bord¹⁹⁸.

La situation est également vraie d'un hémisphère à un autre. En 1764, le chevalier de Fennelon –commandant la frégate la *Folle* à la Martinique– comptabilise près de 92 malades en seulement cinq jours, ce qui l'empêche de reprendre la mer¹⁹⁹. La gestion des effectifs est encore plus difficile quand il s'agit des capitaines et des officiers. Au printemps 1787, après l'hospitalisation de tous ses officiers, le commandant du *Chien de Chasse* est obligé de faire appel aux gardes de la marine pour effectuer les quarts²⁰⁰. Le bâtiment est cependant en capacité de naviguer. Nous ne pouvons pas en dire autant de certains bâtiments de la station des Îles sous le Vent, commandés par le marquis de La Galissonnière durant le mois d'avril 1789. D'après les instructions de la frégate la *Vestale*, commandée par le capitaine de Montcabrié, celle-ci doit prendre part à la station de Terre-Neuve sous les ordres du sieur de Vaugiraud. Le départ de la *Vestale* amène les administrateurs à réorganiser le dispositif afin de remplacer ce bâtiment, alors en station au Cap-Français. Il est donc décidé d'envoyer, depuis les Cayes jusqu'au Cap-Français, l'*Andromaque* commandée par le marquis de Suzannet. Aux Cayes, l'*Andromaque* sera remplacée par la frégate l'*Ariel* qui est commandée par le comte du Breugnou. Toutefois, ces plans sont contrariés par la maladie que contracte le capitaine de Montcabrié qui a « eu en arrivant dans la colonie un dépôt dans la tête qui après plusieurs jours de fièvres a abouti par les oreilles²⁰¹ ». Comble de la situation, l'équipage est également atteint. Ainsi, le chevalier de Pontevès –neveu du vicomte de Pontevès-Gien, commandant de la station

¹⁹⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 270 f^o380, n.d., Rosily au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 107 f^o128, lettre du 1^{er} juillet 1764, chevalier de Fennelon au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o112, lettre du 7 juin 1787, chevalier de Bruyès au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰¹ A.N, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o111, lettre du 9 avril 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

des Îles du Vent et second du capitaine de Montcabrié –est gravement malade. Les autres lieutenants sont également atteints, certains de la petite vérole, d'autres sont hospitalisés. Face à l'incapacité du capitaine de Montcabrié d'exercer son service, les administrateurs décident d'envoyer à la place de la *Vestale*, la frégate l'*Andromaque* initialement expédiée pour le Cap-Français. Une fois encore, le mauvais état de santé des officiers empêche le service de la station. En effet, la santé du marquis de Suzannet « qui est sans fièvre mais très faible²⁰² » l'empêche de remplacer le capitaine de Montcabrié. Enfin, l'état matériel de la frégate l'*Ariel* ne peut lui permettre de prendre la mer et de stationner à Terre-Neuve.

Toutefois, l'immobilisation ou la modification des dispositions opérationnelles ne concernent pas la majorité des bâtiments. D'ailleurs, les opérations françaises détaillées dans les chapitres précédents en ont fait la démonstration. L'essentiel des forces navales n'est « que » gêné dans sa marche. Alors que Viomesnil sollicite l'accord de Prévost de la Croix pour emprunter le brick l'*Expédition*, le commandant par intérim de la station des Îles du Vent – accédant à la demande – en profite pour se faire remettre une vingtaine d'hommes en complément afin d'armer une goélette destinée à remplacer le brick. Prévost de la Croix justifie ce marché en invoquant l'état de délitement de son équipage, fortement « diminué, tant par les hommes morts ou désertés et par ceux [qu'il a]été obligé de placer dans les différents postes de l'hôpital du Fort-Bourbon et pour l'armement des goélettes²⁰³ ». Pour rappel, au mois de mai 1788, la station des Îles du Vent emploie 89 hommes pour le service des goélettes, soit 6,6 % de l'effectif d'alors de la station. Quelques mois plus tôt, Barbazan –commandant des forces navales –précisait qu'il recevait :

Formellement des représentations des capitaines des frégates et corvettes sur la faiblesse des équipages, il est certain que la *Mignone*, par exemple a été obligée de naviguer avec cent hommes, la *Blonde* avec quatre-vingts, le reste était dans les hôpitaux et elles ne pouvaient manœuvrer sans avoir tout leur équipage sur le pont²⁰⁴.

Barbazan demande ainsi au secrétaire d'État de la Marine un supplément d'hommes à bord de certaines unités, spécifiant, « les bâtiments qui ne sont pas destinés à rester stationnés dans les ports d'entrepôts devraient avoir leur équipage de guerre²⁰⁵ ». À la même époque, le

²⁰² A.N, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o111, lettre du 9 avril 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o268, lettre du 12 octobre 1789, Prévost de la Croix au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o248, lettre du 15 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁵ *Ibid.*

vaisseau amiral de la division de l'Île du Vent se retrouve dans une situation similaire. Le vicomte de Beaumont rapporte à sa tutelle :

J'en ai dix qui ont déserté de sorte que je me trouve avec 80 hommes de moins dans un vaisseau très difficile à manœuvrer et dont l'armement n'est que sur le pied des temps de paix. Les autres bâtiments ne sont pas mieux que moi²⁰⁶.

À en croire Beaumont, la situation du *Patriote* n'est donc pas isolée mais touche l'ensemble des bâtiments de la station. La situation ne s'arrange guère pour la station navale, obligeant Beaumont à d'user de moyens coercitifs pour repeupler les équipages. Ainsi, il permet :

Aux officiers en station et particulièrement à ceux qui se trouvaient à Saint-Pierre et à la Pointe-à-Pitre de ramasser les matelots vagabondaires déserteurs ou restés malades pour remplir dans nos vaisseaux ceux qui manquaient [...]il y en a un grand nombre que l'espoir d'un gain plus considérable et plus souvent encore de l'amour du libertinage engage à désertir pour servir sur les caboteurs²⁰⁷.

Ce constat est partagé par le vicomte de Pontevès-Gien qui en 1789 regrette de ne pas avoir une centaine d'hommes en plus ainsi qu'une brigade de charpentiers, et de calfats afin d'exécuter plus rapidement les travaux qu'il souhaite réaliser. En avril 1789, le marquis de La Galissonnière rapporte qu'en raison de la répartition de l'équipage du *Léopard*, à bord des trois goélettes attachées à son bord, il ne dispose de « personne pour le mettre en mer²⁰⁸ ».

Ces réclamations viennent pour l'essentiel des stations antillaises et indiennes. En Méditerranée, l'acclimatation des équipages est bien plus évidente alors que nombre d'officiers et de matelots proviennent des régions provençales et roussillonnaises. Par ailleurs, les navigations sont –jusqu'à la veille de la Révolution française –de plus courte durée et associées à des campagnes moins longues. Dès lors, elles limitent les fatigues, terrains fertiles au développement de maladies. Les problématiques sanitaires font par ailleurs traditionnellement l'objet d'une prise en compte bien plus stricte qu'ailleurs en raison de la peste²⁰⁹. En outre, la réduction du temps passé à terre lors des épizooties limite possiblement les contaminations à d'autres maladies.

²⁰⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o13, lettre du 19 janvier 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁷ AN, Paris, Marine, B⁵ 275 f^o63, lettre du 19 juin 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine

²⁰⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o109, lettre du 9 avril 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

²⁰⁹ Daniel Panzac, « La peste dans les possessions insulaires du Grand Seigneur (XVII^e-XIX^e siècles) », Nicolas Vaton et Gilles Veinstein (dir.), *Insularités ottomanes*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2004, p. 223-241.

4.3. Une gestion empirique des ressources humaines

Au sein même de la Marine, les avis divergent sur la composition des équipages en station navale. Au mois d'août 1785, le maréchal de Castries refuse encore à du Puget Bras –commandant la flotte à Saint-Domingue –une augmentation des équipages. Le ministre explique qu'il « ne doit pas être question de supplément aux équipages des bâtiments de la division [qu'il] trouve suffisant pour fournir en même temps aux goélettes dont chacun ne doit pas exiger plus de 15 ou 20 hommes au plus²¹⁰ ». Selon le secrétaire d'État de la Marine, l'effectif des équipages est suffisant. Par ailleurs, il tire, dès l'année, suivant quelques conclusions de l'expérience des premiers temps. Écrivant au gouverneur de Saint-Domingue, le ministre indique que : « les craintes que l'on avait eu d'affaiblir les équipages des bâtiments en armant les chaloupes biscayennes n'étaient pas fondées²¹¹ ». C'est également, en substance, ce que le lieutenant de vaisseau de Crès expose lorsqu'il tempère, voire remet en question, l'affirmation de certains collègues stationnaires, affirmant à son tour « qu'il leur reste quoiqu'on en dise, toujours assez de monde pour manœuvrer²¹² ». Au-delà des effectifs, le vicomte de Beaumont oppose au secrétaire d'État la nature des équipages. Pour l'officier major, le nombre de marins disponible n'est qu'une partie du problème : « on embarque des novices et beaucoup d'hommes faibles que le commerce rebute et à qui le refus tient lieu de volonté pour servir sur les vaisseaux du roi²¹³ ». La composition des équipages pour les stations que le ministre a lui-même fixée ne vaut qu'à la condition d'une main d'œuvre efficiente. S'il faut deux matelots non amarines pour effectuer la tâche d'un seul, il est dès lors aisé d'imaginer les tensions opérationnelles qui reposent sur les épaules du chef de division.

Toujours est-il que la division navale subit une lente mais inexorable érosion de son capital humain. Outre les suppléments réclamés par les commandants de station, qu'en est-il du renouvellement des matelots ? Le rapatriement des malades en France est attesté. Effectivement, les hommes jugés trop sévèrement atteints par les maladies sont renvoyés en France. En l'état, nous n'avons pas d'éléments permettant de quantifier ces migrations, ni même de chiffrer les remplacements d'hommes effectué tout au long des stations. Les bâtiments de charge affectés au ravitaillement des stationnaires servent parmi d'autres à cette mission. Aussi voit-on la flûte le *Dromadaire* embarquer plus de trente malades de la station pour les débarquer

²¹⁰ SHD, Vincennes, MS 338, lettre du 6 août 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

²¹¹ ANOM, Col., B 192 f°64, lettre du 6 avril 1786, le secrétaire d'État de la Marine au comte de La Luzerne.

²¹² SHD, Vincennes, SH 376 f°13, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

²¹³ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f°248, lettre du 15 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

à Brest²¹⁴. Chaque bâtiment rentrant en France fait office de transport et l'on voit le deuxième aide-canonnier du *Chien de Chasse* débarquer pour passer à bord du *Saint-Nicolas*, navire marchand²¹⁵. Ces flûtes servent localement de réservoir d'hommes, Barbazan profite ainsi de l'arrivée de la flûte le *Mulet* pour autoriser le remplacement de certains officiers par ceux venant d'arriver²¹⁶.

Les rares témoignages de renouvellement d'équipage restent, d'après les sources consultées, très sommaires. Ainsi, le commandant de la frégate la *Cérès* charge sa goélette la *Témérité*, d'aller au Port-au-Prince pour récupérer des matelots de remplacement²¹⁷. Les informations disponibles s'arrêtent toutefois là, aucun renseignement relatif à l'arrivée de ces matelots ne nous est communiqué. Combien sont-ils ? Le supplément est-il pour l'ensemble de la station navale ? D'où viennent-ils ? Il est difficile de savoir s'ils arrivent fraîchement de France, des hôpitaux de la colonie ou d'autres bâtiments stationnaires. Les états de situation des équipages produits par les commis aux revues ou les commissaires d'escadre ne sont que de faible recours. Quant aux rôles d'équipage, leur richesse entraîne paradoxalement davantage de complexité pour le chercheur. Si ces derniers permettent de connaître, théoriquement avec précision, la quantité d'hommes à avoir foulé le pont d'un navire, dans les faits, l'extrême variété de situations et de déplacements d'un bord à un autre, de l'hôpital au navire, rend précaire l'apport de précision dont c'est pourtant précisément l'essence. Retenons néanmoins que la quantité de marins ayant navigué sur chaque bâtiment est tout à fait considérable. Si l'existence d'un système de remplacement des matelots et des officiers malades est loin d'être évident, force est de constater le fort taux de rotation à bord des navires. À la différence du système de ravitaillement, nous n'avons pas retrouvé de trace d'une comptabilité ou d'une projection des renouvellements de matelots. En réalité, la rotation des équipages nécessiterait une étude statistique spécifique afin de mettre en lumière les flux de déplacements des stationnaires et de manière plus générale, les rouages logistiques des ressources humaines en station. Plusieurs questions se posent. Cette rotation se fait-elle en vase clos, au sein même des stations navales, ou est-elle abondée par des arrivées extérieures ? Si oui, dans quelle mesure ? En outre, quelle est la proportion des migrations de navires à navires et/ou des navires à l'hôpital ?

²¹⁴ AN, Paris, Marine, B³ 782, lettre du 30 avril 1787, Hector à Fleurieu.

²¹⁵ AN, Paris, Marine, C⁶ 1082, rôle d'équipage du *Chien de Chasse*.

²¹⁶ AN, Paris, Marine, B³ 782, lettre du 13 avril 1787, Hector à de Fleurieu.

²¹⁷ AN, Paris, Marine, 4JJ 24 95, journal de navigation de la *Cérès* commandée par le lieutenant de vaisseau d'Agoust.

En l'état, nous ne pouvons que constater l'importance des mouvements au sein des stations, et cela tant pour les équipages que pour les états-majors. En station à la Martinique, la *Badine*, aligne 136 matelots embarqués en diverses vagues au sein des hôpitaux, de bâtiments marchands ou d'autres bâtiments de la division²¹⁸. Rien qu'à bord du *Réfléchi*, vaisseau amiral de la division, l'état-major connaît une cinquantaine de mouvements. Bon nombre d'hommes passent sur plusieurs bords au cours de la campagne. Ainsi, l'enseigne Linois, migre-t-il du *Réfléchi* à la *Danaé*, avant de finir sur la *Proserpine*²¹⁹. Quinze autres officiers, élèves ou volontaires changent pareillement de bâtiment, par trois fois, au cours d'une campagne. Un état de situation donne à voir l'ampleur des mouvements au sein du *Réfléchi*. À l'armement, l'équipage à l'armement s'élève à 495 hommes. Lors du décompte, il n'y en a plus que 392, soit un déficit de 131 hommes à bord, auxquels il faut ajouter les 37 malades hospitalisés²²⁰. Le 27 janvier 1784, près de 26 % de l'équipage ont quitté le navire, dont 80 matelots et 34 soldats. Le contraste entre l'équipage théorique et réel démontré par André Zysberg pour le *Jason* en 1782, vaut ainsi également en période de paix et se pose avec autant d'importance²²¹. Le phénomène n'est pas propre aux vaisseaux de ligne. Le rôle de la frégate la *Danaé* est tout à fait comparable. Tout d'abord, au cours de la campagne, 419 hommes exactement foulent le pont de la frégate alors qu'une frégate de douze doit théoriquement être armée par 180 à 200 hommes d'équipage. Bien que nous n'ayons pas effectué le même échantillonnage que pour la station des Îles sous le Vent, le phénomène est commun à toutes les campagnes navales. De l'autre côté de la planète, la *Précieuse* commandée par Kersauzon illustre le cas pour la station de l'océan Indien. En novembre 1783, lorsque sonne l'heure de quitter le port de Toulon, 248 hommes sont à bord de la frégate. À son retour en France, au mois de mars 1788, le rôle d'équipage mentionne 765 hommes, soit trois fois au complet l'équipage en place lors de la revue d'armement²²². Le phénomène est similaire pour les autres bâtiments du roi puisque les rôles de désarmement relèvent 576 hommes à bord de l'*Astrée*, 484 sur la *Dryade*, 632 sur la *Résolution* ou encore 742 pour la *Thétis*.

Revenons aux Îles du Vent. À l'échelle de la division, les remplacements sont considérables. Pour s'en convaincre, il suffit de comparer les états de situation avec les rôles d'équipage. La division du vicomte de Beaumont aligne au mois de janvier 1787 près de

²¹⁸ AN, Paris, Marine, C⁶ 888, rôle d'équipage de la corvette la *Badine*, commandée par Duquesne.

²¹⁹ AN, Paris, Marine, C⁶ 881, rôle d'équipage du vaisseau le *Réfléchi*, commandé par Verdun de la Crenne.

²²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o109, 27 janvier 1784, Kersaint, état de situation du vaisseau du roi le *Réfléchi*.

²²¹ Voir André Zysberg, « Il faut que les hommes bougent », dans Christian Borde et Christian Pfister (dir.) *Histoire navale, histoire maritime, mélanges offerts à Patrick Villiers*, L'Harmattan, Paris, 2012, p. 45.

²²² AN, Paris, Marine, C⁶ 848, rôle d'équipage de la frégate la *Précieuse*, commandée par le chevalier de Kersauzon.

1 841 hommes d'équipage. À cette photographie des équipages, figée par nature, réglons la durée d'exposition à celle d'une campagne. La nouvelle photographie développée permet de constater que 2 571 hommes ont circulé au sein de sa division. Le différentiel est de l'ordre de 30 %, soit très exactement 719 hommes de plus que l'état de situation. Cette quantité de marins passés sur les rôles d'équipage illustre la très grande consommation d'hommes à bord des navires stationnaires. Le renouvellement des équipages est permanent. En revanche, il est bien difficile de connaître exactement les causes de ces changements perpétuels. Il paraît toutefois vraisemblable que les déplacements vers les hôpitaux forment une part importante des mouvements de bord.

À partir des sources consultées, le sentiment qui se dégage est celui d'un remplacement des équipages s'opérant sans conduite centralisée, au compte-goutte, suivant les demandes particulières ; autrement dit, sous la forme d'une gestion empirique des ressources humaines. Aux Antilles, jusqu'à la Révolution française, aucune politique sérieuse ne semble se profiler. En 1784, le comte de Kersaint compte ainsi remplacer ses hommes au fur et à mesure en puisant dans les bâtiments du commerce et dans les équipages des flûtes du roi, envoyées pour le ravitaillement des colonies et de la station navale²²³. Il n'est pas certain que le maréchal de Castries y soit pourtant favorable, ce dernier préférant limiter les contacts entre la marine de guerre et celle de commerce. Deux ans plus tard, la proposition du vicomte de Beaumont trahit l'absence d'avancée. Il soumet au maréchal de Castries l'idée d'une gestion intelligente des ressources humaines :

En faisant passer continuellement des équipages en remplacement, on serait moins difficile pour le renvoi de ceux dont la santé menace et on n'attendrait pas comme on le fait qu'ils fussent pour ainsi dire sans ressource²²⁴.

À la veille de la Révolution française, l'opération du chef de division Pontevès-Gien rappelle en substance celle de Kersaint au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine. Le chef des forces navales expérimente un nouveau filon peu orthodoxe :

Les équipages du vaisseau l'*Illustre* et des frégates la *Sensible* et l'*Active* ayant été diminués par la mort, la désertion et le renvoi en France de ceux qui ne pouvaient rétablir leur santé [...]il eût été difficile de les remplacer par des matelots pris sur les bâtiments du commerce et j'ai imaginé d'y suppléer en engageant des volontaires, en qualité de novices matelots, des soldats du régiment de la

²²³ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o 106, lettre du 15 janvier 1784, comte de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine.

²²⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o 13, lettre du 19 janvier 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

Martinique qui avaient obtenu leur congé absolu et pour lesquels le roi paye 50 livres tournois par homme pour les renvoyer sur des navires marchands²²⁵.

Du côté de l'océan Indien, les mêmes mécaniques s'opèrent. En 1786, Souillac et Narbonne informent, par une lettre commune le secrétaire d'État de la marine de la « disette extrême d'hommes de mer²²⁶ ». Ces derniers manquent en raison de la morbidité des équipages arrivant de France tant à bord des navires marchands que de ceux du roi. L'embarquement déjà constaté d'esclaves ou de cipayes illustre alors les pertes à bord des navires stationnaires et l'incapacité de fournir aux bords des matelots français. Ce phénomène qui avait cours durant la guerre d'Indépendance américaine perdure plusieurs années encore. Certains bâtiments de commerce ne peuvent quitter l'île en raison d'un équipage trop faible ; d'autres, quant à eux, reçoivent un complément d'équipage d'un navire hollandais de passage dans l'île. La pénurie inquiète également les bâtiments de guerre et de charge du roi, elle donne naissance à des scènes étonnantes. Souillac et Narbonne ordonnent au jour le jour et expliquent : « Pour expédier l'*Outarde* nous avons eu recours à l'équipage de la flûte du roi l'*Osterley* et nous ne savons pas encore comment se remplacera cette dernière flûte quand il faudra l'armer²²⁷ ». C'est à celui qui sera le plus prêt à partir qui recevra un équipage. En 1788, le naufrage de la *Pénélope* au Cap de Bonne Espérance permet, dans le malheur, de compléter les équipages de la *Thétis* et de la *Nymphe* sur le pied de guerre²²⁸.

Inspirés par leur expérience et en quête d'une solution, Souillac et Narbonne demandent au ministre de renforcer les équipages des flûtes venant de France à hauteur d'une centaine d'hommes pour le service annuel. L'objectif est double. Il doit permettre de compléter les équipages ainsi que de remplacer certains hommes présents en Inde depuis une longue durée. L'apport de sang frais doit alors faire baisser la désertion qui constitue, avec la mortalité et la morbidité sont les facteurs majeurs du manque de matelots dans les îles. Le compte rendu fait par le personnel du ministère rend un avis favorable à leur demande. D'ailleurs, dès 1784, cette diligence faisait déjà partie de la proposition faite au maréchal de Castries par certains membres de son cabinet.

²²⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o216, lettre du 9 juillet 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

²²⁶ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o121, lettre du 8 mai 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o235, lettre du 10 mars 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

Ces derniers estimaient qu' :

En employant des flûtes du roi [pour l'Inde], [s'apercevait]de la facilité de laisser leurs équipages aux bâtiments de Sa Majesté qui leur remettraient en échange les marins que le commandant des forces navales jugerait à propos de renvoyer en France²²⁹.

Fidèle à sa ligne de conduite, le maréchal de Castries ne l'entend toutefois pas de la sorte. Pour lui, « le supplément d'équipage que vous demandez par chaque bâtiment du roi ne pourrait qu'occasionner une diminution dans les classes en Europe, sans produire les avantages que vous en attendez. » En guise de fin de non-recevoir, il ajoute qu'« il ne s'expédie point au surplus de bâtiment du roi pour l'Inde que l'armement n'en soit plus fort que pour les navigations ordinaires²³⁰ ». Quelques modifications sont apportées par l'arrivée de La Luzerne au secrétariat d'État de la Marine. Dans quelle proportion ? Les sources consultées ne permettent pas d'éclaircir ce point. Toujours est-il qu'au printemps 1788, le rôle d'équipage de la *Bienvenue* indique que la flûte a embarqué un « supplément d'équipage pour être versé sur les frégates en station dans l'Inde conformément aux ordres du ministre²³¹ ». Le supplément d'équipage est de trente matelots.

* * * * *

En matière de base navale, le bilan de la France sous l'Ancien Régime n'est pas nul, seulement tardif. Les Français restent figés dans une première phase de développement portuaire colonial. L'étude des trois principaux ports d'accueil des stationnaires n'est qu'une ébauche mais elle offre tout de même un aperçu des installations françaises. Le paysage proposé s'avère mitigé. Alors que du côté anglais les premiers aménagements portuaires datent des années 1720-1730, ce n'est qu'au début des années 1770, et plus encore au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, que se développent les bases navales françaises. Dans ce réseau, l'Île de France –dont les aménagements ont été entrepris au milieu du XVIII^e siècle sous la direction des administrateurs de la Compagnie des Indes –fait figure d'exception. Si la guerre d'Indépendance américaine a démontré l'intérêt de disposer de lieux de réparations, la nouvelle doctrine navale –associant permanence navale, augmentation des campagnes et

²²⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 288 f^o584 verso, 1784, n.s.

²³⁰ ANOM, Col., B 212 f^o145, lettre du 16 novembre 1786, secrétaire d'État de la Marine à Souillac et Narbonne.

²³¹ AN, Paris, Marine, C⁶ 951, rôle d'équipage de la flûte la *Bienvenue*, commandée par le major de vaisseau Duport Mablan.

stations navales –n’est pas étrangère de la volonté manifeste d’aménager ses ports militaires coloniaux et de poursuivre son action une fois la paix revenue.

Aux Antilles, même si la synthèse proposée est imparfaite et nécessiterait d’explorer davantage les fonds du dépôt des fortifications des colonies, il est possible d’affirmer que la stagnation du Fort-Royal cache une préférence nouvelle pour le Cap-Français. Dans l’océan Indien, Port-Louis continue de se développer avec l’aménagement et le développement d’un nouveau quartier autour de l’arsenal du Trou Fanfaron. Toutefois, à la fin de l’Ancien Régime, beaucoup reste toutefois encore à faire sortir de terre. L’archipel des Mascareignes demeure incontournable pour la Marine dans l’océan Indien et se renforce encore avec l’abandon de Pondichéry comme place militaire en Inde.

Dans les Antilles, le sentiment de congestion à Fort-Royal ou au Cap-Français est nettement plus faible après la guerre d’Indépendance américaine que durant les années 1760. À compter du début des années 1780, et malgré une certaine précarité des infrastructures vis-à-vis des installations britanniques, l’accueil des bâtiments de guerre connaît une certaine amélioration. Globalement, les critiques formulées par les administrateurs coloniaux portent essentiellement sur les maigres qualités d’accueil offertes par leurs ports plutôt que sur les retards dans les réparations navales.

La durée des campagnes navales ultramarines dépassant dans la grande majorité des cas la capacité d'emport des bâtiments de guerre, le ravitaillement en vivres et en matériel est une obligation logistique pour la Marine française. Au maximum de leurs capacités ou du temps de conservation des vivres, les vaisseaux et les frégates peuvent emporter des vivres pour six mois de campagne¹. Au-delà de cette durée, la sécurité alimentaire des équipages est engagée par le double effet de la fin des réserves et de la détérioration rapide des aliments². Ces ravitaillements concernent également les fournitures navales à destination des ports militaires coloniaux car en plus de protéger les escadres, ne doivent-ils pas disposer de bois, d'étoupes, de mâts, d'espars et de goudron pour subvenir à l'entretien des coques et du gréement ? La montée en puissance des stations navales et l'allongement observé de la durée des campagnes ont des conséquences directes sur le système logistique de la Marine française. Dès lors, de quelle manière la Marine appréhende-t-elle ce nouveau régime de service ? Très rapidement, les limites logistiques de la Marine se font visibles. De quel ordre sont ces tensions ainsi que ces limites ? Comment la Marine, à des milliers de kilomètres de la métropole, fait-elle face aux tensions et dysfonctionnements ?

1. Repenser la logistique navale à l'aune des stations navales permanentes

1.1. La ration alimentaire

Après la guerre, la nécessité de réformer les pratiques d'avitaillement se fait journalièrement plus pressante. En janvier 1784, dans l'attente d'une instruction ministérielle, le vicomte de Damas et Petit de Viévigne informent conjointement le ministre qu'ils ont pris la décision de fournir aux équipages, présents dans les îles, du bœuf frais à raison de deux à trois fois par semaine. Pour les hommes convalescents, la fréquence est quotidienne³. Conscients de la dépense qu'entraîne la consommation de viande, plutôt rare d'ailleurs depuis la guerre, les deux hommes demandent à leur tutelle la marche à suivre. Si la réponse du maréchal de Castries du mois de mars ne nous est pas connue, celui-ci ne délaisse pas le dossier. Au contraire, le

¹ L'emport des corvettes est moindre et se réduit à seulement quatre mois.

² Laurent Sueur, « 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^e siècle vers les Indes orientales », *Revue Historique*, 1993, p. 131.

³ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o2, lettre du 16 janvier 1784, vicomte de Damas et Petit de Viévigne au secrétaire d'État de la Marine.

ministre veille à mettre au point un règlement plus général, prenant en compte non seulement les viandes, mais aussi l'ensemble des aliments consommés à bord des vaisseaux de guerre. L'objectif vise ainsi à harmoniser la composition des rations alimentaires. Le nouveau texte, daté du 15 janvier 1785, fixe alors la distribution des rations⁴ alimentaires à préparer suivant la localisation des bâtiments de guerre lors de leur campagne⁵. Selon qu'ils soient dans un port ou en mer, la ration évolue. Lors de séjours dans les rades, les stationnaires reçoivent les vivres de journalier afin de ne pas entamer les vivres stockés à bord des navires, mais aussi pour maintenir la santé des équipages. La ration dans les ports est en effet plus variée et composée de produits frais (viande, morue ou pain)⁶.

Tableau 36. Ration hebdomadaire dans les ports

Tous les jours pour chaque homme	
Pain frais ou biscuit	24 onces ou 18 onces ⁷
Vin ou bière ou cidre	¼ pinte ou 1 pinte et demie
Dîners	
Dimanche	8 onces de bœuf frais cru
Lundi	<i>Idem</i>
Mardi	<i>Idem</i>
Mercredi	4 onces de morue ou 3 onces de fromage de Gruyère ou de Hollande ou 2 onces de pois, fèves ou fayots ou 2 onces de légumes avec 1 once et demie de fromage ou 3 onces de riz avec 1 once de sucre
Jeudi	8 onces de bœuf frais cru
Vendredi	Comme le mercredi
Samedi	Comme le mercredi
Soupers	
Tous les soirs	4 onces de pois, fèves ou fayots ou 2 onces de riz cru

Source : SHD, Vincennes, MS 74 f° 14, règlement du roi du 15 janvier 1785, pour la composition et la distribution des rations que le régisseur général des vivres de la Marine doit fournir tant dans les ports et rades qu'à la mer pendant six années consécutives qui ont commencé le 1^{er} janvier 1784.

⁴ L'unité de mesure du ravitaillement est la ration et la demi-ration. La ration est la portion de vivres de toute espèce, et de boisson que l'on donne à un homme pour chaque repas. La demi-ration est quant à elle la ration d'officiers maritimes et ne concerne que les viandes, les légumes et les boissons. Voir Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 3, p. 271.

⁵ SHD, Vincennes, MS 74 f° 14, règlement du roi du 15 janvier 1785, pour la composition et la distribution des rations que le régisseur général des vivres de la Marine doit fournir tant dans les ports et rades qu'à la mer pendant six années consécutives qui ont commencé le 1^{er} janvier 1784. Consultable aussi aux AN, Paris, Marine, A¹ 137 f°3.

⁶ Le tableau des rations hebdomadaires à la mer est à consulter dans l'annexe n°27, p. 523.

⁷ L'once représente environ une trentaine de grammes.

Malgré l'instauration du règlement, à la veille de la Révolution, la Marine entend réduire la fréquence ainsi que la consommation de viande fraîche pour les stationnaires antillais. Sur proposition du vicomte de Pontevès-Gien et corrigé par le conseil de Marine, l'article VII du nouveau projet de règlement évoque une distribution réduite à une seule fois par semaine, à l'exception des « équipages [qui] ont souffert à la mer ou ont été surchargés de travail⁸ ». À ces hommes, l'on autorise alors une deuxième journée de viande fraîche dont la ration est pareillement limitée à une demi-livre. Entre 1785 et 1789, l'essentiel du service stationnaire se faisant à terre ou dans les rades, plusieurs ajustements sont nécessaires afin d'éviter un dérapage budgétaire, ainsi la consommation de bœuf serait divisée par quatre, passant de 32 à 8 onces par semaine et par homme. À raison d'une livre tournois la livre de bœuf, l'économie annuelle est d'environ 110 000 livres tournois⁹. S'agissant des légumes, ceux-ci ne sont distribués pour la soupe que le dimanche, le mardi et le jeudi. En escale, le pain frais est préféré au biscuit, mais seulement deux jours par semaine, le dimanche et le jeudi¹⁰.

Ces dispositions, essentiellement dans les îles antillaises, confirment des aménagements localisés suivant les stations navales. Entre la ration type et la localisation des campagnes navales, des différences peuvent ainsi apparaître. Les ordonnances restent un cadre théorique. En station, l'alimentation est amenée à varier suivant les escales et s'adapte aux produits locaux. Citant le mémoire du chirurgien Renard, embarqué pour l'océan Indien à bord de la *Précieuse* en 1783 et passé sur le *Brillant* en 1785, Laurent Sueur a ainsi mis en avant le remplacement en mer des biscuits et du vin par du riz et du rack ou du tafia¹¹. D'ailleurs, dès la fin de la guerre d'Indépendance américaine, c'est une proposition que font les membres de la commission chargée des réflexions sur l'approvisionnement des stationnaires. Ces derniers invitent ainsi le ministre à « substituer au biscuit dans la navigation de l'Inde, du riz cuit avec de la mantègue¹² que les équipages préfèrent et qui y est très commun¹³ ». De son côté, l'agent français installé à Batavia recommande d'éviter absolument pour les équipages la consommation du rack qui selon lui « hâte le développement des fièvres putrides et de la diarrhée¹⁴ ».

⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o206, Projet de règlement, 20 juin 1789.

⁹ La station navale des îles du Vent est composée de 1 500 hommes d'équipages en 1789.

¹⁰ SHD Vincennes, MS 338 f^o30, n.d., Verdun de la Crenne, commandant des forces navales aux Îles du Vent.

¹¹ Laurent Sueur, « 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^o568, octobre-décembre 1788, p. 416.

¹² Le mantègue, aussi appelé ghee est une sorte de beurre clarifié.

¹³ ANOM, Col., F^{2C} 6, Rapport au conseil relatif aux bâtiments stationnaires tant dans l'Inde qu'en Amérique, du 4 décembre 1784, Toulon, signé par d'Albert de Rions, Saillant, Barbazan, Vidal de Seri, Mercier, Demlar et Tempié.

¹⁴ ANOM, Col., E 80, lettre du 5 octobre 1787, Chevalier, agent français installé à Batavia au secrétaire d'État de la Marine.

Signe d'une prise en compte progressive du régime alimentaire par l'administration de la Marine, le maréchal de Castries s'interroge sur la nature des alcools consommés par les stationnaires. Ce dernier s'alarme en 1786 de la faible consommation d'eau-de-vie à bord des bâtiments de guerre en Martinique qui est selon lui la conséquence d'une consommation plus élevée de rhum¹⁵. Ses vues n'ont pas comme motif de préférer un alcool plutôt qu'un autre. Au contraire, il propose de supprimer l'eau-de-vie des approvisionnements pour garantir la santé des équipages. Il estime nécessaire de veiller à ce qu'il ne soit pas remplacé par du tafia des colonies : « je sais en effet que les équipages ont quelquefois besoin, après des fatigues extraordinaires d'être ranimés par le vin ou d'autres boissons spiritueuses, mais il résulterait de cette disposition plus de dépenses et d'encombres¹⁶ ». N'étant pas en mesure de prendre une décision, il prie le commandant de station de statuer sur les évolutions à effectuer sur la composition des boissons pour les stationnaires. Si la réponse du chef de division n'a pas été conservée, les différentes administrations concernées penchent, dans le règlement qu'elles élaborent en 1789, pour une distribution de punch aux équipages. Sa composition est détaillée et consiste en tafia, sirop et citron¹⁷.

L'investissement du maréchal de Castries sur ces problématiques logistiques et sanitaires est tout à fait évocateur de l'importance qu'il assigne à la surveillance des coûts et à la bonne marche des stations navales dont il est l'initiateur. Le ministre n'hésite nullement à entrer directement dans les détails avec ses subordonnés comme en témoigne la correspondance personnelle qu'il entretient avec le commandant de la station navale, jusqu'à prendre les habits du commis chargé du détail lorsqu'il discute d'huile d'olive, de beurre ou même de prunes à charger pour Saint-Domingue.

1.2. Assurer la logistique stationnaire en paix

L'approvisionnement des stations navales est organisé suivant un calendrier trimestriel. Chaque année comprend ainsi trois époques d'approvisionnement : janvier, avril et septembre. Il arrive parfois qu'une année soit découpée en quatre périodes. Chaque année, au mois d'octobre, un état du nombre de rations est délivré au régisseur de la Marine pour l'année à suivre et comprend les suppléments de prolongation de campagne¹⁸. La validation est toutefois

¹⁵ SHD Vincennes, MS 338 f°52 bis, lettre du 7 avril 1786, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

¹⁶ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 7 avril 1786, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

¹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f°206, Projet de règlement, 20 juin 1789.

¹⁸ SHD, Vincennes, MS 74 f°5, *règlement du roi du 1^{er} janvier 1784, pour la fourniture des vivres aux équipages des vaisseaux, galères et autres bâtiments de Sa Majesté, tant dans les ports et rades qu'à la mer, pendant six années consécutives, qui commencent au 1^{er} janvier 1784.*

effectuée quelques mois avant chaque « période » afin que les ports puissent préparer dans les temps les quantités requises. Ainsi, demande-t-on au maréchal de Castries de valider à la fin du mois d'octobre les suppléments de vivres pour la première période de l'année 1787, laissant environ trois mois aux régisseurs et munitionnaires des arsenaux.

L'archive proposée ci-dessous, conservée dans les archives privées du maréchal de Castries, constitue un exemple de programmation logistique. Les trois périodes de ravitaillement ne forment pas un ensemble équilibré. Alors que la première période ne comprend que trois mois de ravitaillement, la seconde, plus importante, forme près de cinq mois de ravitaillement alors que la dernière époque met fin au cycle avec un supplément de quatre mois.

Tableau 37. Programmation des suppléments de vivres pour les stationnaires (1785)

À expédier des ports du Ponant		
Suppléments pour les bâtiments stationnés aux colonies de l'Amérique	Ration	½ ration
<i>1^{re} époque janvier pour 3 mois</i>	259 350	62 280
<i>9 mois pour la station de Cayenne</i>	31 590	9 180
<i>2^e époque en avril pour 5 mois</i>	432 250	103 800
<i>3^e époque en septembre pour 4 mois et pour 6 mois de campagne pour les deux stationnaires de Terre-Neuve</i>	237 880	55 380
<i>Total général rations complètes et ½ rations pour mers d'Europe et États-Unis</i>	961 070	230 640
Suppléments pour les bâtiments stationnés dans la station de l'Inde	Ration (en salaison et boisson)	½ ration
<i>Pour un an, en février</i>	491 440	107 640

Source : AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 19.f°20/2, année 1785, *Résumé pour régler les approvisionnements des vivres à rassembler successivement en 1785 dans les ports du roi pour les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de Sa Majesté.*

Si ce document de travail est encore une ébauche, il donne néanmoins la mesure des quantités de rations à expédier dans les colonies. Pour l'année 1785, le projet de supplément pour les stationnaires de l'Amérique est considérable, frôlant le million de rations à expédier. Le montant atteint même 1 450 000 rations et 338 000 demi-rations si l'on ajoute la station

navale de l'océan Indien. La traduction budgétaire est tout aussi considérable puisque la seule facturation estimée des rations alimentaires dépasserait 1,7 million de livres tournois¹⁹.

En 1786, le ravitaillement est en augmentation, consacrant une montée en puissance des stations navales. Les ordres expédiés aux administrateurs des arsenaux font mention d'un supplément annuel porté à 1 150 000 rations et un minimum de 200 000 demi-rations. Ces derniers n'évoquent que les Îles du Vent et sous le Vent sans que l'on sache si le supplément pour les stationnaires de Terre-Neuve y est inséré. Ce ravitaillement représente par ailleurs un encombrement estimé à environ 3 160 tonneaux dont 1 560 pour les Îles du Vent et 1 600 tonneaux pour les îles sous le Vent²⁰. Quant à la station navale de l'océan Indien, il nous faut reprendre le tableau ci-dessus, portant le supplément à fournir pour une année à la somme de 491 440 rations et 53 820 demi-rations, soit après conversion 545 260 rations. À raison de 390 rations par tonneau, le supplément équivaut à 1 390 tonneaux de fret.

La conversion des rations en tonneaux vise à calculer l'encombrement total à transporter aux colonies. Il nous manque toutefois, pour bien percevoir les enjeux logistiques des vivres, le ratio utilisé par les hommes pour convertir les rations en tonneaux. La présence d'unités de mesure –ration et demi-ration –dont on ne connaît pas la correspondance, apporte d'emblée de la confusion aux bilans établis par les commis de la Marine. Une demi-ration vaut-elle en fret exactement une demi-ration ? La consultation de l'encyclopédie méthodique de Panckoucke ne permet pas d'éclaircir ce point, dès lors combien de rations valent un tonneau ? Pour les besoins de l'exposé, le choix a été pris de considérer la demi-ration comme la moitié d'une ration en valeur d'encombrement. Suivant le bilan logistique pour l'année 1785, l'engagement méthodologique adopté et les risques consécutifs d'une mésestimation portent sur environ un sixième du fret stationnaire.

Au-delà de l'extrapolation et en l'absence de document comptable, il est bien difficile d'identifier les besoins pour les autres stations navales. Tout juste connaissons-nous quelques chiffres glanés au travers de la correspondance, telles que la quantité de rations nécessaires pour la station navale de la Méditerranée. En 1791, le chevalier de Ligondès porte le ravitaillement pour les stationnaires du Levant à 1 200 rations journalières, soit 216 000 pour le supplément

¹⁹ D'après le coût d'une ration de 17 sols en 1790. Voir SHD, Vincennes, Marine, BB⁴ 1 f^o13, 1790, n.s., *Tableau des diverses natures de dépenses à faire pour l'armement en paix et en guerre pendant un mois des vaisseaux et autres bâtiments du roi.*

²⁰ Les chiffres proposés proviennent de trois documents différents :

Pour la première période : AN, Paris, Marine, B¹ 100 f^o53, lettre du 20 janvier 1786, n. s.

Pour la seconde période : AN, Paris, Marine, B¹ 100 f^o144, lettre du 26 mars 1786, n. s.

Pour la troisième période : AN, Paris, Marine, B¹ 101 f^o56, lettre du 28 juillet 1786, n. s.

de six mois de ravitaillement²¹. Si l'on applique une conversion d'une demi-ration valant une demi-ration de fret, les besoins pour 6 mois de suppléments pour les stationnaires du Levant nécessitent 553 tonneaux. Le bilan de l'encombrement total de l'ensemble des stations navales n'est pas possible, d'après les sources consultées, en raison de l'absence d'informations concernant les stations navales des côtes d'Afrique occidentale et de la Méditerranée.

Les besoins logistiques du fret stationnaire soulèvent également quelques interrogations. Combien de flûtes ou de gabares faut-il pour transporter le ravitaillement stationnaire ? Il n'est pas aisé de répondre à cette question tant les besoins logistiques sont amenés à fluctuer d'une année sur l'autre. Plusieurs facteurs contribuent à modifier chaque année l'encombrement du ravitaillement. La détérioration des aliments, le mauvais conditionnement des rations ainsi que les retards dans les expéditions sont autant d'éléments nécessitant parfois des suppléments plus conséquents de ravitaillement pour compenser des pertes dans les colonies. Dans certains cas, le supplément de campagne sert à ravitailler les bâtiments de guerre pour leur retour en France. Cette situation, contraire aux règlements, met en lumière l'accroissement non régulé des durées de campagne et l'impact logistique qui en découle. On comprend mieux dès lors pourquoi le respect des durées de campagnes revient si régulièrement dans les instructions remises aux commandants et aux administrateurs des colonies. Ces facteurs cumulés expliquent qu'il ne soit pas rare de voir l'armement en urgence d'une flûte ou d'une gabare pour compenser les manques de vivres dans les colonies.

Cette estimation logistique n'est pas complexe uniquement pour l'historien, mais l'était certainement pour les commis de la Marine compte tenu du manque d'homogénéité capacitaire de la flotte de charge²². La quantité de munitions transportables varie suivant les gabares. Ce phénomène est causé à la fois par la structure propre de chaque navire, mais aussi par la nature des fournitures navales à embarquer. Parfois, les évolutions viennent de la modification du format des stations navales. En 1791, la diminution du tonnage des unités stationnaires par l'expédition de bricks ne permet plus d'emporter la même quantité de rations obligeant à effectuer des adaptations logistiques pour la station du Levant²³. Enfin, l'embarquement de fret à bord des navires de guerre diminue certainement –dans une proportion que nous ne connaissons pas –le ravitaillement à embarquer sur les navires de charge.

²¹ SHD Vincennes, BB⁴ 5 f°12, lettre du 13 juin 1791, chevalier de Ligondès au ministre de la Marine.

²² Annexe n°28, p. 523.

²³ Archives diplomatiques de Nantes, A166PO 249 f°1, lettre du 8 décembre 1790, chevalier de Ligondès à Choiseul Gouffier.

Il faut donc une fois encore se tourner vers la correspondance pour se faire une juste idée de l'emploi des bâtiments de charge. Seule l'année 1786 nous est connue avec fiabilité. Elle ne concerne néanmoins que les Antilles. Le fret de 3 160 tonneaux à destination des deux stations navales antillaises requiert l'emploi de quelque onze bâtiments de charge pour l'ensemble des trois périodes. En 1786, nous retrouvons ainsi pour la première période l'*Utile*, la *Loire*, la *Gave* et la *Chèvre*, pour la seconde, l'*Étoile*, le *Saumon*, la *Lourde* et la *Désirée*, alors que la troisième consacre l'emploi du *Rhône*, du *Barbeau* et du *Mulet*.

Enfin, plusieurs exemples d'états de prolongement de campagne ont été conservés. La composition des suppléments de vivres ne surprend guère, comme le suggère le tableau ci-dessous.

Tableau 38. Envoi de prolongation de campagne à Saint-Domingue, 1^{re} époque, année 1786

Nature des denrées	Quantités	À déduire de l'envoi fait en octobre 1785	Reste à expédier de Brest	Conversion en tonneaux
<i>Farine</i>	588 quintaux	252 quintaux	336 quintaux	23 ½ tonneaux
<i>Biscuit</i>	1 177 quintaux	183 quintaux	994 quintaux	149 ½ tonneaux
<i>Vin de campagne</i>	465 barriques	160 barriques	305 barriques	76 ¼ tonneaux
<i>Eau de vie</i>	698 veltes	--	698 veltes	5 ¾ tonneaux
<i>Lard salé</i>	333 quintaux	336 quintaux	--	--
<i>Bœuf salé</i>	--	88 quintaux	--	--
<i>Fromage</i>	27 quintaux	--	27 quintaux	2 ¼ tonneaux
<i>Riz</i>	53 quintaux	--	53 quintaux	3 ¼ tonneaux
<i>Légumes</i>	333 quintaux	--	33 quintaux	20 ¾ tonneaux
<i>Huile d'olive</i>	20 quintaux	--	20 quintaux	1 ½ tonneau
<i>Vinaigre</i>	8 barriques	--	8 barriques	2 tonneaux
<i>Sel</i>	57 quintaux	--	57 quintaux	3 tonneaux
<i>Poivre</i>	44 livres	--	44 livres	--
<i>Chandelle</i>	4 quintaux	--	4 quintaux	½ tonneau
<i>Huile à brûler</i>	4 quintaux	--	4 quintaux	¼ tonneau
<i>Prunes</i>	9 quintaux	--	9 quintaux	¾ tonneau
<i>Tablettes à bouillon</i>	1 760 tablettes	--	1 760 tablettes	--
Total	--	--	--	289 ¼ tonneaux

Source : AN, Paris, Marine, B¹ 100 f^o 54, 14 janvier 1786.

Les biscuits, la farine et le vin forment à eux trois 85 % du supplément de campagne. En janvier 1786, la priorité reste encore, mais pour peu de temps, l'expédition de biscuits plutôt que de farine. L'expédition de tablettes à bouillon, dite de Meunier, est destinée pour les besoins des malades. Composée de viandes séchées recomposées, leur introduction dans les rations alimentaires est très récente et date du mois de janvier 1785²⁴.

Ces états ne mentionnent malheureusement que les suppléments de vivres, sans aucune indication sur les suppléments d'effets de marine. Nous ne savons guère comment s'effectue le ravitaillement des magasins de la Marine en fournitures navales telles que des mâts, des cordages, des poulies, de l'étoffe, du goudron, etc. Quel encombrement cela représente-t-il ? Comment parviennent les fournitures ? Pour répondre à ces questions, il faudrait certainement consulter la correspondance des ports métropolitains, mais il semble, d'après les commentaires remontant du personnel navigant comme des administrateurs coloniaux, que les moyens soient réduits. L'administration de la Marine invite ainsi les marins à déposer dans les magasins, les rechanges non utilisés par les stationnaires durant leur campagne. C'est aussi ce que recommandent les instructions transmises aux stationnaires à leur départ de France : « après avoir examiné les effets tant d'armement que de rechange existant à son bord, il ne fasse aucune difficulté de remettre à la disposition de [l'intendant] ceux qui lui seront demandés pour être déposés dans les magasins de la colonie et dont il pourra se passer sans risque pour son retour²⁵ ». Si la correspondance des officiers de Marine l'atteste, l'évocation en est toujours très évasive et sans aucun détail. Il reste que cette technique ne suffit pas pour ravitailler convenablement les colonies antillaises compte tenu du manque attesté de fournitures dans les magasins portuaires coloniaux.

1.3. Le maintien de la logistique stationnaire dans le giron de la Marine royale

La sanctuarisation de la formation des cadres de la Marine par l'emploi des flûtes et des gabares est une volonté assumée du maréchal de Castries. Mais si l'on se réfère au mouvement général de la logistique navale, cette décision n'a pourtant rien d'une évidence. À partir de 1770, l'approvisionnement des colonies s'oriente vers une externalisation du transport colonial, comme l'a démontré le travail de Sébastien Martin²⁶. Il expose la propension de l'État, de plus

²⁴ Laurent Sueur, « 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^e siècle vers les Indes orientales », *Revue Historique*, 1993, p. 137.

²⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 118 f^o168, instructions du 6 novembre 1772 remises à Beauissier de Chateaufort, commandant la frégate l'*Aurore*.

²⁶ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse soutenue à l'Université de Nantes, en 2012 sous la direction de Martine Acerra, p. 312.

en plus poussée au cours du XVIII^e siècle, à faire appel au commerce pour approvisionner les colonies françaises. Si cette bascule s'opère au détour des années 1740, la charnière intervient véritablement au cours de la guerre de Sept Ans. La participation du secteur privé à la logistique coloniale prend au cours de cette guerre une ampleur jamais atteinte auparavant et se maintient par la suite²⁷. L'augmentation des volumes de marchandises entre les colonies et la métropole durant les guerres oblige les administrateurs à faire appel au commerce. Une note conservée dans les archives privées du maréchal de Castries nous éclaire sur le sujet. Il y est observé que pendant la guerre d'Indépendance américaine, le nombre de gabares et de flûtes est trop réduit pour pouvoir satisfaire les besoins de fret de la Marine. Le secrétaire d'État de la Marine explique : « il s'est trouvé à la fois plus de 80 000 tonneaux frétés pour le roi. Pour pouvoir se passer des navires de commerce, il faudrait que la Marine eût 200 flûtes et gabares²⁸ ». Pour mémoire, la France dispose au lendemain de cette guerre d'un peu plus de cinquante flûtes et gabares dans ses ports. Brest en regroupe l'essentiel avec trente unités, alors que Toulon et Rochefort en ont respectivement dix et douze²⁹. Grâce au commerce, la Marine peut rediriger et affecter ses propres bâtiments de charge à d'autres destinations. La délégation du ravitaillement permet ainsi d'assurer la liaison et le cabotage entre les arsenaux sans pour autant avoir à mettre en chantier de nouvelles unités. Le ravitaillement des colonies s'appuie ainsi à 72 % sur les bâtiments du commerce provenant pour une grande majorité de La Rochelle, Bordeaux et Nantes³⁰. Il permet par ailleurs d'affronter les fluctuations du volume d'activité avec plus d'efficacité lors des débuts et fins de conflits³¹. En même temps que le recours à la flotte s'avère impératif, les événements politiques démontrent toute l'étendue du gisement d'économies réalisables grâce à l'externalisation du fret naval car l'utilisation du commerce se révèle plus économique pour les finances de la Marine. Référons-nous de nouveau à la note du ministre. Ce dernier écrit :

²⁷ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse soutenue à l'Université de Nantes, en 2012 sous la direction de Martine Acerra, p. 310.

²⁸ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 23 f°18/2, Mémoire sur la Marine rédigé par le maréchal de Castries.

²⁹ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 23 f°18/1, 1784, note concernant la dépense à laquelle se montent l'entretien et l'armement annuel des flûtes et gabares affectées au port de Brest, Toulon et Rochefort.

³⁰ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies op. cit.*, p. 140.

³¹ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies op. cit.*, p. 312.

L'économie est incontestablement du côté de l'affrètement de bâtiment du commerce pour le transport de toute espèce de munitions. Les flûtes et les gabares du roi sont construites et armées avec beaucoup plus de frais que des navires particuliers³².

Une estimation des dépenses d'entretien des bâtiments de charge de la Marine nous y est proposée. Le ministre chiffre à 2 900 000 livres l'entretien des cinquante-deux bâtiments de la Marine et l'armement de trente-quatre d'entre eux pour une campagne de huit mois³³. En outre, il ajoute que « tous les objets de transport, soit dans les colonies, soit d'un port à un autre auxquels peuvent être appliquées les flûtes et gabares du roi étant exécutés par les bâtiments du commerce, ne reviendront au plus chaque année qu'à 1 000 000 l.t.³⁴ ». Qui plus est, ce montant d'un million de livres tournois est calculé sur la base de 10 000 tonneaux de fret pour les colonies et un million de pieds cubes de bois à caboter entre les ports, ce qui aux yeux du ministre paraît être une estimation haute des besoins de fret de la Marine. En clair, suivant une lecture purement comptable, l'exploitation des bâtiments de charge de la Marine coûte environ trois fois plus cher que celle du commerce. Malgré son coût, l'administration de la Marine ne remet pas en cause l'existence de la flotte de bâtiments à charge. La logique comptable ne peut à elle seule l'emporter. Le maréchal de Castries nous en détaille longuement les raisons :

On considère qu'il est d'une importance majeure que votre Majesté ait toujours 40 gabares au moins en état et tenues en action. Quoique ce moyen de transport pour le service des ports et des colonies pendant la paix soit plus onéreux que si on employait des bâtiments du commerce, il importe de ne pas se laisser aller à aucune vue économique à cet égard, l'objet essentiel d'exercer les officiers, les garde-côtes et un assez grand nombre de matelots, parce que les navigations que ce service embrasse, leur font connaître nos côtes, la Baltique et toutes nos colonies. Parce qu'enfin votre Majesté, au commencement de toutes les guerres, se trouvera naturellement en état (sans ordonner d'armements extraordinaires qui avertissent l'ennemi) de transporter 15 000 hommes et de fondre sur les établissements dont il lui importerait de s'emparer. C'est par de tels moyens qu'on décide le sort d'une campagne et c'est de l'argent bien employé que de savoir-faire de telles dépenses³⁵.

³² AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21 f°16, mémoire du mois de mars 1784, non signée, observations sur deux notes concernant la première les vaisseaux de 74 et 64 canons, la seconde sur le transport des munitions du roi par des flûtes et gabares de sa Majesté ou des navires frétés.

³³ Selon l'auteur anonyme du document, la somme de 2,9 millions de livres tournois est loin d'être exagérée alors que les projections de dépenses venant des administrations brestoises estiment à 3 millions de livres le coût d'exploitation des vingt flûtes et gabares dans le port breton. En Charente, l'exploitation des 10 bâtiments rattachés à l'arsenal fait état d'une prévision de dépense s'élevant à un million de livres tournois. Voir AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 23 f°18/1, 1784, note concernant la dépense à laquelle se monte l'entretien et l'armement annuel des flûtes et gabares affectées au port de Brest, Toulon et Rochefort.

³⁴ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 23 f°18/1, 1784, note concernant la dépense à laquelle se monte l'entretien et l'armement annuel des flûtes et gabares affectées au port de Brest, Toulon et Rochefort.

³⁵ AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 21 f°16, mars 1784, observations sur deux notes concernant, la première, les vaisseaux de 74 et 64 canons, la seconde, sur le transport des munitions du roi par des flûtes et gabares de sa Majesté ou des navires frétés.

Le ministre fait la démonstration de sa capacité à concevoir une politique maritime sur le temps long. La revanche consommée, le maréchal de Castries n'envisage nullement de baisser la pression, démontrant volontiers la vocation offensive de la flotte logistique. La mise en œuvre d'une flotte est longue et est le fruit de décisions prises bien en amont. L'administration d'une marine est une affaire d'anticipation, tant dans la gestion de la flotte que dans celle de son personnel navigant. La formation d'une élite et des futurs cadres de la flotte demande des moyens, des offres d'embarquement et du temps. Les campagnes de cabotage, de ravitaillement des stations offrent un cadre d'emploi idéal. Dans un contexte de tension budgétaire quotidiennement plus évidente, l'effort est loin d'être anecdotique, le surcoût estimé de deux millions de livres permet de chiffrer une partie du coût de formation des équipages et des futurs cadres de la Marine de guerre.

Malgré cela, il arrive que la Marine fasse toutefois appel au commerce pour ravitailler les stationnaires. Néanmoins, la fréquence nous échappe totalement. Seules quelques bribes sont rapportées par les sources consultées. Ainsi, Verdun de la Crenne reçoit-il, au cours de l'année 1785, un complément de vivres de 60 tonneaux expédié depuis Marseille par un navire de commerce. Cette fourniture reste minime, rapportée aux milliers de tonneaux d'encombrement pour l'année. Le 23 novembre 1786, l'arrivée de l'*Agathe* –frétée à Bordeaux –chargée de 844 barils de farine, 220 barils de bœuf et 63 barils de lard, laisse observer un complément plus conséquent formant d'ailleurs le « complet » des vivres pour la dernière « époque » de l'année³⁶.

La Marine peut enfin compter sur ses propres navires de guerre allant aux Antilles pour transporter du fret à destination des autres stationnaires. L'emploi des bâtiments de guerre pour ravitailler les colonies a été démontré par Sébastien Martin, faisant état d'une ventilation comme suit : 72 % des bâtiments du commerce, 17 % des bâtiments de charge de la Marine et enfin 11 % du fret transporté sur des bâtiments de guerre (vaisseau, frégate et corvette)³⁷.

L'insertion des bâtiments de guerre allant aux colonies dans la logistique stationnaire s'inscrit dans des axes de réflexions récents. L'administration de la Marine est particulièrement attentive au ravitaillement des stations navales compte tenu des enjeux logistiques, stratégiques et financiers attenants. Le ravitaillement constitue en effet la dépense principale des stations navales. Plusieurs pistes de réflexion sont menées afin de répondre efficacement aux enjeux posés : garantir dans le temps l'approvisionnement des stations, éviter un dérapage des coûts,

³⁶ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o299, lettre 23 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

³⁷ Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies (1723-1792)*, thèse soutenue à l'Université de Nantes, en 2012 sous la direction de Martine Acerra, p. 177.

évaluer et optimiser le fret. Le maréchal de Castries invite ainsi les conseils de Marine à s'approprier ces questionnements. Au mois d'août 1785, le conseil de Marine de Brest approuve la nomination d'une commission chargée de déterminer « l'espèce et la quantité de munitions navales qu'il est convenable de donner aux bâtiments destinés à stationner tant à l'Amérique que dans l'Inde³⁸ ». Cette commission est composée de membres distingués tels que La Porte-Vezins, Vidal d'Audiffret ou Sané. Nous n'avons malheureusement pas connaissance du mémoire formulé par cette commission. Seul nous est parvenu le rapport du conseil de Marine de Toulon composé, entre autres, par d'Albert de Rions. L'un des objets de cette étude consiste à évaluer, du mieux possible, à la fois l'outil logistique, la capacité d'emport des navires de guerre, tout autant que les besoins des stationnaires. Ainsi, la commission estime qu'à raison de six cents tonneaux, une frégate de douze aurait la capacité d'emport de six mois de campagne formant un encombrement de 495 tonneaux. Il resterait donc 105 tonneaux libres pour embarquer le supplément nécessaire aux vingt-quatre mois de la campagne. Ces calculs sont menés également pour les vaisseaux de 74 canons ainsi que pour les corvettes de 24 canons, donnant 282 tonneaux de libres pour le premier et 52 tonneaux pour le second. Ils mesurent alors le filon logistique que peuvent représenter les bâtiments de guerre. À proportion d'une centaine de tonneaux libres par frégate, l'économie d'emploi des bâtiments de charge est suffisamment importante pour être prise en compte. À l'échelle de la station navale des Îles du Vent, la division quittant les côtes françaises dispose d'une capacité de fret d'environ 700 tonneaux libres. C'est aussi la moitié de l'encombrement annuel des suppléments de campagne de la station navale des Îles du Vent. Ainsi, en février 1785, le commandant de la station des Îles sous le Vent réceptionne l'approvisionnement de janvier, soit l'ensemble des rations nécessaires jusqu'à juillet grâce aux 210 tonneaux de rations apportés par la gabare la *Lionne* et aux chargements embarqués sur le vaisseau de ligne le *Téméraire* et la frégate la *Cérès*³⁹.

L'autre objet du mémoire concerne l'estimation des besoins afin d'optimiser l'encombrement en tonneaux à expédier chaque année pour les stations d'Amérique et de l'Inde. Les estimations sont particulièrement compliquées. Les officiers formant le conseil butent sur l'évaluation du journalier à fournir aux bâtiments stationnaires. Reconnaisant qu'il n'existe « aucune règle » pour évaluer le temps passé dans les rades, ces derniers supposent que

³⁸ SHD Brest, 3A 6, séance du conseil de marine du 20 août 1785.

³⁹ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 18 février 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

le temps passé au journalier est de l'ordre du tiers du temps passé en campagne⁴⁰. Il faut donc prendre en compte ce tiers de temps où la ration en mer n'est que partiellement consommée, du moins s'agissant des biscuits, de la farine et des viandes salées.

Enfin, pour l'administration, les économies passent également par une meilleure organisation des services et une connaissance détaillée de la quantité et de l'état de conservation des stocks. À la Martinique, l'intendant distingue à partir de l'été 1787 les états des vivres de la colonie de ceux pour la station. La présence de la division navale associée à l'augmentation des approvisionnements à stocker est suffisamment importante pour nécessiter un service à part⁴¹. C'est à l'intendance de vérifier l'état des magasins du roi et de la Marine, en complément des états des vivres et effets de marine actualisés par les officiers de la Marine. Les projections de suppléments de campagne sont calculées d'après les états mensuels de situation des bâtiments stationnaires rédigés par le commandant de la station. Outre l'état de santé des équipages, les commis disposent du nombre de vivres restant à bord de chacun des bâtiments de guerre. Associés à la correspondance de l'intendant détaillant les stocks disponibles dans les magasins de la Marine, les commis disposent de toutes les informations nécessaires pour calculer le nombre de rations à expédier dans les colonies. Le maréchal de Castries exige des commandants des stations antillaises de lui faire parvenir tous les deux mois un état de la quantité de vivres conservés dans les magasins⁴². La présence d'un commissaire de la Marine attaché aux divisions navales favorise grandement la connaissance des stocks, et par extension la logistique des ports de la métropole. L'extrême détail rapporté dans les documents rédigés par les commissaires, avec le concours des officiers chargés du détail de chaque bâtiment de guerre, confirme l'intense travail de renseignement fourni et réalisé par les plumes de la Marine. Quelques documents ont été conservés tels que des « états des vivres et autres rafraichissements existants à bord des bâtiments de la division⁴³ ». La nature des vivres y est listée dans le détail : des quintaux de farine aux pots de vinaigre, des tablettes de bouillon à la livre de confiture du pays.

S'agissant de la localisation des navires chargés du ravitaillement, une étude plus poussée est nécessaire. Nous pouvons seulement affirmer que sur les onze bâtiments de charge armés pour les périodes de l'année 1786, six sont armés à Brest et quatre à Rochefort. Le port

⁴⁰ ANOM, Col., F^{2C} 6, Rapport au conseil relatif aux bâtiments stationnaires tant dans l'Inde qu'en Amérique, du 4 décembre 1784, Toulon, signé par d'Albert de Rions, Saillant, Barbazan, Vidal de Seri, Mercier, Demlar et Tempié.

⁴¹ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o163, lettre du 11 juillet 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁴² SHD, Vincennes, MS 338, lettre du 21 mai 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁴³ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o213, états des vivres et rafraichissements, 1^{er} juillet 1789 rédigés par le commissaire M. Amyot. Voir annexe n^o32, p. 528.

d'armement du dernier ne nous est pas connu. Le fonctionnement en binôme de Brest et Rochefort est tout à fait intéressant. Alors que la spécialisation de Rochefort dans le ravitaillement des colonies a été démontrée par les travaux de Sébastien Martin, l'affaire n'est pas aussi déterminée pour les stations navales. Brest participe ainsi majoritairement au ravitaillement des stations américaines, mais ne peut faire l'impasse du soutien logistique de Rochefort. C'est d'ailleurs ce que rappelle clairement en 1786 l'un des commis de la Marine lorsqu'il explique au maréchal de Castries :

Le port de Brest pourra aisément fournir [...]les [rations]à envoyer aux Îles sous le Vent [...]le port de Rochefort est dès à présent en état de satisfaire aux envois à faire aux Îles du Vent [...]Mais ni Brest, ni Rochefort ne pourraient, quant à présent, se suppléer l'un de l'autre⁴⁴.

La localisation des chargements de suppléments nous apprend également l'existence d'une spécialisation géographique des approvisionnements. Ainsi, Brest est chargé de ravitailler la station des Îles sous le Vent, tandis que Rochefort est chargé de s'occuper des Îles du Vent. De son côté, Lorient n'est pas seulement spécialisé pour l'océan Indien mais participe aussi à l'effort logistique des stations navales antillaises. Une partie des suppléments de la première période envoyés en acompte au mois de novembre 1785 provient ainsi de la flûte la *Gave* expédiée depuis le port morbihannais⁴⁵. À Terre-Neuve, l'approvisionnement des stationnaires s'effectue lors de la troisième époque. Les quatre mois de vivres transportés par les flûtes de la Marine comprennent également six mois de vivre pour deux bâtiments en station, consacrant une fois de plus l'intégration de la station de Terre-Neuve au sein d'un système stationnaire « américain ».

Enfin, le dépôt des suppléments de campagne varie suivant les cas. Aux Antilles, le ministre centralise à la Martinique l'approvisionnement de la station des Îles du Vent et au Cap-Français pour Saint-Domingue⁴⁶. La distribution fluctue d'une situation à l'autre. Le changement du lieu de station offre une opportunité pour faire escale au Fort-Royal et embarquer plusieurs mois de ravitaillement. Parfois, la nouvelle station ne permet pas d'aborder la capitale, de sorte que des unités légères sont détachées pour remplir ce service. Enfin, il arrive que le bâtiment de relève apporte le ravitaillement du navire suppléé. Aucune répartition des fournitures navales n'est effectuée au sein des Îles du Vent. À Tobago, l'échouement de la

⁴⁴ AN, Paris, Marine, B¹ 100 f°59, lettre du 13 janvier 1786, Paris, Doumey.

⁴⁵ AN, Paris, Marine, B² 431 f°291, lettre du 21 janvier 1786, le secrétaire d'État de la Marine au comte de Vaudreuil.

⁴⁶ ANOM, Col. B 192 f°48, lettre du 15 juillet 1786, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas et Foulquier.

Perdrix à l'entrée de Scarborough en offre l'illustration. Le vicomte d'Orléans, commandant de la corvette, se retrouve sans ressource pour effectuer les réparations⁴⁷. À cette occasion, le gouverneur de Tobago, le vicomte d'Arrot, informe Versailles qu'il « serait intéressant pour les bâtiments du roi qui peuvent éprouver de pareils accidents, que les magasins de chaque colonie, se trouvaient toujours pourvus des objets nécessaires pour les secourir⁴⁸ ». Le rapport du gouverneur trouve une oreille attentive puisque dès le mois de juillet, le maréchal de Castries invite Damas et Foulquier à répartir les agrès et apparaux venus de France entre la Guadeloupe, Sainte-Lucie et Tobago de façon à permettre aux stationnaires de se réparer lors d'avaries⁴⁹.

En Méditerranée, deux lieux sont privilégiés, à l'Argentière ou à Smyrne. Dans cette dernière, les officiers font mention de la location d'un magasin du roi sans que nous n'ayons d'informations complémentaires ni sur la localisation exacte ni sur ses dimensions⁵⁰.

Enfin, dans l'océan Indien, l'Île de France constitue la destination principale des fournitures navales pour les stationnaires. Il arrive néanmoins en certaines occasions que les vivres soient directement envoyés à Pondichéry suivant la localisation programmée des bâtiments de la division.

1.4. L'armement et l'avitaillement dans les arsenaux, des pistes à explorer

Tout juste arrivé à l'Île de France, le chevalier de Kersaint –commandant la frégate la *Dryade* –dresse un compte rendu sévère de son bâtiment. Il explique que celle-ci « est absolument hors d'état de rester dans ces stations [...] sans avoir besoin de fortes réparations, à ma carène à Lorient, j'ai d'après l'état du clouage de cette frégate, rendu les mêmes comptes à Monsieur le Comte de Montmorin⁵¹ ». Le choix d'une frégate en mauvais état, à destination de la plus lointaine des stations navales françaises est de nature à interroger les critères de sélection des navires au long cours, autant que la gestion du matériel flottant.

Notre regard s'est prioritairement tourné vers les infrastructures coloniales afin de mesurer les conditions de maintien en station des forces navales. Il faudrait toutefois consulter

⁴⁷ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o106, lettre du mois de juillet 1786, vicomte de Damas au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁸ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o108, lettre du 24 avril 1786, vicomte d'Arrot au secrétaire d'État de la Marine.

⁴⁹ ANOM, Col., B 192 f^o48, lettre du 15 juillet 1786, le secrétaire d'État de la Marine au vicomte de Damas et à Foulquier.

⁵⁰ SHD Vincennes, Marine, BB⁴ 5 f^o12, lettre du 13 juin 1791, chevalier de Ligondès au ministre de la Marine.

⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o227, lettre du 25 avril 1788, chevalier de Kersaint au secrétaire d'État de la Marine. Par l'intermédiaire du chef de division Macnemara, nous apprenons également que la *Dryade*, ainsi que la *Méduse* ont été malmenées lors de leur mise à disposition au commerce : « ces deux frégates ont été prêtées au commerce qui ne les a pas ménagées. Quand on soulève les baux des bâtiments avec des cris pour y faire entrer les ballots vous sentez, que cela contribue à en altérer la liaison, et vous pouvez être sûr que tout bâtiment du roi prêté au commerce est traité de cette manière ». Voir AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f^o265, lettre du 10 septembre 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine.

davantage les archives portuaires dans l'espoir d'avoir une meilleure connaissance de l'avitaillement et de la préparation des bâtiments dans les arsenaux français. Celles-ci permettraient d'évaluer plus justement ce qui relève des lacunes à l'armement en France ou celles constatées en station. Les quelques informations partielles récoltées au travers de la correspondance ou des journaux de navigation ne permettent pas d'avoir une vision claire des préparations et de comparer avec efficacité les instructions du ministre et leurs applications dans les ports. Les exemples de l'*Alouette* et de la *Brune* mettent en lumière nos interrogations.

En septembre 1786, l'*Alouette* quitte la France avec des rechanges, agrès et effets pour deux ans, ce qui est conforme à la durée de sa campagne⁵². Quelques mois plus tard, le départ de la corvette la *Brune* brouille ce schéma. Nous apprenons par l'intermédiaire du vicomte de Beaumont, commandant de la station que cette corvette quitte Brest avec « un an de grément⁵³ » alors que la corvette reste en station près de vingt-cinq mois. Lors du départ de la *Brune* pour les Antilles, il est donc entendu qu'un complément sera nécessaire. L'arsenal de Brest fait-il fi des recommandations du maréchal de Castries qui impose, dès 1785, l'embarquement de deux ans de rechange pour les stationnaires antillais⁵⁴ ? S'agit-il de la capacité d'emport ? Les fournitures navales sont-elles réparties au sein des autres unités de la division ?

Le conseil de Marine de Brest met également en exergue le dilemme soulevé par les campagnes de longue durée. À capacité d'emport contrainte, doit-on privilégier les vivres ou les fournitures navales ? Les membres du collège préconisent de privilégier les munitions navales⁵⁵. Cette décision n'est pas nouvelle en soi. En 1775, l'armement de la corvette la *Rosignol* doit être mené de manière à privilégier l'embarquement de munitions et de rechanges plutôt que des vivres⁵⁶. Ils confirment toutefois les demandes répétées des administrateurs coloniaux et des officiers de marine en station. Le commandant de la station de Saint-Domingue préconise :

Que tout bâtiment qui part de France pour les colonies doit être muni de manière à n'avoir besoin de rien que dans le cas extraordinaire tel qu'échange, de [mât] et un conseil de marine assemblé à Brest pour cet objet pourrait seul déterminer la quantité de rechange indispensable à ordonner. Il

⁵² SHD, Vincennes, Marine, SH 376 f°2, extrait du journal de navigation de l'*Alouette*, rédigé par de Crès.

⁵³ AN, Paris, Marine, B¹ 275 f°39, lettre du 10 mai 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁴ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 19 août 1785, le secrétaire d'État de la Marine au chevalier du Puget Bras.

⁵⁵ SHD Brest, 3A 94, séance du 15 juillet 1786, Rapport de messieurs les commissaires nommés par le conseil de Marine d'après la dépêche du ministre du 13 août 1785 pour examiner quels peuvent être les suppléments nécessaires aux divisions stationnées aux Antilles pour deux ans en paix.

⁵⁶ AN, Paris, Marine, B² 407 f°187, lettre du 26 septembre 1775 à La Touche.

convient que chaque bâtiment qui en est susceptible soit pourvu d'une forge, un armurier, forgeron, du fer ou barre et du charbon de terre pour le service de la division et de défendre prestement d'employer en aucun cas le forgeron des colonies⁵⁷.

La recommandation du chef des forces navales reprend celles de plusieurs officiers et administrateurs durant la décennie précédente. La même année, Souillac et Narbonne, forts de leurs expériences du terrain, exposent au ministre les conditions optimales d'armement pour les flûtes : « elles doi[vent]être bien gréée[s]pour trois ans puis remplacée[s]pour éviter dans ces colonies des radoub toujours ruineux, malgré la plus extrême des surveillances⁵⁸ ». Le stockage des fournitures et spécialement des pièces de mâture soulève néanmoins de nombreuses questions. Comment conserver les qualités techniques d'un mât tout au long de la campagne ? Ces problématiques mobilisent les officiers de la Marine. Ils proposent, s'agissant des rechanges chargés à bord des bâtiments de guerre, de dégrossir le troisième mât de hune afin « qu'il soit moins dans les cas de se dessécher et de se fendre⁵⁹ ». Mais qu'en est-il de la mise en application de ces recommandations ? Il nous manque plusieurs maillons de la chaîne pour répondre à cette question.

2. Les dysfonctionnements de la logistique stationnaire

2.1. Les lacunes de l'approvisionnement

En théorie organisé, le ravitaillement des stations navales subit de nombreuses défaillances. Si l'héritage de la guerre est palpable dans la déstabilisation du service, à partir de 1785, le désarmement des effectifs armés lors du conflit, n'entraîne pas une amélioration immédiate. Les déboires font l'objet des critiques combinées des administrateurs coloniaux et des marins dans les Mascareignes comme aux Antilles. Tous fustigent à longueur de temps les retards quand il ne s'agit pas de manques d'approvisionnement obligeant les intendants à fournir aux bâtiments de la station des vivres et des effets de marine tirés des colonies. En cela rien n'est fondamentalement nouveau et ressemble à ce que connaissent les colonies⁶⁰. Dans les

⁵⁷ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 14 août 1787, du Puget Bras au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁸ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o15, lettre du 13 février 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

⁵⁹ ANOM, Col., F^{2C} 6, Rapport au conseil relatif aux bâtiments stationnaires tant dans l'Inde qu'en Amérique, du 4 décembre 1784, Toulon, signé par d'Albert de Rions, Saillant, Barbazan, Vidal de Seri, Mercier, Demlar et Tempié.

⁶⁰ Sébastien Martin, « L'arsenal de Rochefort et le ravitaillement des colonies : élaboration, évolutions et fonctionnement d'un approvisionnement portuaire singulier au XVIII^e siècle », dans Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2015, p. 404.

Caraïbes, les gouverneurs et les intendants sont ainsi régulièrement obligés de passer outre l'Exclusif colonial et d'acheter les denrées manquantes au commerce ou dans les îles étrangères⁶¹. En avril 1787, Foulquier, intendant de la Martinique, est furieux de voir arriver la flûte la *Seine* avec le complément de vivres pour la 4^e époque de l'année 1786 alors qu'il devrait recevoir logiquement celui de la seconde époque de la nouvelle année⁶². Ce retard de quatre mois n'est par ailleurs nullement compensé, si bien qu'il manque deux compléments de vivres à fournir à la station. Les retards forcent les administrateurs à acheter des compléments de vivres au dernier moment et à des prix élevés auprès de fournisseurs coloniaux⁶³. Foulquier ne rejette pourtant pas la faute sur le calendrier d'approvisionnement, mais fustige son manque d'efficacité. Il regrette d'être contraint à la passivité, étant toujours dans l'attente, ne devant intervenir que dans la précipitation alors même qu'il constate un approvisionnement local satisfaisant. Il relate :

Si l'on n'était pas toujours dans l'attente des envois de France ; l'intendant pourrait se procurer avec intelligence et par parties le vin lorsqu'il est en abondance [...] mais s'il est obligé d'acheter tout cela en masse au dernier moment, les besoins sont connus, le commerce s'en prévaut et le roi est lésé⁶⁴.

Contraints par des retards ou des approvisionnements mal calibrés, les administrateurs coloniaux sont impuissants et constatent les conséquences opérationnelles liées aux désorganisations du service. Dans la plupart des cas, elles entraînent une rupture nette de vivres qu'il n'est pas toujours possible de satisfaire même sur le marché local. Parfois, il faut en faire parvenir depuis les îles anglaises faute d'en trouver à Saint-Domingue ou à Saint-Pierre⁶⁵. Le vicomte de Beaumont regrette amèrement l'absence d'effets de marine basiques, tels que les câbles. Ces lacunes ont des conséquences concrètes puisque, selon lui, elles engagent la mise en œuvre de la campagne d'évolution programmée le long des côtes américaines durant l'été⁶⁶. La Galissonnière est légèrement plus chanceux, car s'il juge sévèrement le défaut de cordages

⁶¹ Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien régime, l'évolution du régime de « L'Exclusif » de 1763 à 1789*, Presses universitaires de France, Paris, 1972, tome 2, p. 611.

⁶² ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o138, lettre du 7 avril 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁶³ Les défaillances touchent principalement l'avitaillement de blé et de farines. Une partie des bœufs consommés pour la station provient des marchés signés entre les Français et les Espagnols, expliquant d'ailleurs l'ouverture du commerce français aux Espagnols dans les Antilles. L'importance des cheptels et les besoins en viande fraîche rendent nécessaires quelques ménagements vis-à-vis de l'allié espagnol.

⁶⁴ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o138, lettre du 7 avril 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o39, lettre du 10 mai 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o61, s.d., vicomte de Beaumont au secrétaire d'État de la Marine.

pour les gréments des goélettes, au moins réussit-il à s'approvisionner en ville auprès de particuliers pour mettre à la mer les quatre unités légères bloquées dans le port⁶⁷.

Les retards sur l'approvisionnement de la 2^e période sont les plus préjudiciables puisqu'ils coïncident avec la période de préparation pour l'escadre d'évolution. En 1786, le retard des flûtes le *Saumon* et l'*Étoile* entraîne l'achat obligatoire d'un supplément de vivres pour le *Réfléchi*. Pour ne rien arranger, les vivres destinés au vaisseau se retrouvent sans destinataire puisque le vaisseau a déjà pris la mer, laissant Damas et Foullon d'Écotier impuissants : « le séjour des comestibles pendant cinq mois suffira pour les gâter au point de ne pouvoir être distribués ». Malgré le dépôt des légumes et des biscuits dans des greniers, les deux hommes n'ont que peu d'espoir qu'ils se conservent : « on aura attention de les couvrir et de donner de temps en temps de l'air aux légumes, mais ces précautions ne feront que retarder un peu le dépérissement⁶⁸ ».

Aux retards il faut parfois ajouter la mauvaise qualité des produits expédiés. En 1767, alors même que les stations navales sont au stade embryonnaire, le complément de trois mois de farine pour la *Dédaigneuse* est complètement gâté⁶⁹. Après la guerre d'Indépendance américaine, les progrès sont bien maigres comme l'observe l'intendant de la Martinique : « on n'envoie de France que le biscuit le plus vieux ou qui vient d'être fabriqué, dans le premier cas, il arrive vermoulu, dans le second il arrive moisie et presque toujours immangeable⁷⁰ ». Malgré les critiques, les améliorations demeurent rares. Pire, sous le commandement de La Galissonnière, l'arrivage de biscuits donne lieu jusqu'à des suspicions de malfaçon : « il y lieu de croire que l'on a fait repasser au four du vieux biscuit que l'on nous a donné pour des biscuits frais ». Les conséquences sont plus sérieuses qu'elles ne paraissent puisque le commandant de la station évoque une « quantité de malades considérables⁷¹ ». En décembre, revenant tout juste de sa campagne aux États-Unis, le chef de division est contraint une nouvelle fois de vendre pour les animaux les biscuits arrivés tout juste de France. Le témoignage est évocateur :

Au moment où il est arrivé, on en a voulu faire usage, il s'est trouvé si chauffé et si rempli de poussière qu'il a fallu renoncer à le consommer [...]M. de Montcabrié avait fait choisir les deux

⁶⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o106, lettre du 11 février 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁸ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o62, lettre du 1^{er} septembre 1786, Damas et Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁶⁹ ANOM, Col., C^{9A} 131, lettre du 17 août 1767, d'Amblimont, commandant la *Dédaigneuse* au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁰ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o92, lettre du 15 janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁷¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o120, lettre du 9 avril 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine.

meilleurs boucauds que l'on ait pu trouver pour les consommer à son bord, les équipages qui ont fait des représentations les plus fortes dès le second jour et il a fallu renoncer à leur en donner⁷².

Quant aux pois embarqués à bord de tous les bâtiments, le chef de division en vient à vendre les cargaisons, ces derniers se révélant impossibles à cuire. Signe d'un phénomène général, le vaisseau amiral ainsi que d'autres navires de la division des Îles du Vent constatent la perte presque totale des barriques de vin de la station. La scène est rapportée par l'intendant :

Le *Patriote* et les corvettes qui l'accompagnent ont eu presque tous leurs vins gâtés et impropres [...]le vin va être vendu et l'on n'en tirera presque rien [...]à la perte du vin gâté, les tambours, l'outillage et le dommage d'une mauvaise boisson peut causer parmi les équipages, combien il y a davantage à acheter dans la colonie où l'on est assuré d'avoir [...]une boisson de qualité⁷³.

Cette perte colossale intervient à peine deux mois après l'état des lieux des pertes établies par Foullon d'Écotier. Le 20 novembre 1786, l'intendant rapporte la vente « par vétusté ou condamnés pour avaries » du 1^{er} janvier 1785 au 1^{er} novembre 1786 de près de 109 955 livres de biscuits, 191 barriques de vin, 9 276 pintes d'eau-de-vie, 2 900 livres de lard salé, 11 420 livres de riz, 262 livres de fromage, 50 246 livres de légumes, 2 581 livres de prunes et pour conclure 1 119 livres de chandelles⁷⁴.

Le ravitaillement ainsi que l'avitaillement des stationnaires de l'océan Indien disposent de particularismes locaux. Compte tenu des distances séparant l'Île de France ou Pondichéry de la métropole, la station navale de l'océan Indien est la plus complexe pour la Marine⁷⁵. C'est pourquoi les colonies ont fait l'objet d'une mise en culture précoce ainsi que le développement de réseaux d'approvisionnement à Madagascar ou au Cap, hérités de la Compagnie des Indes. Pour les gouverneurs successifs des Mascareignes, l'approvisionnement de la station navale et de la colonie ne forme qu'un même objet, la vocation de l'île étant d'être un lieu de rafraîchissement pour les bâtiments de commerce et de guerre. Il s'ensuit une confusion entre ce qui relève de la colonie et ce qui relève de la station navale. L'avitaillement de la division navale est d'autant plus important aux yeux du gouverneur qu'il est l'un des garants du respect

⁷² AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o120, lettre du 8 décembre 1789, La Galissonnière au secrétaire d'État de la Marine. Montcabrié est le commandant de la *Vestale* (30 octobre 1788-12 janvier 1791).

⁷³ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o92, lettre du 15 janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁴ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o295, lettre du 20 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁵ Les contraintes touchent pareillement la Royal Navy selon Martin Wilcox, dans « This Great Complex Concern : Victualling the Royal Navy on the East Indies Station, 1780-1815 », *The Mariner's Mirror*, 97/2, May 2011, p. 32-48.

des coûts de station. Les îles se doivent donc d'être pourvues suffisamment pour répondre aux consommations journalières lors des relâches dans à Port-Louis, ainsi que pour les préparations de campagnes en Inde, de manière à éviter un approvisionnement bien plus coûteux à l'étranger⁷⁶.

Une partie des produits de consommation vient ainsi de productions locales. C'est le cas des légumes verts, des légumes secs et de la viande fraîche. Le vin et les salaisons proviennent en revanche d'Europe. La viande fraîche est importée en grande partie de Madagascar. D'ailleurs plusieurs bâtiments de la station ou attachés au service de la colonie sont employés chaque année au transport des centaines de bœufs nécessaires à la consommation des îles. En 1785, nous retrouvons ainsi la frégate la *Surveillante* et la flûte le *Nécessaire* employées pour ce service⁷⁷.

Malgré une production vivrière significative aux Mascareignes, les colonies ne peuvent faire l'impasse sur un complément de ravitaillement. Celui-ci provient principalement de la France. L'approvisionnement en grain pour l'Inde est calculé selon la production céréalière des deux îles françaises des Mascareignes, expliquant ainsi une expédition de 600 quintaux seulement pour l'année 1788⁷⁸. Pour comparaison, Saint-Domingue reçoit en janvier 1786, 588 quintaux de farine au titre de la première époque de ravitaillement. Ce faisant, il démontre dans le même temps l'incapacité des Mascareignes, au retour de la paix, à être autonome en grain de blé et à pourvoir complètement la division stationnaire. Après la guerre d'Indépendance américaine, le service de ravitaillement connaît un relâchement. D'Entrecasteaux et Narbonne observent impuissants, depuis la fin du conflit, que très peu d'approvisionnements demandés par les deux administrateurs ont été envoyés aux colonies. Les deux colonies des Mascareignes vivent donc sur le reliquat stocké pendant la guerre. Toutefois, ce dernier est proche de l'épuisement⁷⁹. En février 1788, lorsqu'ils écrivent à La Luzerne, ils n'ont toujours pas reçu la totalité des approvisionnements de l'année passée. Les administrateurs sont parfois obligés de faire appel aux établissements hollandais ou français de l'Inde pour aider la colonie. En 1789, suite à la sécheresse qui touche Madagascar, Moracin vient en aide à l'Île de France et fait partir le 20 juin le vaisseau de la compagnie des Indes le

⁷⁶ ANOM, Col., C⁴ 75 f^o48, lettre du 19 novembre 1785, Souillac au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁷ ANOM, Col., C⁴ 68 f^o207, lettre du 27 septembre 1785, Fleury et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine.

⁷⁸ ANOM, Col., C⁴ 82 f^o34, juillet 1788, synthèse de la lettre du 20 février 1788 destinée au secrétaire d'État de la Marine et annotée par La Luzerne.

⁷⁹ ANOM, Col., C⁴ 80 f^o16, lettre du 20 février 1788, d'Entrecasteaux et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine. Voir aussi, C⁴ 82 f^o34, juillet 1788, synthèse de la lettre du 20 février 1788 destinée au secrétaire d'État de la Marine et annotée par La Luzerne.

Bailli de Suffren avec un chargement de blé venant de Mangalore⁸⁰. Nous retrouvons déjà en 1788 le *Bailli de Suffren*, chargé de débarquer à Mahé des vivres à destination des bâtiments de la station⁸¹. L'administration de l'Île de France veille ainsi, lorsque l'état de ses magasins le permet, à expédier directement vers l'Inde les compléments de campagnes pour les stationnaires, leur évitant ainsi de devoir perdre plusieurs mois. En septembre, l'administrateur de Pondichéry chiffre pour l'année les expéditions indiennes de blé et de riz à la somme de deux millions de livres, confirmant ainsi la complémentarité de l'entraide des deux établissements français principaux au-delà du Cap de Bonne Espérance.

Aux difficultés d'approvisionnement depuis la métropole s'ajoute une dimension spécifique à l'océan Indien : le gigantisme de l'espace maritime. Dans un océan de plusieurs millions de kilomètres carrés, l'incertitude des mouvements des bâtiments et leurs localisations à des dates précises complexifient toute organisation. Dans les Antilles, l'information circule rapidement et les lieux de stations ne sont que peu éloignés du chef de la station. En Inde, c'est strictement l'inverse ; entre les arrivées des ravitailleurs et celles des bâtiments de la station, plusieurs semaines, voire plusieurs mois peuvent s'écouler. D'où la nécessité pour les administrateurs coloniaux d'anticiper plusieurs mois. En novembre 1786, le commandant de la station navale d'Entrecasteaux s'entretient déjà avec le secrétaire d'État de la Marine pour le supplément de campagne prévu durant l'été 1787⁸². Tout retard pourrait entraîner alors par ricochet la perte des vivres, d'autant qu'une fois dispersée dans l'océan Indien, il faut plusieurs mois avant de pouvoir rassembler de nouveau la division.

Seules les campagnes en Méditerranée et au Levant semblent épargnées par d'importants retards d'approvisionnement, du moins jusqu'à la Révolution française. La proximité avec la base navale de Toulon favorise les expéditions rapides en comparaison avec les longues campagnes indiennes nécessitant des montages logistiques élaborés pour maintenir dans la durée les qualités nourricières des vivres et l'état des fournitures navales. Les stationnaires peuvent également s'appuyer sur le réseau consulaire et les nombreuses échelles pour acheter localement des produits frais. Parfois, le ravitaillement s'inscrit dans des usages anciens, ainsi que le relate Le Roy de la Grange –commandant de la *Flèche* –dans la rade de Smyrne. Il écrit : « La nation vient de m'envoyer le présent de rafraîchissement en herbage

⁸⁰ ANOM, Col., C² 190 f^o177, lettre du 30 septembre 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

⁸¹ Edmond Gaudart, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome 1, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 403, lettre du 10 octobre 1788, Moracin à Marin.

⁸² AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o220, lettre du 22 novembre 1786, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

qu'elle est dans l'usage de faire aux vaisseaux du roi qui mouillent dans cette rade⁸³ ». À Constantinople, l'ambassadeur participe aussi à l'effort d'approvisionnement de la division stationnaire. Aussi constate-t-on, en novembre 1788, l'arrivée à l'Argentière de deux envois de vivres depuis la capitale ottomane⁸⁴. Mais s'il est autorisé de se fournir sur place, l'accord des autorités de la Marine ou de l'ambassadeur doit être sollicité⁸⁵. Par ailleurs, comme c'est le cas aux Antilles, nous constatons une fabrication de biscuits directement à Smyrne⁸⁶. Aucune quantité n'est toutefois évoquée dans la correspondance.

La Révolution française bouscule la logistique navale de Toulon. Au cours de la fin de l'année 1791, le manque de vivres devient de plus en plus criant pour les stationnaires, ne disposant plus de quelques semaines de vivres. Certains bâtiments ne sont pas à même de satisfaire les besoins des équipages. La *Belette* est clouée dans le port de Smyrne, faute de farine pour faire du biscuit. Le sort semble s'acharner sur la corvette qui déplore l'absence de tous ses boulangers retenus à l'hôpital⁸⁷.

2.2. Des approvisionnements coloniaux réduits au stade de prospection

Dès la mise en œuvre des stations navales dans les Antilles, certains officiers prennent position en faveur d'une plus grande flexibilité dans l'approvisionnement des effets pour les stationnaires. Aux Antilles, du Bouzet propose cet expédient pour l'avitaillement en biscuits :

J'ose vous dire, Monseigneur, qu'il serait peut-être beaucoup moins coûteux pour le roi d'acheter ici le ravitaillement des bâtiments qu'il y tient en station. Ce parti éviterait au roi des pertes inévitables dans un climat où les vivres se conservent si mal, et où le biscuit est exposé à des insectes de tous les genres⁸⁸.

Foullon d'Écotier, intendant de la Martinique par intérim, y est lui aussi favorable, face à « l'énormité » de déchets des vivres stockés dans les magasins de la colonie. Il écrit :

⁸³ AN, Paris, Marine, B⁴ 116 f^o235, lettre du 12 octobre 1771, Le Roy de la Grange au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁴ Archives diplomatiques, Nantes, A 166PO 246 f^o13, lettre du marquis de Saint-Félix au comte de Saint-Priest.

⁸⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o137, instructions remises par le secrétaire d'État de la Marine au comte de Thy, commandant la station navale du Levant.

⁸⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 277 f^o263, lettre du 12 août 1788, Saint-Félix au secrétaire d'État de la Marine.

⁸⁷ Archives diplomatiques de Nantes, A166PO 249 f^o1, lettre du 8 décembre 1790, chevalier de Ligondès à Choiseul Gouffier.

⁸⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o38, lettre du 22 décembre 1784, Dubouzet au secrétaire d'État de la Marine.

La perte que le roi éprouve à cet égard donnerait lieu de penser qu'il conviendrait à ses intérêts d'acheter dans la colonie les articles qui entrent dans la consommation des bâtiments du roi, à l'exception des farines et des salaisons⁸⁹.

Quelques mois auparavant, la quantité considérable de biscuits avariés trouvés dans les magasins avait obligé l'intendant à en vendre la plus grande partie. Le montant de la vente s'était élevé alors à la somme astronomique de plus de 100 000 livres⁹⁰. Son successeur Foulquier est sur la même longueur d'onde, semble-t-il :

J'ai cru pendant quelque temps qu'il était plus économique pour le roi de tout envoyer que de faire acheter dans les colonies, mais l'expérience, les nombreux événements dont j'ai été le témoin et mes conférences avec les officiers de la Marine les plus instruits m'ont convaincu qu'il y a plusieurs objets qu'il vaut beaucoup mieux acheter dans la colonie que de les envoyer de France⁹¹.

La commission chargée d'apporter des propositions sur les munitions navales à faire charger sur les bâtiments des stations d'Amérique et de l'Inde y est également favorable. Pour la station de l'océan Indien, ses membres privilégient même l'approvisionnement depuis la ville du Cap, détaillant :

Il serait infiniment avantageux pour les intérêts du roi et la santé des équipages de se pourvoir au Cap, du biscuit, de farine, de salaison et peut-être même de vin que l'on assure y être à très bon marché et de se conserver très bien [...] En se pourvoyant de vivres au Cap, le roi y gagnerait parce qu'il coûterait moins que ceux envoyés de France et les équipages les auraient beaucoup plus frais. Ce qu'il y aurait à envoyer d'Europe aux bâtiments stationnaires aux Indes se trouverait par ce moyen réduit à très peu de chose⁹².

La proposition du Cap de Bonne Espérance par les officiers de la Marine ne vient pas de nulle part. L'implication de la ville hollandaise dans le ravitaillement des escadres françaises dans l'Inde durant la guerre d'Indépendance a montré sa capacité à fournir la Marine française en quantité suffisante et à prix raisonnable. La recherche de marchés d'approvisionnements dans la colonie hollandaise est l'un des plus prometteurs malgré quelques fluctuations à la fois économiques et politiques. Entre 1785 et 1786, une grave disette en blé sévit au Cap en raison des mauvaises récoltes. Au début de l'année 1786, les stocks sont évalués à moins de six mois

⁸⁹ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o295, lettre du 20 novembre 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁰ AN, Paris, Marine, B¹ 100 f^o144, lettre du 26 mars 1785, n.s.

⁹¹ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o92, lettre du 15 janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

⁹² ANOM, Col., F^{2C} 6, Rapport au conseil relatif aux bâtiments stationnaires tant dans l'Inde qu'en Amérique, du 4 décembre 1784, Toulon, signé par d'Albert de Rions, Saillant, Barbazan, Vidal de Seri, Mercier, Demlar et Tempié.

alors que la récolte ne suffit pas à satisfaire les besoins de l'année⁹³. Comme il s'agit d'un produit hautement stratégique, le gouverneur hollandais en interdit à plusieurs reprises l'exportation⁹⁴. Or, les stocks constitués par Percheron pour les besoins de la Marine et de ceux des îles françaises font l'objet de l'attention des autorités hollandaises qui en demandent la restitution. L'agent français est contraint à en autoriser le prélèvement alors que la disette frappe la ville. Signe toutefois de l'influence des Français au Cap, il négocie la mise à disposition des stocks à la fourniture, sans condition, de vivres lors de l'arrivée de navires de guerre français au Cap, alors même que les dispositions prises par la régence hollandaise interdisent expressément l'exportation de grains et la fourniture de blé et de farine aux bâtiments étrangers.

À ces différentes demandes émanant des administrations coloniales, les réponses du secrétaire d'État nous manquent pour compléter les propositions des officiers de la Marine et d'administration et parfaire la connaissance et les évolutions de la logistique navale. Les avancées semblent faibles. Aux questions soulevées par le commandant de la station navale des Îles sous le Vent, de Castries répond laconiquement : « je me ferai rendre compte de vos observations sur l'avantage qu'il pourrait y avoir à faire les achats de vivres dans la colonie, mais jusqu'à présent ce moyen ne m'a pas paru mériter la préférence⁹⁵ ».

Seule la fourniture de biscuits et de blé fait l'objet d'une réforme. La farine constituait jusqu'alors un produit que les commandants de station ne cessaient de réclamer faute de recevoir suffisamment de biscuits depuis la France. Comme pour toutes les campagnes navales, il est d'usage de faire embarquer à bord des bâtiments stationnaires du biscuit déjà préparé pour plusieurs mois de campagne. Le maréchal de Castries reconnaît la nécessité de faire évoluer le système actuel afin de réduire les pertes précédemment évoquées. Au cours de l'année 1786, il modifie pour les stations antillaises et levantines la préparation des armements effectuée dans les arsenaux⁹⁶. À l'avenir, la prolongation de campagne devra être d'un tiers de ration en biscuit et de deux tiers de ration en farine afin de laisser aux stationnaires la capacité de fabriquer à la demande tout au long de la campagne du pain frais « plus économique pour le roi et plus salubre pour les équipages⁹⁷ ». Du point de vue sanitaire, cette décision est une avancée, mais le maréchal de Castries ne va toutefois pas jusqu'à permettre l'achat de farine dans les colonies.

⁹³ ANOM, Col., C^{5B} 8, lettre du 15 février 1786, Percheron à Souillac et Narbonne, gouverneur et intendant de l'Île de France.

⁹⁴ ANOM, Col., C^{5B} 8, lettre 1^{er} octobre 1785, Percheron à Fleury et Chevreau.

⁹⁵ SHD, Vincennes, MS 338, lettre du 6 août 1785, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁹⁶ SHD Vincennes, MS 338, lettre du 7 avril 1786, le secrétaire d'État de la Marine à du Puget Bras.

⁹⁷ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o28, lettre du 1^{er} mars 1787, vicomte de Beaumont et Rozières au secrétaire d'État de la Marine. Rozières est le commissaire de la Marine chargé du détail de la division du vicomte de Beaumont.

Ainsi, la réforme ne règle en rien la gestion des stocks pour les stationnaires. En 1787, en raison d'un chargement de biscuits trop faible déposé par la flûte la *Seine*, le vicomte de Beaumont doit, comme beaucoup d'autres commandants de station avant lui, puiser directement dans les réserves de la colonie pour fabriquer, à partir de mille quintaux de farine, le biscuit nécessaire à la subsistance de son équipage. Les besoins sont par ailleurs gonflés à l'approche du départ de la division pour la campagne estivale d'évolutions navales⁹⁸. Trois semaines après la décision du vicomte de Beaumont, l'arrivée de la flûte le *Chameau* permet d'interrompre la fabrication du biscuit, mais des mille quintaux programmés, six cents ont déjà été réalisés⁹⁹.

2.3. Le défaut des filières coloniales d'approvisionnement en fournitures navales

Dans les Caraïbes, les maigres prospections témoignent de la dépendance des stationnaires antillais vis-à-vis de la métropole. Les réflexions ne dépassent guère le stade de sondages en Amérique du Nord, où depuis l'évacuation de Louisbourg, la recherche et le développement d'un hinterland américain¹⁰⁰ sont au point mort. Compte tenu de l'Exclusif, la Marine ne fait que faiblement appel aux marchés antillais ou américains pour subvenir à ses besoins. L'adoucissement du régime modifie toutefois à la marge ces pratiques et n'est sans doute pas étranger aux facilités nouvelles qu'ont les officiers à se fournir notamment sur le marché américain. Le manque des effets de marines dans les magasins et leur coût élevé obligent les officiers de Marine, face au peu de pièces expédiées depuis la métropole, à chercher des circuits parallèles pour s'en procurer. Dans les Antilles, quelques expériences sont menées sur un bitume provenant de la Trinité espagnole¹⁰¹. Plusieurs barils sont embarqués à bord du *Goéland* à destination de Brest, pour être testés et examinés par le conseil de marine¹⁰².

Au sein de la station des Îles sous le Vent, les regards se tournent rapidement vers les États-Unis nouvellement libérés du joug anglais. La jeune nation américaine offre aux yeux des

⁹⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o37, lettre du 10 mai 1787, vicomte de Beaumont et Rozières au secrétaire d'État de la Marine.

⁹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o49, lettre du 1^{er} juin 1787, vicomte de Beaumont et Rozières au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁰ D'abord importateur de fournitures navales venant de France, le Canada devient à partir des années 1740 et jusqu'à la guerre de Sept Ans, producteur de matières premières : chanvre, fer et goudron. Voir à ce sujet : Mickaël Augeron, « S'approvisionner en Nouvelle-France : l'arsenal de Rochefort et les ressources canadiennes (1669-1752) », dans Mickaël Augeron, Jacques Péret et Thierry Sauzeau (dir.), *Le golfe du Saint-Laurent et e Centre-Ouest français. Histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle)*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2010, p. 175-206.

¹⁰¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o151, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰² Sans être compromettantes, les expériences menées ne permettent pas au conseil de Marine de prendre une décision tranchée. Voir SHD Brest, 3A 94, séance du 4 février 1786, Rapport de la commission pour l'examen de deux barils de brai gras et deux barils de goudron de l'Amérique septentrionale pour y être fait des épreuves.

officiers français une source prometteuse et économique pour s'approvisionner en effets de marine, comme c'est déjà le cas des goélettes achetées dans le cadre de la lutte contre l'interlope. L'approvisionnement en bois est lui-même scruté de près par Barbazan, commandant de la station, qui est favorable à un approvisionnement direct chez les Américains : « il y a quantité d'objets considérables qu'il serait bien moins cher de faire venir des provinces américaines que si on les envoyait de France¹⁰³ ». Le réseau consulaire offre, selon lui, un maillage de choix tant dans une dimension passive de renseignement que dynamique au travers de prospections et d'achats de matériel par les consuls français aux États-Unis. Quant au transport des marchandises achetées, Barbazan voit dans les gabares de ravitaillement, venues de France et allant à Saint-Domingue, un moyen idéal. Pour encadrer la vente, la visite des officiers et des maîtres embarqués sur les gabares doit, selon lui, permettre d'expertiser et de valider les achats réalisés. Une étude des archives consulaires serait nécessaire pour confronter l'opinion de l'officier avec le point de vue consulaire –si tant est qu'il existe.

Les Îles du Vent ne restent pas à l'écart de ces réflexions, Pontevès-Gien reçoit l'autorisation du secrétaire d'État de la Marine pour y acheter des bois. L'absence de fonds dans les caisses de la colonie contraint cependant l'intendant à refuser de fournir les sommes demandées par le commandant de la station¹⁰⁴. Signe des difficultés d'intendance et en l'absence de numéraire, Pontevès-Gien se voit réduit à faire les fonds de tiroir et se trouve dans l'obligation de troquer pour faire l'acquisition de 308 bordages de chêne de Caroline du Nord. Ce seront ainsi du vieux cuivre et de vieux cordages qui serviront de monnaie d'échange¹⁰⁵. Le commandant de la station ne compte pas s'arrêter là : « le même capitaine marchand qui m'a vendu ces bordages m'a proposé d'apporter à son premier voyage des pièces de la même qualité de bois, pour faire des jas d'ancres pour vaisseaux et frégates et quelques autres pièces principales et essentielles¹⁰⁶ ». La monnaie d'échange est constituée, cette fois-ci, du bois composant les carcasses relevées dans le port du Cap-Français.

Si les Mascareignes peuvent subvenir sur le papier aux besoins vivriers et nourriciers des escadres, elles sont dépendantes de la métropole pour tout ce qui concerne les fournitures navales. Aucun bois de mâture, n'est tiré des deux îles, pas plus que du goudron, du chanvre,

¹⁰³ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o246, lettre du 4 mars 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o158, lettre du 18 avril 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o196, lettre du 15 mai 1789, Pontevès-Gien, au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁰⁶ *Ibid.*

du lin, etc., ce que ne manque pas de constater Bernardin de Saint-Pierre dans sa charge contre l'Île de France¹⁰⁷. Fort d'une installation ancienne, les Français voient d'un bon œil l'alliance avec la Hollande en ces mers, espérant pouvoir profiter d'un réseau local d'approvisionnement implanté de longue date. Les prospections françaises sont actives pour garantir des approvisionnements fiables en effets de marine. Le Cap de Bonne Espérance est observé avec beaucoup d'intérêt. À Batavia, l'éphémère installation d'un agent, précédemment observée, associée à l'hostilité affichée de la régence ne permettent toutefois pas de tirer des fournitures, ni de tisser des liens pour sécuriser l'approvisionnement en fournitures navales. En Inde, les stationnaires peuvent faire appel aux trois places principales hollandaises que sont Trinquevalé, Cochin et Colombo. L'apport de Trinquevalé est très nettement observable grâce aux documents administratifs et comptables échangés entre le directeur hollandais Van Senden et son homologue français en place à Pondichéry, Moracin. Ce soutien logistique reste toutefois essentiellement frumentaire¹⁰⁸.

Plusieurs fournitures navales manquent aux stationnaires français. L'approvisionnement en mâts s'avère à ce titre particulièrement fastidieux. Pondichéry n'offre qu'un secours limité et ne dispose que de mâts de qualité médiocre à en croire Saint-Riveul qui déplore la perte du mâts de misaine et du grand mâts de hune du *Fanfaron* en raison des nombreux nœuds présents dans le bois¹⁰⁹. Le 19 août 1787, il rappelle aux deux nouveaux administrateurs de l'île de France son intention de faire passer sur chacun des vaisseaux deux mâts proportionnés à leur gabarit¹¹⁰. En février 1788, d'Entrecasteaux et Narbonne demandent à La Luzerne de mettre en œuvre la promesse présentée deux ans auparavant au sujet de l'approvisionnement en mâts¹¹¹. Le 12 avril 1786, le maréchal de Castries convenait alors que plutôt que de dédier des armements spécifiquement au transport de mâts, il valait mieux les embarquer sur les navires allant à l'Île de France¹¹². Malgré les promesses, les deux administrateurs sont dans l'expectative car seulement deux mâts sont arrivés par ce moyen. Les deux hommes ne sont pas en manque d'idées, aussi proposent-ils à leur tutelle d'utiliser les

¹⁰⁷ Bernardin de Saint-Pierre, *Voyage à l'île de France, à l'île Bourbon, au Cap de Bonne Espérance, avec des observations nouvelles sur la nature et sur les hommes*, tome 1, p. 316

¹⁰⁸ Sur le sujet consulter les documents conservés aux Archives Nationales d'Outre-mer, Col., C² 171.

¹⁰⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o290, lettre du 16 décembre 1788, Saint-Riveul au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁰ ANOM, Col., B 213 f^o58, lettre du 19 août 1787, le secrétaire d'État de la Marine à d'Entrecasteaux et Le Brasseur.

¹¹¹ ANOM, Col., C⁴ 80 f^o16, lettre du 20 février 1788, d'Entrecasteaux et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹² D'Entrecasteaux fait mention d'une promesse de chargement de mâture à bord de « tous les bâtiments destinés pour l'Île de France », sans préciser s'il s'agit seulement des bâtiments du roi ou si la formule intègre également les vaisseaux de la Compagnie des Indes.

bâtiments de la compagnie des Indes suédoise pour transporter les mâts, alors que ceux-ci arrivent à vide dans l’océan Indien¹¹³. Les caprices de la correspondance empêchent de connaître la position du secrétaire d’État de la Marine, tout autant qu’une potentielle et peu probable livraison de mâts par les navires suédois. En 1787, après son arrivée aux affaires, La Luzerne –dans un contexte budgétaire contraint –est forcé d’avouer que l’approvisionnement en mât n’est la priorité. En 1788, la lettre destinée au gouverneur de l’établissement français, fraîchement nommé, lui rappelle d’être mesuré dans sa politique :

L’établissement d’un arsenal de Marine ne peut avoir lieu qu’à proportion des besoins des bâtiments du roi stationnés dans ces mers [...] les circonstances d’une guerre nécessiteraient un accroissement subit d’approvisionnement pour lequel il serait pris des mesures, mais en attendant les événements et pendant que durera la paix, les envois successifs de mâts, de cordages par les bâtiments du roi doivent être suffisants pour les besoins du service avec les ressources qui vous restent encore à cet égard du côté de l’Inde¹¹⁴.

Ainsi, le gouverneur doit-il comprendre que sa mission première à savoir d’anticiper une guerre éventuelle en préparant et en développant l’arsenal de l’Île de France, avec une parfaite rigueur, n’est plus la priorité. Les conditions financières ne sont plus réunies pour répondre à ce qui fait l’essence d’un arsenal et d’un dépôt de forces navales. En l’état, l’arsenal doit s’adapter aux moyens présents de la station navale.

Quant aux stocks mentionnés par le ministre, la quête d’un mât effectuée par la *Précieuse* ne laisse pas observer de reliquat providentiel. En 1786, à la suite d’un cyclone, le mât d’artimon de la frégate la *Précieuse* est arraché. Les réparations à Trinqueval ne font que mettre au jour le système de débrouille. Aidé des charpentiers de la *Résolution* mouillée dans la même rade, le chevalier de Kersauzon remplace son mât brisé par « un vieux mât de hune de l’*Argonaute* qui avait été coupé dans le combat du 20 juin 1783¹¹⁵ ». L’officier breton pioche pareillement dans un stock de bois hérité de l’escadre de Suffren pour fabriquer une jumelle à partir « de la moins mauvaise » des pièces, afin de consolider l’ouvrage de fortune réalisé. Alors que sa campagne programmée doit l’emmener dans les mers d’Asie du Sud-Est, Kersauzon fait escale à Trinquebar dans l’espoir de trouver des pièces de bois de meilleure facture. Ses pérégrinations l’amènent à refuser celles de l’administration danoise en raison du prix prohibitif

¹¹³ ANOM, Col., C⁴ 80 f°16, lettre du 20 février 1788, d’Entrecasteaux et Narbonne au secrétaire d’État de la Marine.

¹¹⁴ ANOM, Col., B 213 f°33, lettre du 24 avril 1788, La Luzerne à d’Entrecasteaux.

¹¹⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°265, lettre du 6 mai 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d’État de la Marine.

avant d'accepter finalement la proposition de l'agent anglais installé dans l'établissement sri lankais.

Sous le commandement de d'Entrecasteaux, la *Précieuse* est spécialement affectée à la recherche de marchés d'approvisionnements en fournitures navales. De son escale à Trinquebar, Kersauzon dresse un état des lieux très intéressant de l'approvisionnement anglais durant la guerre. Par l'intermédiaire du pavillon portugais, la place de Trinquebar apparaît comme la plaque tournante du ravitaillement anglais avant son acheminement pour Madras où se trouve la flotte. L'officier breton note avec intérêt les innovations techniques développées par les Danois pour conserver les fournitures navales dans les meilleures conditions à partir de fosses littorales d'où les Danois enfouissent dans le sable les pièces de mâture ainsi que les goudrons¹¹⁶. Cette innovation s'avère d'autant plus nécessaire qu'en 1785, les administrateurs de l'Île de France rapportent la perte sèche de 25 000 pots de goudron sur les 180 000 en stock dans les magasins¹¹⁷. Ainsi, derrière la prospection de nouveaux marchés d'approvisionnement, se joue aussi l'amélioration, voire l'apprentissage de savoir-faire spécifiques prenant en considération des contraintes endogènes.

Le 2 juillet 1786, la *Précieuse* quitte Pondichéry et met les voiles pour Manille, qu'elle aborde le 4 août afin de prendre connaissance des ressources que pourrait offrir l'établissement espagnol en période de guerre. L'accueil que lui réserve le gouverneur espagnol est agréable, les deux officiers ayant déjà eu l'occasion de se rencontrer à Cadix. Outre l'ordre de prendre connaissance des défenses de l'île de Luçon, ses instructions lui intiment de reconnaître la qualité des bois de mâture qu'offre l'île. Le rapport qu'effectue Kersauzon donne des avis positifs sur cette ressource, observant : « l'île de Luçon est abondante en différents bois tant pour l'architecture navale que pour la civile ». Après s'en être procuré quelques échantillons, il effectue, selon les ordres donnés, plusieurs expériences pour juger de la qualité et des défauts de chaque bois, mentionnant alors que l'une des essences les plus courantes, le bois de Molave donne des résultats tout à fait satisfaisants. Les autres essences se révèlent soit trop lourdes, soit insuffisamment résistantes, constatant toutefois que les sapins qu'il évoque ne sont « pas encore employés pour mâture¹¹⁸ », seulement exploités pour le goudron. Le capitaine de vaisseau mentionne d'autres essences dont un palmier utilisé pour fabriquer des câbles, mais ces derniers

¹¹⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o267, lettre du 1^{er} juin 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁷ ANOM, Col., C⁴ 68 f^o384, lettre du 16 août 1785, Chevreau, intendant de l'Île de France, au secrétaire d'État de la Marine.

¹¹⁸ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o275, lettre du 23 décembre 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

ne peuvent être utilisés pour les besoins de la Marine en raison du pourrissement très rapide des fibres une fois au contact de l'eau de mer. Quant à l'approvisionnement de pièces de mâture, la déconvenue est patente. Malgré l'espérance de rééditer l'approvisionnement de deux mâts, effectué par la *Pourvoyeuse* en 1782, le déplacement à Manille n'est pas une réussite. Après l'échec à Trinquemalé et les difficultés à Trinquebar, l'escale à Manille illustre la difficulté pour la Marine française de mettre la main, dans l'océan Indien et en Asie, sur des filières navales de qualité sans ruiner les finances du secrétariat de la Marine. Le bois n'est pas la seule fourniture qui intéresse le marin. En effet, ce dernier oriente ses recherches vers une autre matière hautement stratégique pour les marines à voiles. Il détaille : « j'ai vu dans le jardin du couvent quelques pieds de chanvre tout aussi beaux que ceux d'Europe, ainsi l'on pourra procurer dans ce pays par cette ressource, des voiles, seul objet qui y manque pour la Marine ». Enfin, l'expérimentation des brais donne de très bons résultats : « on trouve ici de très bon brai sec qui amalgamé avec l'huile de coco, s'emploie très utilement pour les carènes¹¹⁹ ».

Malgré la réduction de la station navale en 1789, le chef de division Macnemara, ne perd pas espoir et demande à Rosily de profiter de son escale à Manille pour prospecter et d'estimer la possibilité ainsi que la faisabilité de créer un marché à Manille pour approvisionner l'île de France en bois de construction et en mâture¹²⁰. Aucune lettre n'ayant été conservée dans la série B⁴, nous sommes malheureusement bien désarmés quant au bilan de cette campagne dans la colonie espagnole. Toujours est-il que l'instruction transmise à Rosily sonne comme un aveu d'échec. Six ans après la fin de la guerre, l'approvisionnement en fournitures navales depuis la métropole et spécialement celui de pièces de mâture ne permet toujours pas de subvenir aux besoins de la station.

2.4. La Marine contrainte aux expédients : récupération et recyclage

Les lacunes de l'approvisionnement, la pénurie de pièces de rechange sur le marché et le souci d'éviter de grever les finances du roi forcent les administrateurs des colonies et les officiers de vaisseaux à rechercher des circuits parallèles. Le recyclage des bâtiments vétustes ou hors de service est une pratique répandue parmi les marins. Les exemples sont réguliers dans les colonies. Très souvent, la récupération des matières intervient à la suite d'une condamnation

¹¹⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f°275, lettre du 23 décembre 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 280 f°261, lettre du 30 juillet 1789, Macnemara au secrétaire d'État de la Marine. L'escale à Manille offre à Rosily l'occasion d'améliorer les cartes du port. Voir M. Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, Regnault, Paris, 1835, t.1, p. 87.

et même lors des naufrages. En 1766, la frégate la *Comtesse de Grammont* échoue au fond du port du Fort-Royal. Faute de pouvoir la sauver, malgré plusieurs tentatives infructueuses, le gouverneur décide sa démolition. La frégate est alors dépecée et il est ramené à Rochefort tout ce qui peut être conservé¹²¹. Pareillement, le naufrage de la *Lise* –lors du raz de marée de mars 1789 à la Martinique –entraîne l’abandon du navire, mais la plus grande majorité des pièces du bâtiment est récupérée. Ainsi, comme le relativise le vicomte de Pontevès-Gien « le roi n’en a perdu que la carcasse qui était déjà vieille, et je compte encore en tirer parti, en sauvant son cuivre¹²² ». Enfin, lors de la démolition, une large part du bois, « qui est fort cher ici » et qui ne peut être employé sur des navires, est réutilisé pour servir de bois de chauffage, à bord notamment des bâtiments de la Marine.

Dans les cas où les réparations sont trop onéreuses, l’assemblée, chargée de juger de l’état du bâtiment, peut décider de le condamner. Le procès-verbal de la visite se déroule comme suit : après le détail des personnes présentes pour la visite, est décrit le déroulement de la visite et le descriptif des pièces avariées. Suivant l’ampleur des réparations, l’assemblée donne son avis. Dans le cas d’une condamnation, les pièces en bon état sont récupérées pour être expédiées au magasin général de la colonie. Cette situation se retrouve lors de la condamnation de la goélette la *Surveillante* en 1788. Le procès-verbal explique ainsi :

On a opiné que l’on enlèverait du dit bâtiment ses mâts, ses vergues, ses voiles et tous les agrès et ustensiles, qu’il sera halé à terre, qu’on y démolirait avec précaution, pour en tirer toutes les pièces qui pourraient être utiles au service, tel que les baux courbes ainsi qu’une partie de ses bordages³¹⁵.

Bien entendu, comme nous le constatons, les pièces les plus rares et les plus chères à l’image des baux de courbes, de même que les mâts sont privilégiés. Les cuivres, si le bâtiment est doublé, sont également repris. En effet, en février 1787, lors de la condamnation de la goélette, l’*Utile*, les administrateurs récupèrent « ses haubans, sa mâture ainsi que son cuivre³¹⁶ » ; le cuivre sera réutilisé sur d’autres bâtiments ou vendu. À l’Île de France, après la condamnation de la flûte l’*Outarde*, celle-ci sert de réserve de pièces détachées. Rosily explique : « dans la vue de diminuer les dépenses de son radoub, il a été décidé de retirer de la flûte l’*Outarde* toutes les courbes en état de servir de même que toutes les chevilles en fer dont il serait possible de tirer parti¹²³ ». En 1789, n’ayant trouvé aucun acquéreur pour racheter la flûte le *Marquis de Castries*, fatiguée après plusieurs campagnes en Cochinchine, celle-ci est

¹²¹ ANOM, Col., C^{8A} 68 f^o117, lettre du 12 décembre 1766, d’Ennery au secrétaire d’État de la Marine.

¹²² AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o147, lettre du 11 février 1789, Pontevès-Gien au secrétaire d’État de la Marine.

¹²³ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o237, lettre du 21 décembre 1787, Rosily au secrétaire d’État de la Marine.

démembrée, la coque est récupérée pour le service des fortifications alors que les appareils sont répartis en pièces détachées pour la division en station dans l’océan Indien, permettant selon l’administrateur de Pondichéry d’économiser 40 000 livres tournois¹²⁴.

L’un des grands avantages des constructions anciennes provient de leur grande adaptabilité. Les pièces de bois ou de mâture peuvent être retaillées et dégrossies pour être adaptées et répondre aux nouvelles dimensions d’un bâtiment de plus petite taille. La nature des cordages permet également une récupération aisée. Le vieux cordage peut servir d’étoupe ou bien être détoronné et retravaillé pour en faire du neuf, utilisable pour des manœuvres secondaires. Ainsi, au mois de mai 1787, la corvette la *Brune* ayant besoin de nouveaux câbles, dont les magasins du Fort-Royal étaient dépourvus, le vicomte de Beaumont ordonne de défaire trois vieux câbles pour en épisser un nouveau¹²⁵. La variété des pratiques démontre l’ingéniosité des marins et une culture ancrée du recyclage des navires ou du recyclage des matériaux de navires à navires. Mais ce recyclage s’inscrit surtout dans une logique de pénurie et de déficit chronique d’équipements navals. Il démontre les difficultés que rencontrent les administrateurs à disposer de pièces de rechange pour les navires, faute de quoi ils sont obligés de se tourner vers des bois de récupération.

3. La logistique navale, principale dépense de la station navale

3.1. Une méconnaissance initiale des coûts

Lorsque le maréchal de Castries engage le lancement des stations navales, il n’a qu’une idée partielle du coût. Les estimations réalisées à partir de 1784 ne sont qu’approximatives alors que la formule et la distribution des stations navales ne sont pas stabilisées avant le courant de l’année 1785. Presque deux ans après la suppression des bâtiments du domaine, Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue attend encore de disposer de l’effectif définitif des unités de guerre stationnées dans sa colonie pour chiffrer les dépenses réelles de fonctionnement¹²⁶. Les premiers retours qui arrivent au cours de l’année 1784 alignent les mauvaises nouvelles. L’administration de la Marine attribue rapidement la cause des dérapages budgétaires aux frais engagés par les stationnaires dans les colonies. Dès la fin du printemps, Petit de Viéville, commissaire général, faisant fonction d’intendant, alerte sur les risques causés par la Marine,

¹²⁴ ANOM, Col., C² 190 f°198, lettre du 30 septembre 1789, Moracin au secrétaire d’État de la Marine.

¹²⁵ AN, Paris, Marine B⁴ 275 f°39, lettre du 10 mai 1787, vicomte de Beaumont au secrétaire d’État de la Marine.

¹²⁶ ANOM, Col., C^{9A} 156, lettre du 21 juillet 1785, Bellecombe au secrétaire d’État de la Marine.

expliquant : « les besoins de la Marine entraînent à une dépense journalière qui emporte tout l'argent comptant de la caisse¹²⁷ ». Le mois suivant, l'intendant réitère à plusieurs reprises ses craintes, constatant des demandes constantes faites par les stationnaires en « argent, habillement, ustensiles et menus objets comme les papiers, plumes, peignes, repassage de rasoirs¹²⁸ ». Dans un premier temps, de Castries se veut rassurant et demande à l'intendant de la Martinique de la patience et du temps : « ce n'est pas la première année qu'il faut juger cet essai¹²⁹ ». Les dérives proviennent, il est vrai, du maintien aux colonies de bâtiments de guerre engagés lors de la guerre d'Indépendance. Le *Réfléchi* comme d'autres bâtiments de la division assignés aux stations antillaises n'ont d'autre solution que de s'approvisionner dans les magasins de la colonie pour continuer la campagne. Plusieurs années durant, les arriérés issus des dépenses de guerre continuent d'affecter la comptabilité des colonies. Le ton rassurant ne dure néanmoins qu'un temps. Les dérapages budgétaires s'enchaînent et la difficulté de contenir les dépenses de la station apparaît au grand jour, entraînant l'ordre de réduire la voilure de la station navale¹³⁰.

Dans l'océan Indien, l'administration coloniale mésestime sévèrement les dépenses engagées par une division stationnaire. Le 30 septembre 1785, Moracin fait porter à 300 000 livres la dépense programmée des bâtiments stationnaires au budget prévisionnel de la colonie. À cette somme, il ajoute également une provision de charges de 100 000 livres pour les flûtes en cabotage¹³¹. De la même manière, un document émanant certainement de l'administration de l'île de France estime le coût raisonnable de la station navale à 300 000 livres tournois pour l'année 1785. Les conditions sont les suivantes : « si le ministre donne des ordres pour qu'il soit envoyé dans les magasins de l'île de France toutes les munitions navales qui peuvent être nécessaires à la station, on ne présume pas que la dépense qu'elle occasionnera peut aller à plus de 300 000 l.t. par an¹³² ». Au vu des sommes engagées lors des réparations navales dans l'Inde, il paraît bien surprenant d'abaisser d'autant les dépenses imprévues de la station navale. Il est difficile d'ailleurs, de ne pas mettre en perspective ce chiffre de 300 000 l.t. avec celui des dépenses constatées pour la station de 1789. En janvier 1789, le devis estimatif de réparation pour la frégate la *Résolution* s'élève à 349 468 livres

¹²⁷ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o204, lettre du 3 juin 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁸ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o223, lettre du 29 juillet 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹²⁹ ANOM, Col., B 186 f^o105, lettre du 10 octobre 1784, le secrétaire d'État de la Marine à Petit de Viéville.

¹³⁰ ANOM, Col., C^{8A} 86 f^o166, lettre du 11 juin 1786, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹³¹ ANOM, Col., C² 235, bilan comptable du 30 septembre 1785, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

¹³² ANOM, Col., C⁴ 69 f^o294, n.s., Dépenses des îles de France et de Bourbon, année 1785.

tournois. Pareillement, la campagne de Richery à bord de la flûte le *Marquis de Castries* coûte plus de 156 000 livres¹³³.

Le décalage entre les prévisions et la réalité montre l'ampleur des économies de service à réaliser, la fantaisie des projections, tout autant que la difficulté d'appliquer au service d'approvisionnement une rigueur à même de faire baisser l'ensemble des dépenses de la chaîne d'approvisionnement et des vivres aux fournitures navales.

Quelques bilans comptables nous sont connus, cependant il manque, suivant les sources consultées, une connaissance plus précise. En effet, les sources sont peu nombreuses et lorsqu'elles existent, leur degré d'imprécision et les choix des items rendent difficile, sinon impossible, une analyse fine et comparative. Entre les coûts d'armement lors de la préparation des bâtiments en métropole (armement, réparation navale, avance des soldes d'équipage, frais de levée, conduite d'équipage, vivres pour six mois, etc...) et les dépenses de ravitaillement, de réparation navale ou d'hospitalisation dans les différents ports des colonies, une connaissance parfaite des frais est quasiment impossible. Le jeu des caisses brouille par ailleurs la lecture comptable des stations navales, occultant certaines dépenses ayant trait pourtant aux stationnaires.

Pour la Méditerranée, Terre-Neuve et la côte d'Afrique, l'affaire est assez simple puisque les sources consultées n'offrent aucune information. Finalement, seules les stations navales de l'océan Indien et des Antilles disposent de quelques documents donnant une appréciation, certes imparfaite, de ces dépenses.

Pour la station de l'océan Indien, il s'agit de deux tableaux comptables qui portent sur les années 1786 et 1787. Le premier émane de l'administration de l'Île de France et le second de Pondichéry. Dans les deux cas, les modalités nous échappent. Pour l'Île de France, le document est transmis au printemps 1788 par l'intendant Narbonne et concerne les deux exercices comptables pour l'année 1786 et 1787¹³⁴. Seuls les six premiers mois de l'année 1787 sont rapportés, les comptes de l'intendant n'étant pas encore clos. Elles ne forment qu'une partie des coûts de fonctionnement de la station navale de l'océan Indien, sans prendre en compte celles de l'Inde ou des relâches dans les autres ports. Nous disposons heureusement d'un complément d'information grâce aux dépenses réalisées à Pondichéry¹³⁵. La composition des dépenses reprend un schéma identique au premier tableau à l'exception de quelques

¹³³ ANOM, Col., C² 190 f^o199, lettre du 30 septembre 1789, Moracin au secrétaire d'État de la Marine.

¹³⁴ Annexe n^o11, p. 504.

¹³⁵ Annexe n^o12, p. 504.

aménagements. Les dépenses engagées à Pondichéry sont en réalité composées d'un décompte des dépenses par navire reconstituées par nos soins sur le modèle des dépenses faites à l'Île de France. À la différence du premier tableau, l'exercice de l'année 1787 est complet. Cette dépense ne comprend ni celles des bâtiments ayant relâché dans le port ni la totalité de l'effectif de la station navale.

Quant à la station des Îles du Vent, nous disposons également de deux documents¹³⁶. Le premier est un bilan comptable clos de la dépense stationnaire fait à la Martinique et rédigé par Foulquier en 1787. Les dépenses sont davantage détaillées que pour l'océan Indien et se divisent en cinq ensembles, dont trois majeurs : dépenses des vaisseaux, frégates et autres bâtiments, dépenses du magasin de la Marine au Fort-Royal et dépenses contractées pour les vivres de la Marine. La seconde archive provient du commissaire d'escadre et détaille la ventilation des dépenses de la station pour les six derniers mois de l'année 1788 et pour l'année complète de 1789¹³⁷. Outre l'avance faite pour les vivres, les dépenses pour l'achat de munitions, les journées d'ouvriers, d'hospitalisation sont inventoriées bâtiment par bâtiment.

À l'Île de France, le coût des stationnaires s'élève, pour dix-huit mois d'exercice, à la somme de 1,3 million de livres et concerne les campagnes de onze bâtiments de guerre, dont six frégates. Selon Narbonne, ce chiffre doit toutefois être ramené à la somme de 1,2 million de livres en raison de doublons comptables. Une partie des articles de Marine avait été notée comme achetée à l'Île de France mais provenant en réalité d'expéditions françaises. Les sommes n'en restent pas moins éloquentes puisqu'elles ne concernent que les dépenses des Mascareignes. À Pondichéry, la dépense totale s'élève à près de 1,1 million de livres tournois pour les années 1786 et 1787. Au total, pour les fournitures navales et les vivres, les frais de fonctionnement engagés à l'Île de France et à Pondichéry au cours de l'année 1786 s'élèvent déjà à plus de 1,2 million de livres tournois.

En ce qui concerne les dépenses lors des relâches de campagne nous avons la confirmation de nombreux achats de fournitures et de vivres réalisés par les frégates stationnaires dans les comptoirs hollandais ou dans l'espagnol. Toutefois, ont-ils été intégrés dans la comptabilité de l'ordonnateur de Pondichéry où forment-ils une dépense externalisée ? Ainsi, en cours de campagne, les stationnaires s'approvisionnent régulièrement dans les ports hollandais, espagnols ou chinois, à Manille, Canton, Trinquemalé, Galles, Cochin, etc. Pour ces lieux de relâches, nous ne disposons pas d'états généraux établis par les intendants, seulement d'états de dépenses signés des commis chargés des revues, des vivres et des

¹³⁶ Annexe n°13, p. 505.

¹³⁷ Annexe n°14, p. 506.

approvisionnement embarqués sur chaque bâtiment de la station. En 1785, la frégate la *Subtile* – commandée par le lieutenant de vaisseau de La Croix de Castries – effectue deux relâches au Sri Lanka, à Galles et Trinquemalé. Elle charge essentiellement des vivres frais tels que des bœufs vivants et des volailles, ainsi que du foin pour les nourrir et du bois de chauffe¹³⁸. La frégate la *Résolution* fait de même, bien qu'elle achète également de quoi réparer ses chaloupes et s'approvisionne en fer dans ce but¹³⁹. La *Précieuse* s'approvisionne à Trinquemalé en vivres frais (bœuf, en poisson, en poules, citrons et légumes) et quelques articles pour le maître charpentier pour une valeur de 1 098 roupies¹⁴⁰. Quant à l'escale de la *Précieuse* à Manille, la dépense s'élève à 17 000 piastres¹⁴¹. En général, ces sommes restent modestes et ne forment que des dépenses d'appoint. Pareillement, quelques bribes d'informations révèlent que les stationnaires ont recours durant l'année 1788 à l'emprunt de la compagnie hollandaise au taux annuel de 9 %¹⁴². Cette dette est-elle payée en Europe ou en Inde ? Une fois encore, notre connaissance des mécanismes financiers est limitée, tout juste savons-nous qu'en 1788, une part des emprunts cumulés est remboursée à Colombo par la caisse de Pondichéry.

Les stations navales de l'hémisphère nord font face aux mêmes problèmes. Dans les deux exemples présentés, le coût de fonctionnement est très élevé. Pour les Îles du Vent, la facture forme une somme totale de près de 1 264 783 l.t. pour l'année 1785. L'effort de réduction des dépenses semble toutefois engagé. Si la comparaison de deux documents comptables de nature différente s'avère ardue, voire périlleuse, quelques éléments permettent de constater une décrue des dépenses. Premièrement, au cours des dix-huit derniers mois de l'Ancien Régime, les dépenses ne représentent plus qu'une somme de 478 000 livres. Le coût d'approvisionnement, regroupant l'achat de fournitures navales et de vivres sur les marchés de la colonie ne forme plus qu'une charge d'environ 80 000 livres, soit une réduction par cinq par rapport à l'année 1785.

Aux Îles sous le Vent, les sources consultées ne permettent ni de connaître la dépense exacte ni la répartition des postes de dépenses. Seule la correspondance entre les

¹³⁸ ANOM, Col., C² 171 f^o75 et f^o76, lettres du 1^{er} novembre et du 12 décembre 1785, signées du munitionnaire de la *Subtile*.

¹³⁹ ANOM, Col., C² 171 f^o124, 30 avril 1786, état des dépenses à Trinquemalé, signé par le commis munitionnaire et l'officier chargé du détail de la frégate la *Précieuse*.

¹⁴⁰ ANOM, Col., C² 171 f^o165, 20 avril 1786, état de dépenses à Trinquemalé, signé par le commis des vivres de la frégate la *Résolution*.

¹⁴¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 272 f^o275, lettre du 23 décembre 1786, chevalier de Kersauzon au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴² ANOM, Col., C² 190 f^o93, 1788, Colombo, documents comptables rédigés par les autorités hollandaises et traduits en français.

administrateurs et le secrétaire d'État nous laisse en distinguer les contours. Au cours de l'année 1786, le maréchal de Castries demande au gouverneur et à l'intendant de Saint-Domingue de porter la dépense des bâtiments en station à la charge de la colonie. Le cas est suffisamment intéressant pour interpeller sur les motivations de ce truchement comptable de caisse à caisse. La dépense des bâtiments en station pour la colonie de Saint-Domingue monte alors à la somme de 880 000 livres tournois¹⁴³. La réponse du maréchal de Castries reste invisible, mais au regard de la dette cumulée contractée par la colonie, la charge qu'impose la division navale apparaît bien conséquente pour ses finances. Marbois ne cache pas au ministre qu'une telle décision limitera de fait le désendettement de la colonie évalué 1,5 million de livres par an. En novembre 1788, une nouvelle mention des dépenses navales est évoquée. L'intendant estime la charge des stationnaires à plus de 600 000 livres¹⁴⁴, soit un montant réduit d'un quart vis-à-vis de l'année 1786 et qui traduirait un mouvement de baisse de part et d'autre des stations navales antillaises.

À Terre-Neuve, les dépenses sont extrêmement réduites. La préparation des campagnes s'effectuant soit en métropole soit aux Antilles, il s'ensuit une externalisation des dépenses sur les budgets des arsenaux ou des stations navales antillaises. La courte durée des campagnes sur les côtes du nord limite par ailleurs considérablement les frais. Les bâtiments de guerre vivent sur leur réserve et ne font que peu appel aux services de la colonie. Aussi, le secrétaire d'État de la Marine n'estime pas devoir augmenter les dépenses extraordinaires pour les stationnaires au-delà des 3 000 livres par an¹⁴⁵. Dans les faits, la dépense excède comme très souvent les budgets alloués. L'exercice de 1787 fait état d'une dépense annuelle de 7 442 livres pour les trois bâtiments stationnaires. L'essentiel de cette dépense concerne l'achat de vivres dans la colonie¹⁴⁶. Malgré le doublement des fonds, la somme est dérisoire vis-à-vis des montants précédemment observés.

3.2. Répartition des coûts : les fournitures navales et les vivres

La ventilation de ces surcoûts stationnaires est assez bien identifiée par le personnel administratif et navigant et relève de la logistique navale¹⁴⁷. Deux principaux postes de dépenses

¹⁴³ ANOM, Col., C^{9A} 157, lettre du 13 juillet 1786, Marbois et La Luzerne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁴ ANOM, Col., C^{9A} 160, lettre du 12 novembre 1788, Marbois au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁵ ANOM, Col., C¹² 17 f°56, lettre du 21 février 1788, La Luzerne aux administrateurs.

¹⁴⁶ ANOM, Col., C¹² 22 f°68, 16 septembre 1788, bordereau des dépenses de Saint-Pierre et Miquelon pour l'année 1787.

¹⁴⁷ David Plouviez, « Marines européennes, développements administratif, économique et financier », dans Christian Buchet et Gérard Le Boüedec (dir.), *La mer dans l'histoire*, The Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 779.

grèvent les finances de la Marine : les réparations navales et les vivres. Pour les deux stations navales, les fournitures nécessaires aux réparations navales pèsent lourdement sur les finances royales.

Entre 1786 et 1787, les fournitures navales des bâtiments stationnaires à l'Île de France forment une dépense cumulée de plus de 570 000 l.t., soit près de 40 % des coûts. À Pondichéry, la facture est plus faible et se monte tout de même à la somme de 385 000 livres, soit un tiers des dépenses liées à la division navale. Le principal comptoir français de l'Inde n'a pas vocation et n'est pas dimensionné pour effectuer des réparations navales lourdes sur les bâtiments de la station. Les dépenses de fournitures moindres confirment le rôle de Pondichéry comme relais logistique, laissant la charge des radoubs et carénages à Port-Louis. Il n'en demeure pas moins que l'existence de dépenses atteint des sommes considérables. Les réparations les plus coûteuses sont toujours à l'issue d'un radoub ou d'un carénage, à l'image de celles de la *Résolution* et du *Marquis de Castries*, s'élevant respectivement à 191 408 l.t. et 112 745 l.t pour l'année 1786. La nature des campagnes navales dans l'Inde y joue pour beaucoup. Alors qu'en 1785, la *Résolution* est chargée pendant dix mois de naviguer à travers l'Insulinde et jusqu'en Chine à la recherche d'une nouvelle route de navigation, le *Marquis de Castries* prospecte quant à lui le long des côtes de la Cochinchine. Dans les deux cas, ces campagnes navales longues, éloignées sur des mers parfois inconnues engagent des frais nettement plus élevés que les autres. Heureusement pour les autorités portuaires, le rythme des réparations est lissé sur plusieurs années. Alors que les frégates la *Surveillante* et la *Précieuse* engagent de coûteuses réparations durant l'année 1785 –respectivement 65 000 et 51 000 livres¹⁴⁸ –les réparations lourdes de la *Vénus*, de la *Subtile* ou des flûtes n'interviennent que l'année suivante.

La réparation des bâtiments de la station est suffisamment importante du point de vue budgétaire pour justifier, la convocation lors de la visite d'état, de l'ensemble des administrations liées à la mer¹⁴⁹. En 1786, le maréchal de Castries confirme la mise en œuvre à l'île de France de l'arrêt du conseil du roi du 20 août 1784 qui soumet au comité, les dépenses des bâtiments de la station navale¹⁵⁰. Le 31 janvier 1789, un conseil de marine est convoqué et rassemble tout le corps de la Marine au Port-Louis de l'Île de France pour évaluer la situation de la principale frégate de la station navale de l'Inde. Nous y retrouvons rassemblés à bord de la frégate : Narbonne, commissaire général, Fournouse, commandant de la station, Ravenel,

¹⁴⁸ Pour la *Surveillante*, voir ANOM, Col., C⁴ 68 f^o177, lettre du 2 septembre 1785, Fleury et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine, pour la *Précieuse* consulter ANOM, Col., C⁴ 76 f^o118, lettre du 1^{er} juillet 1787, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁴⁹ Voir Ordonnance de 1776, p. 64, Titre VI, article 159.

¹⁵⁰ ANOM, Col., C⁴ 75 f^o106, lettre du 5 octobre 1786, le secrétaire d'État de la Marine à Souillac et Narbonne.

commandant du port, ainsi que plusieurs commandants de bâtiments de charge du roi, à savoir ceux du *Chameau*, du *Marsouin*, de l'*Étoile*, du *Dromadaire*, du *Duc de Chartres*, du *Mulet*, l'ingénieur constructeur du port, l'écrivain de marine chargé du détail et enfin le contrôleur de la Marine. Le constat est sévère. Le radoub se chiffre à près de 350 000 livres tournois et oblige l'assemblée constituée pour l'occasion à devoir désarmer la frégate. Le port ne se trouve pas en capacité d'engager une telle dépense pour un seul bâtiment, risquant « d'épuiser les magasins des objets les plus essentiels et les plus précieux et priver tout à la fois le port, ainsi que neuf autres bâtiments du roi qui sont actuellement en ce port, des secours dont ils ont indispensablement besoin pour être en état de remplir.¹⁵¹ » Les réparations d'une frégate, même la plus puissante de la station, ne peuvent engager ou fragiliser les capacités logistiques de la principale base navale de l'océan Indien. Quelques années auparavant, c'est la frégate la *Pourvoyeuse* qui se voit refuser ses réparations en raison d'une estimation de 250 000 l.t. pour la remettre à flot¹⁵². Nous pourrions démultiplier les exemples de réparations coûteuses, surtout pour la station de l'Inde où presque chaque bâtiment connaît au cours de sa campagne une réparation lourde, ce que déplore âprement Conway la veille de prise de la Bastille : « les bâtiments du roi [...] ont presque toujours coûté en réparation à l'Île de France autant et quelquefois plus, qu'il n'en avait coûté pour les construire, et ces bâtiments sont ordinairement condamnés à leur retour en Europe¹⁵³ ».

Le constat est moins flagrant aux Antilles, les ordres de grandeur étant inférieurs. En 1787, les réparations du *Chien de Chasse* entraînent sa condamnation en raison des travaux qui auraient « coûté au-delà de sa valeur¹⁵⁴ ». L'année suivante, c'est au tour de la corvette la *Levrette* d'engager un coûteux radoub de 42 000 livres¹⁵⁵. Le nombre de bâtiments avariés, ainsi que les montants des réparations n'atteignent pas les sommes de la station indienne pour plusieurs raisons. La durée des campagnes étant inférieure, le risque d'avaries majeures est de fait réduit.

L'approvisionnement en vivres forme la seconde dépense des stations navales. Pour la seule année 1785, les vivres achetés par l'intendant de la Martinique se chiffrent à la somme exorbitante de plus de 423 000 livres tournois. Compte tenu de la facture en vivres, il est à se demander s'il existe un service de ravitaillement pour les stationnaires. La facture est nettement

¹⁵¹ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o220, lettre du 31 janvier 1789, procès-verbal du conseil de Marine de la frégate la *Résolution*.

¹⁵² ANOM, Col., C⁴ 64, lettre du 22 juillet 1784, Souillac et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵³ ANOM, Col., C² 191 f^o56, lettre du 13 juillet 1789, Conway au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 275 f^o53, lettre du 30 mai 1787, d'Agoust au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁵ AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o47, lettre du 1^{er} décembre 1788, Chavagnac au secrétaire d'État de la Marine.

réduite à la fin de l'Ancien Régime et passe à 280 000 livres pour dix-huit mois de fonctionnement. En l'absence de documents complémentaires, il est risqué d'interpréter cette évolution, nous pouvons seulement constater que l'allègement des coûts concerne l'ensemble des postes de dépenses, inscrivant la dynamique à l'échelle globale de la station navale.

En Inde, la facture en vivres est encore plus lourde, même s'il convient de rappeler le nombre supérieur de frégates présentes dans la région. Pour l'année 1786, la dépense s'élève pour les deux ports à près de 750 000 livres.

3.3. La cherté des fournitures coloniales

L'une des conséquences des défauts constatés dans la logistique coloniale est le surenchérissement du coût d'entretien des divisions en station. Dans les colonies, régions importatrices de fournitures navales et sensibles aux lois du marché, la cherté des denrées a un fort impact. De quel ordre est-il ? Quelques documents, uniquement pour les Antilles, nous permettent d'en détailler les contours.

Tableau 39. État comparatif des prix de quelques marchandises nécessaires pour les besoins des bâtiments du roi dans ses colonies

Objet	Prix alloués aux fournisseurs au Cap suivant les marchés passés avec eux	Prix intermédiaires que l'on pourrait accorder aux fournisseurs	Prix courants des mêmes marchandises au Cap
Goudron, le baril ¹⁵⁶	82 l.t. et 10 sols	40 l.t.	33 à 36 l.t. de la Nouvelle-Angleterre ou de Bayonne
Lignes de 6 et de 9 fils, la pièce	75 l.t.		40 huniers cordage noir 1 ^{re} qualité 75 l.t. le % 2 de 63 à 65 l.t.
Huile à brûler, le pot	10 l.t.		Le pot 4 l.t. 10 sols
Lignes d'amarrage, la pièce	36 l.t.		Noire ou goudronnée 20 sols la livre bitord 17 à 18 sols
Fil à coudre, la livre	33 l.t.	12 l.t.	De 15 à 6 l.t. sur la qualité
Coton filé pour lampes	8 l.t. 5 sols		8 l.t. 5 sols la livre
Quintal d'étope	100 l.t.	36 l.t.	Bonne 50 l.t. Inférieure 30 l.t.
Clous à mangères, la livre	6 l.t.	3 l.t.	1 l.t. 10 sols la livre
Clous à rivet, la livre	18 l.t.		45 à 50 sous la livre
Blanc d'Espagne, la livre	1 l.t. 10 sols	10 sols	Au détail 5 sols la livre au quintal 16 l.t. 10 sols
Lignes de pêche pour loc, la pièce	7 l.t. 10 sols	4 l.t. 10 sols	
Aulne de serge pour gargousses	15 l.t.		8 à 9 l'aulne
Corde bois de 5 sur 5	55 l.t.		De 30 à 33 l.t. la corde
Sel, le quintal	24 l. t. 15 sols	12 l. t.	16 l.t. 10 sols le quintal

Source : SHD Vincennes, MS 338 f° 34, 1785, état comparatif des prix de quelques marchandises nécessaires pour les besoins dans bâtiments du roi dans ses colonies.

La comparaison des prix, réalisée sans doute par Marbois, est un outil précieux pour mesurer doublement les marges d'économie réalisables et les écarts de prix entre les colonies et la métropole. Les gisements d'économie en matière d'approvisionnement sont considérables et témoignent également d'une volonté manifeste de réduire les dépenses stationnaires.

Dans l'ensemble, les réductions proposées divisent par deux le prix d'achat des fournitures. Le goudron est ainsi proposé à 40 livres tournois contre 82 livres et 10 sols¹⁵⁷. Les réductions vont parfois plus loin. Pour l'étope –matière indispensable au calfatage des coques –l'intendant va jusqu'à proposer trente-six livres le quintal alors que l'acquisition courante s'élève à près du triple. Malgré ces réductions, les prix restent globalement au-dessus des prix du marché au Cap.

¹⁵⁶ À l'Île de France, la barrique de goudron est achetée par l'intendant au prix de 300 livres tournois l'unité.

¹⁵⁷ L'Encyclopédie méthodique évoque un prix courant pour le goudron du nord dans les arsenaux français à 8 livres et 10 sols. Voir Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 3, p. 47.

Il en va de même pour les îles du Vent. Les réductions arrêtées par le commissaire de la station divisent le coût des fournitures suivant un ratio similaire. Si la diminution du coût d'un « fanal sourd » montre l'étendue des baisses, celle de la viande fraîche, du vin rouge ou de la morue est nettement plus significative compte tenu des volumes considérables qu'ils représentent. La fourniture de vin rouge passerait ainsi de 110 livres à 80 livres la barrique, soit une baisse de près de 30 % du coût d'achat. Rapportée aux dizaines de barriques nécessaires aux besoins des stationnaires, lorsque l'approvisionnement de la métropole fait défaut, l'économie est de plusieurs milliers de livres. Le coût de la livre de bœuf frais est réduit de 20 %, tandis que le quintal de morue baisse de 37 %. À raison d'une demi-livre de bœuf frais par semaine et par stationnaire lors des séjours dans les ports et rades des colonies, la réduction est non négligeable. Suivant un effectif de 1 500 hommes, la baisse serait d'environ 8 000 livres sur un montant de 39 000 livres.

Tableau 40. Exemple d'économies de service pour la station navale des Îles du Vent (1789)

Nature des objets	Unité de mesure	Prix des anciens marchés	Prix des nouveaux marchés	Différence au profit du roi
Vivres				
Bœuf frais	Livre	1 livre	16 sols et 6 deniers	3 sols et 6 deniers
Vin rouge ordinaire	Barrique	110 livres	80 livres	30 livres
Morue	Quintal	30 livres	19 livres	11 livres
Tafia	Barrique	140 livres	122 livres	18 livres
Douille à cuivre	Pièce	6 livres	15 sols	5 livres et 5 sols
Articles du maître d'équipage				
Rivets	Pièce	5 sols	2 sols et 6 deniers	2 sols et 6 deniers
Rouets de poulies	Pouce	15 sols	12 sols	3 sols et
Crampes	Pouce	5 sols	2 sols et 6 deniers	2 sols et 6 deniers
Mâles et semelots de gouvernail	Pouce	6 livres	3 livres	3 livres
Jaulets	Pouce	15 livres	4 livres	11 livres
Colliers	Pouce	18 livres	3 livres	15 livres
Peinture à l'huile	Livre	1 livre et 7 sols	1 livre	7 deniers
Articles pour pilote				
Verrines pour habitacles	Pièce	9 livres	6 livres	3 livres
Fanal sourd	Pièce	12 livres	4 livres 10 sols	7 livres et 10 sols
Fanal de signaux	Pièce	30 livres et 5 sols	24 livres et 15 sols	5 livres et 10 sols
Toiles à pavillon	Aune	4 livres et 16 sols	2 livres et 19 sols	1 livre et 17 sols
Etoiles en cuivre	Pièce	1 livre et 10 sols	15 sols	15 sols
Articles pour calfat				
Bringuebale de pompe	Pièce	12 livres	9 livres	3 livres
Chopine pour pompe	Pièce	4 livres et 10 sols	3 livres	1 livre et 10 sols
Maillet à fourrer	Pièce	6 livres	4 livres et 10 sols	1 livre et 10 sols

Source : SHD Brest, 3A 97, séance du 5 juin 1790, État des différents objets achetés pour les besoins de la division suivant les prix des marchés passés par M. Amyot, commissaire de la station, comparée aux prix des marchés arrêtés précédemment aux colonies.

Le goudron et l'étaupe, deux fournitures essentielles pour calfater les coques et entretenir les gréements sont ainsi de deux à trois fois plus chères à Saint-Domingue qu'à Brest ou à Bayonne.

L'étaupe étant elle-même deux fois plus chère à l'Île de France qu'au Cap-Français, nous mesurons aisément le fossé entre les stations navales. À raison de 18 sols la livre d'étaupe à l'Île de France, le quintal d'étaupe s'élève à 198 livres. Mise en perspective avec la centaine de livres réglée aux fournisseurs du Cap-Français, la différence entre les deux colonies est du simple au double. Enfin, rapportées en volume, les quelque 8 000 livres d'étaupe nécessaires à l'Île de France en 1785 pour les besoins de la station navale et ceux de la colonie forment une dépense de 1 080 livres tournois suivant le tarif en vigueur au Cap-Français, 3 600 livres suivant

le tarif payé par les stationnaires au Cap-Français et enfin 7 200 livres à l'Île de France¹⁵⁸, mais seulement 800 livres dans les arsenaux français¹⁵⁹.

3.4. Défaillances administratives et pratiques commerciales spéculatives

Les dérapages ne peuvent pas être rejetés entièrement sur la cherté des produits dans les colonies. Le fonctionnement interne de la Marine est pointé du doigt, Petit de Viéville observe qu' :

Il y a toujours des mouvements dans le cours d'une campagne, cela est prouvé par les remplacements d'hommes pris de gré ou de force en partant, et cependant durant toute la station, les fournitures sont demandées et faites au complet et sur le pied du jour de l'armement à défaut de revue, l'administrateur ne peut vérifier si les demandes qu'on lui fait sont justes. On pourrait à l'arrivée d'un vaisseau, veiller à ce que les provisions venues de France se consommassent avant de prendre ce qu'on appelle le journalier, au lieu de laisser gâter pour la chaleur ou l'humidité de la cale, des provisions qu'on remet en magasin pour échanger contre d'autres¹⁶⁰.

Il critique le laxisme et le dérèglement du service de la Marine existant depuis la guerre. Le contrôle des dépenses n'a plus lieu selon lui et il critique l'ouverture des cordons de la bourse :

Avant la guerre [...]si la Cour projetait d'autres dépenses, elle assignait de nouveaux fonds à leur acquittement. Les vaisseaux et frégates en stations ne recevaient aucun secours pendant la campagne ; on leur donnait dans le port d'où ils partaient, des avances qui devaient suffire à leurs besoins jusqu'au retour, il n'y avait que les vivres et rafraichissements qu'ils prenaient ou échangeaient ici, et pour lesquels on faisait à part un compte qui ne touchait point aux fonds destinés pour la colonie¹⁶¹.

Agacé certainement de l'extrême difficulté de chiffrer avec exactitude la dépense programmée des bâtiments, l'intendant Petit de Viéville propose sans fard d'assimiler un vaisseau de ligne à un régiment : « on sait en effet, ce que coûtera par an un régiment, pourquoi n'en serait-il pas ainsi d'un vaisseau ?¹⁶² » Peut-être pense-t-il trouver auprès du maréchal de

¹⁵⁸ ANOM, Col., C⁴ 75 f^o60, lettre du 29 décembre 1785, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁵⁹ Selon le tarif de 2 sols la livre en 1778. Voir Diderot et d'Alembert, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, tome 3, p. 48.

¹⁶⁰ ANOM, Col., C^{8A} 84 f^o223, lettre du 29 juillet 1784, Petit de Viéville au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² *Ibid.* Par ailleurs, l'intendant s'inscrit dans un mouvement initié par Choiseul, lui-même ancien officier de l'armée et par ses successeurs Bourgeois de Boyne, de Castries et de la Luzerne. Sans valider les propositions de Petit de Viéville, la Marine expérimente l'uniformisation des documents comptables ainsi que l'application d'une

Castries une oreille attentive alors que lui-même est le produit de l'armée de terre¹⁶³ ? Gageons que les propositions n'étaient pas de nature à recevoir l'assentiment du comte de Kersaint, officier réformateur, à n'en pas douter, mais aussi fidèle opposant à l'armée de terre.

En 1791, Malouët identifie également des causes systémiques pour expliquer les dérives budgétaires. Il résume longuement les travers dont la Marine est victime. Son inventaire reprend bon nombre d'observations relevées jusqu'à présent, synthétisant :

Les dépenses d'armement ont eu des variations plus étranges dans les colonies, et l'on conçoit que cela doit arriver, si les approvisionnements de toute espèce dont les bâtiments sont munis pour un laps de temps déterminé peuvent être remplacés à volonté avant terme, et si les achats se font dans les colonies à des prix toujours supérieurs à ceux d'Europe. Les dépenses d'armement augmentent, si les vivres et les munitions embarquées sont légèrement mis au rebut, si les rechanges d'agrès et appareils se renouvellent trop fréquemment, si les aménagements et distributions intérieurs des bâtiments sont changés arbitrairement, si le séjour dans les rades se prolonge avant le départ et à l'arrivée, si les frais de conduite se multiplient d'un département à l'autre. Toutes ces causes réunies, qui tiennent absolument au régime économique, peuvent facilement doubler la dépense des consommations¹⁶⁴.

La liste est longue, l'auteur ne manquant pas de démontrer avec justesse la diversité des dérives possibles. Derrière les dénonciations de Malouët, nous retrouvons autant la défense d'un bilan qu'un manifeste politique favorable au retour de l'esprit de l'ordonnance de 1689, teinté d'une opposition classique et caractéristique de l'administration d'Ancien Régime entre la plume et l'épée. Comme la majorité de ses homologues, l'ancien intendant n'a jamais accepté l'ordonnance de 1776, consacrant les officiers militaires dans la gestion des arsenaux. Le passif et les dettes contractées durant la guerre d'Indépendance américaine continuent de peser dans le débat politique des années 1790, moyen pour le député de pointer du doigt les défaillances du système comme principales causes des dérives budgétaires plutôt que celles des officiers, reconnaissant que « les dépenses d'escadre étant faites par les officiers, il n'était ni facile ni juste de soumettre à toutes les précautions, à toutes les formules d'économie, des hommes que toutes les fatigues et tous les périls assaillaient à la fois¹⁶⁵ ». De la période de paix allant de 1784

forme administrative issue du ministère de la guerre. Voir sur le sujet Boris Lesueur, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime, Fidelitate per Mare et Terras*, Éditions S.P.M., Paris, 2014, p. 459.

¹⁶³ Si nous n'avons pas connaissance de la position du maréchal de Castries, observons néanmoins qu'au sujet de l'approvisionnement, il est absolument opposé à la proposition de Marbois qui propose d'employer un fournisseur en titre pour les stations navales.

¹⁶⁴ Pierre-Victor Malouët, Collection des opinions de M. Malouët, député à l'Assemblée nationale, tome 1, 1791, p. 225.

¹⁶⁵ Pierre-Victor Malouët, *ibid.*, p. 222.

à 1789, Malouët ne saurait autrement qu'être indulgent, étant lui-même intendant à Toulon de 1781 à 1789.

Enfin, la cherté des produits est aggravée dans certains cas par des pratiques commerciales prédatrices et spéculatives. À Pondichéry, le monopole de la Compagnie des Indes inquiète le commandant de la station navale de l'Inde. D'Entrecasteaux rejette les dépenses de campagne de sa frégate sur l'obligation qu'il a eue de s'approvisionner en Inde : « la dépense n'a été considérable que parce que c'est à Pondichéry même que l'on a été obligé de se pourvoir de ces différents objets et qu'ils y sont d'une cherté horrible par le défaut de concurrence que le privilège exclusif de la Compagnie ne peut manquer d'occasionner¹⁶⁶ ». La peine est double puisqu'à la cherté de fournitures navales à Pondichéry s'ajoute le transport en fret « à grands frais » des ravitaillements à bord des navires de cette même compagnie. Seul l'emploi systématique selon lui des flûtes du roi jusqu'à Pondichéry peut être gage de respect des contraintes budgétaires. En réalité, le cas de d'Entrecasteaux se répète à de multiples reprises. D'ailleurs, certains montants sont tout à fait considérables. Aux 44 000 livres d'approvisionnement de la frégate la *Vénus* en 1786 et aux 41 000 livres l'année suivante, s'ajoute plus de 100 000 livres de provisions faites à l'île de France. À la différence de l'Île de France, l'approvisionnement en vivres à Pondichéry constitue les deux tiers en valeur de la sortie en marchandises des magasins du comptoir indien, trahissant dans le même temps la redondance des approvisionnements locaux pour les unités de la station navale. Le monopole décrié de la Compagnie des Indes ne peut tout expliquer. La concurrence du commerce à l'Île de France n'offre guère, semble-t-il, de solutions tenables non plus. Les pratiques spéculatives y vont bon train. Souillac et Narbonne relatent ainsi le déroulement d'un marché public pour l'achat de vin pour le compte de la colonie et de la station navale :

Il a été décidé que l'on ferait circuler à tous les négociants un avis imprimé pour leur faire connaître que l'administration était disposée à accorder la préférence à l'offre qui serait la condition du roi la meilleure. Le but de cet avis était d'établir une concurrence entre les négociants et d'en obtenir une diminution dans les prix. Le contraire est arrivé, ceux d'entre eux qui n'avaient point de vin ont été dans les magasins et y ont fait des offres supérieures aux prix courants. Les sieurs Frappier, Amis et Kerbalance voyant le prix du vin augmenter ont en conséquence retiré du contrôle les offres qu'ils y avaient faites et ont marqué qu'ils ne pouvaient plus livrer à moins de 350 livres tournois le vin qu'ils s'étaient soumis de fournir à 300 livres tournois la barrique. Il était évident que ce surhaussement subit était occasionné par une association formée entre plusieurs négociants pour accaparer le peu de vin qui se trouve dans la colonie d'après la connaissance qu'ils ont de la rareté

¹⁶⁶ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o 14, lettre du 19 mai 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

de cette boisson dans les magasins du roi [...]les administrateurs sachant le peu de chance de voir du vin arriver et le risque de voir les prix encore augmenter, décident de le prendre, mais pour 340 livres tournois¹⁶⁷.

Boisson de base dans la ration alimentaire des marins, son importance est lisible dans la correspondance. Conditionnée par le marché et par les arrivées irrégulières de navires de commerce, sa rareté entraîne mécaniquement la montée des prix. Pire, la fluctuation des arrivées de cargaisons rend la gestion des stocks difficiles. En septembre 1786, Souillac et Narbonne se surprennent à demander au secrétaire d'État de la Marine d'effectuer les achats de vin à l'Île de France compte tenu de l'abondance passagère de cette boisson alcoolisée. Les propos du gouverneur et de l'intendance rappellent nombre de courriers de leurs prédécesseurs ou de leurs *alter ego* antillais : « Il y a toujours lieu de craindre les vicissitudes du commerce qui ne pourvoit pas constamment avec exactitude et abondance¹⁶⁸ ». La difficulté d'approvisionnement local ne tient pas ainsi tant à la cherté des produits qu'à la fluctuation et à la spéculation des prix soumise aux conjonctures économiques et aux évolutions du transport maritime. La cherté de l'approvisionnement touche également l'Inde et a des conséquences directes et autrement plus problématiques qu'une augmentation des dépenses. En 1787, à Pondichéry, la *Calypso* doit limiter la consommation de vin pour ses équipages, « l'extrême cherté du vin de cette colonie ne permettra pas même peut-être qu'on lui en fournisse cette quantité¹⁶⁹ ». Le constat est le même à bord de la *Résolution*. Dès le début de la campagne, la consommation de vin est réduite à deux repas par semaine. Aucun remplacement n'est prévu, si bien que lorsque d'Entrecasteaux fait son rapport au ministre, il n'en a plus déjà depuis plusieurs mois¹⁷⁰. L'absence de stock suffisant pour toutes les frégates oblige Moracin, l'intendant de Pondichéry, à répartir lui-même l'approvisionnement entre les frégates : la *Résolution* devant avoir « pas moins d'un quart de plus que la *Vénus*, et un tiers au-delà de la *Calypso*, cette dernière devant en avoir le double du *Marquis de Castries*¹⁷¹ ».

En 1785, Fleury et Chevreau sont obligés d'acheter plus de 200 barriques de vin rouge de Bordeaux pour les besoins de la station au prix de 450 livres tournois la barrique¹⁷². À titre de comparaison, en 1787, Foulquier, intendant de la Martinique, précise au ministre que la barrique de vin de Bordeaux ne coûte que soixante livres¹⁷³, même s'il convient toutefois de

¹⁶⁷ ANOM, Col., C⁴ 75 f^o62, lettre du 1^{er} décembre 1785, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁸ ANOM, Col., C⁴ 73 f^o199, lettre du 3 septembre 1786, Souillac et Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁶⁹ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o52, lettre du 10 juin 1787, d'Entrecasteaux à Kergariou Locmaria.

¹⁷⁰ AN, Paris, Marine, B⁴ 276 f^o14, lettre du 19 mai 1787, d'Entrecasteaux au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷¹ ANOM, Col., C² 175 f^o15, lettre du mois de juin 1785, Moracin à d'Entrecasteaux.

¹⁷² ANOM, Col., C⁴ 75 f^o1, lettre du 20 août 1785, Fleury et Chevreau au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷³ ANOM, Col., C^{8A} 87 f^o92, lettre du 15 janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

prendre avec précaution les prix des denrées coloniales. Comme beaucoup de marchandises provenant de la métropole, le cours des prix est extrêmement volatile, fluctuant suivant la demande et les stocks, de sorte que si la cherté des produits est courante, l'inverse a également lieu dès lors que des arrivées massives sont déchargées dans les ports des colonies. Naturellement, les administrateurs sont bien plus prompts à rapporter la pénurie que l'abondance.

Les réflexions entre les commandants de station, l'intendant et le secrétaire d'État de la Marine autour d'un fournisseur attiré pour les petits besoins des stationnaires trahissent l'importance des volumes d'approvisionnements dans les magasins des colonies. La répétition des demandes d'objets de consommation pour les stationnaires auprès des administrateurs des colonies tend à devenir une charge de travail imposante, détournant les officiers d'administration de leurs fonctions initiales. Dès lors, nous ne saurions être surpris que Marbois fasse la proposition de passer par un fournisseur unique pour répondre aux besoins croissants des stationnaires. Ce dernier ne reçoit pas le soutien du commandant de la station Barbazan, estimant le poste à la fois contraire aux vues du ministre, surtout dangereux pour l'approvisionnement des stations. Il écrit : « [le fournisseur] instruit à l'avance des besoins des bâtiments, [...] peut accaparer les marchandises nécessaires et forcer ensuite à les acheter au prix qu'il voudra y mettre¹⁷⁴ ». Le secrétaire d'État de la Marine refuse également catégoriquement, reprenant les propositions faites par de Barbazan qui expliquait alors : « le service quoiqu'on en dise peut se faire sans fournisseurs, au moins pendant la paix ; les officiers de la marine ne se plaignent pas d'être obligés de courir de magasin en magasin et de faire un métier si étranger au leur. » Il laisse ainsi aux commis aux revues et à l'officier chargé du détail de chaque bâtiment le soin de s'approvisionner individuellement sous condition de recevoir l'accord de l'intendance¹⁷⁵. En 1789, le conseil de Marine réaffirme la « défense d'avoir un fournisseur en titre¹⁷⁶ », le recours aux fournisseurs étant en effet avéré. Ainsi, en 1787, de Rozières dénonce les dérives administratives et les pratiques douteuses lors des marchés d'approvisionnement pour le compte de la station navale. Il en détaille les contours :

Je n'ai assisté qu'à très peu d'achats ; lorsque les magasins du Fort-Royal se trouvent dépourvus, les administrateurs des colonies s'adressent à un fournisseur général établi à Saint-Pierre auquel ils

¹⁷⁴ AN, Paris, Marine, B⁴ 273 f^o220, lettre du 20 janvier 1787, Barbazan au secrétaire d'État de la Marine.

¹⁷⁵ ANOM, Col., B 196 f^o136, lettre du 30 juin 1787, le secrétaire d'État de la Marine à Marbois.

¹⁷⁶ ANOM, Col., C^{8A} 90 f^o171, séance du 1^{er} mai 1789, extrait du registre des délibérations du Conseil de Marine à Paris.

donnent 5 % de commission et qui envoie tous les objets demandés en en faisant lui-même les prix, ce n'est que quelques jours avant notre arrivée des îles, qu'autorisé par la lettre du ministre du 22 février 1786, écrite à M. de Foullon que nous avons obtenu que ce fournisseur ne ferait aucun achat que le commandant de la rade de Saint-Pierre n'eût envoyé un officier et son commis aux revues pour assister aux marchés et en débattre les prix¹⁷⁷.

Au vu des coûts d'approvisionnements pour les stations navales, l'affaire du fournisseur de Saint-Pierre devait être certainement rentable et interroge les relations d'affaires, les associations, ou les collusions entre des entrepreneurs et des élites administratives. Reprenons à ce propos le tableau de la dépense de la station navale des Îles du Vent¹⁷⁸. Si l'on applique la commission de 5 % aux seuls achats et les fournitures pour les bâtiments en station, la dépense s'élève à la coquette somme de 8 900 livres tournois. L'administration constate dans le même temps quelques infractions. Dès le mois d'août 1786, l'intendant par intérim Foullon d'Écotier écrit au secrétaire d'État de la Marine pour le prévenir des dérives constatées dans le service d'approvisionnement de la Marine. Le fournisseur M. Fourniol est pointé du doigt. S'agit-il du fournisseur de Saint-Pierre précédemment cité ? Foullon d'Écotier l'accuse en effet de gonfler ses comptes en y faisant entrer l'emploi des ouvriers du Fort-Royal, en achetant et en payant en sucre, « ce qui augmentait nécessairement le prix des fournitures et par conséquent sa commission¹⁷⁹ ». Une meilleure connaissance des fournisseurs de la Marine dans les colonies serait intéressante pour comprendre le fonctionnement des réseaux d'approvisionnement et mesurer pleinement l'ampleur des dérives et le degré de corruption chez certains fournisseurs et administrateurs en charge de contrats.

** * **

L'augmentation des volumes d'approvisionnement consécutive de la mise en œuvre des stations navales impose un rythme d'approvisionnement nouveau pour une période de paix. Cette montée en cadence se grippe rapidement et montre les limites de la logistique française entraînant retards et défauts d'approvisionnement néfastes à double titre : désorganisation du service stationnaire et dérapages budgétaires.

Les réponses apportées par la Marine ne semblent pas à la hauteur des besoins exposés par les marins et les administrateurs coloniaux. Les prospections de marchés locaux pour approvisionner les colonies restent limitées. Les volumes demeurent faibles et les avancées

¹⁷⁷ SHD Brest, 3A 95, lettre du 23 novembre 1787, Rozières, séance du 24 novembre 1787 du conseil de Marine.

¹⁷⁸ Annexe n°13, p. 505.

¹⁷⁹ ANOM, Col., C^{8A} 86 f°229, lettre du 10 août 1786, Foullon d'Écotier au secrétaire d'État de la Marine.

timides. Le développement d'un hinterland pour les besoins des colonies antillaises et des stationnaires, sur le modèle anglais ou espagnol, est faible. Ce constat est toutefois moindre dans l'océan Indien. Par ailleurs, les avances des colonies, parfois astronomiques, pour l'achat de vivres ou de fournitures pour les stationnaires, la pratique du recyclage, du troc ou du dépôt de surplus de fournitures dans les magasins de la Marine trahissent l'incapacité de la Marine à répondre aux besoins réels et dans la durée des stationnaires. La ressource expédiée coûtant cher, l'utilisation des effets de marine demande de la parcimonie afin de ne pas faire exploser les dépenses des stations navales. Finalement, seule la réduction du format des stations navales permet de contenir les dépenses. Incapable de garantir des fournitures à prix raisonnables, la Marine ne parvient pas à pleinement profiter des îles comme des relais essentiels de la projection navale. Plutôt que de chercher activement des marchés d'approvisionnements pour ces ports afin de baisser la facture des réparations navales, l'administration continue, dans la mesure du possible, d'approvisionner les ports coloniaux depuis la métropole. Cette politique n'a rien d'aberrant, mais demande une rigueur et une justesse que la Marine française n'arrive pas à atteindre. Les seules réponses proposées consistent à embarquer des rechanges pour la durée de campagne, externalisant et faisant reposer sur les épaules des bâtiments projetés, la charge de son propre dépérissement.

Conclusion

La paix offre un nouveau regard sur la marine de guerre française. Loin d'être une période d'atonie, les séquences de paix étudiées forment le creuset d'une nouvelle doctrine navale française.

L'objectif initial était d'évaluer l'effort naval produit par la France lors des périodes de paix de la seconde moitié du XVIII^e siècle. La première pierre posée se caractérise par la constitution d'un inventaire exhaustif de la flotte en mer. Préalable à toute analyse, ce corpus inédit livre une image renouvelée de la marine de guerre française, qui donne lieu à une activité qui n'a pas d'égale hormis en temps de guerre. Malgré des soubresauts ponctuels et conjoncturels, la hausse s'avère globale de 1763 à 1792. Au lendemain de la guerre d'Indépendance américaine, le changement d'échelle de la projection navale est visible. Les pics d'armements que la Marine connaît durant la décennie 1770 correspondent à l'assise moyenne de la projection navale à la fin de l'Ancien Régime. Ce faisant, cette évolution d'une décennie à une autre laisse percevoir la mise en œuvre effective des stations navales. La période d'essai que constituaient les deux décennies précédant la guerre de Sept Ans est confirmée et amplifiée sous le secrétariat du maréchal de Castries. L'interruption de la paix en 1793 empêche de percevoir avec certitude le devenir et la durabilité de cette politique. Toutefois, observons que les premières tensions budgétaires qui apparaissent à la fin de l'Ancien Régime ne font pas chuter drastiquement les effectifs projetés à travers le globe. Malgré un contexte politique et financier de plus en plus insoutenable, les stations navales ne sont pas remises en cause, invitant à considérer l'effort d'armement comme le nouveau socle organique de la Marine.

La flotte armée en paix se distingue de celle des conflits. Le traité de paix signé, l'armement de vaisseaux de ligne est relégué au second plan, ces derniers devenant trop coûteux à faire naviguer. L'écrasante majorité d'entre eux reste dans les arsenaux, démâtée, bâchée, attendant un nouvel éclat des cours européennes, ce qui au XVIII^e siècle ne tarde jamais. L'un des cœurs battants de la flotte reste au repos tandis que les frégates, les corvettes, les flûtes et les gabares forment conjointement la flotte en paix et maintiennent l'activité avec plus ou moins d'intensité, mais toujours avec régularité, dans l'ombre massive des vaisseaux de ligne.

Cette flotte active en période de paix est la traduction d'une nouvelle doctrine d'emploi de la Marine. Aussi est-on passé d'une force navale permanente sous Louis XIV, à une force navale active et permanente sous Louis XVI, nouvelle étape vers la modernité de la marine de guerre. Mais ce changement de paradigme ne saurait avoir eu lieu sans une prise de conscience

issue d'un long mouvement réflexif porté à la fois par les hautes sphères de la Marine et par le personnel navigant, pour qui la flotte de guerre apparaît comme l'acteur incontournable de l'extension du commerce maritime. L'atonie de la Marine sous la diplomatie pacifique du cardinal de Fleury retarde toutes aspirations à développer une capacité de projection de la flotte de guerre. Il faut attendre la guerre de Sept Ans pour réveiller les consciences, attisées par l'esprit de revanche du gouvernement français ; du duc de Choiseul au maréchal de Castries, en passant par Sartine. La volonté de maintenir l'Angleterre dans de « justes bornes » non seulement à l'échelle du continent, mais aussi dans une dimension ultramarine, inscrit pareillement la diplomatie française au sein de l'héritage westphalien. L'accroissement des effectifs, qui aurait pu n'être réduit qu'au seul théâtre antillais –en raison d'une politique ciblée contre l'interlope –se traduit *in fine* par l'affirmation d'une politique globale, prenant corps dans l'ensemble des colonies ou des zones d'intérêts économiques. Portée par une politique résolument volontariste, la défense des intérêts ultramarins est dorénavant réellement prise en compte par les élites administratives françaises. Dès lors, la station navale émerge comme un des outils, adossée aux garnisons coloniales, afin de mettre à l'abri les périphéries françaises. La station navale naissante est la fille de cette permanence à la mer. Cependant, celle-ci reste précaire. Malgré l'expédition annuelle de divisions navales au sein des cinq théâtres d'opérations étudiés, cette permanence navale n'est pas toujours effective. À Terre-Neuve, la division ne siège que la moitié de l'année, alors que l'essentiel des forces navales quitte les eaux chaudes des Petites Antilles quand sonne l'heure de la saison cyclonique. En Méditerranée, les premières croisières n'ont lieu que durant la belle saison, s'empressant de rentrer à Toulon dès les signes avant-coureurs de l'hiver. Or, les forbans comme les contrebandiers font en partie fi des risques météorologiques alors que pour eux le danger est omniprésent au quotidien. Pour ces raisons, ces ruptures opérationnelles sont vivement décriées par le personnel colonial, ainsi que par les acteurs du monde économique, premiers concernés par la résurgence de l'insécurité en l'absence des forces de coercition. La Marine donne le sentiment d'avoir sa propre programmation, sans calquer le calendrier de son action sur celui des groupes pratiquant des activités illégales. C'est pourquoi il est essentiel de décentrer le regard, de quitter Versailles et d'adopter un point de vue ultramarin ; seul à même de percevoir la transposition concrète de la projection en continuum naval. Tancée par le commerce, la Marine consent finalement à modifier le dispositif initial en engageant des campagnes hivernales en Méditerranée orientale ainsi qu'en maintenant une présence navale lors de l'hivernage antillais.

Suivant les espaces et la nature des missions attribuées, le visage des stations navales est polymorphe. Tandis qu'aux Antilles, la Martinique et la Guadeloupe constituent le cœur du dispositif, au Levant, la politique de route patrouillée et de croisières perpétuelles donnent à la station un caractère multipolaire. Entre les côtes métropolitaines et américaines, la constitution d'un système stationnaire « américain » –et atlantique si l'on associe le cycle stationnaire –est singulier et démontre la prise en considération de la saisonnalité, faisant naître d'une contrainte climatique, une opportunité opérationnelle. À l'exception de ce cycle, les stations navales ne fonctionnent pas en réseau. La centralisation versaillaise est manifeste et seule l'escadre d'évolution métropolitaine, en qualité de « distributeur » des bâtiments de guerre vers les stations navales, donne une dimension systémique au régime.

L'instauration d'une permanence navale ne saurait être dissociée d'un accroissement de la durée des campagnes. Alors que la hausse touche l'ensemble des unités de guerre, les stations restent de plus courte durée que celles pratiquées par les Anglais. Le doublement du temps de campagne, si l'on compare la première période de paix et la seconde, est un élément structurant de la permanence navale, tout en donnant une consistance concrète aux stations. La notion de durée s'efface progressivement en tant que facteur discriminant entre campagne en paix et en guerre.

Le second axe de réflexion avait pour volonté de développer à la fois les problématiques liées à l'opérationnel naval en situation coloniale et aussi de mettre en exergue la variété des missions favorisée par la diversité des théâtres d'opérations.

Hors des conflits, la Marine ouvre sa sphère d'activité et son répertoire d'action, se libérant de ses contraintes purement militaires : lutte contre la contrebande et la piraterie, exploration, expérimentation technique, hydrographie, diplomatie, logistique, formation, etc. Cette dispersion de la projection démultiplie d'autant les expériences à partir desquelles la Marine capitalise ; car chaque théâtre d'opérations constitue ainsi un laboratoire. Au sein de chaque station navale, la Marine développe tout ou partie de ces missions. L'observation détaillée des trois stations navales sélectionnées démontre l'activité soutenue des stationnaires, dissociant ce régime d'une seule concentration de force militaire qui se résumerait à une action de protection coloniale passive. Les stations antillaises et méditerranéenne attestent une évolution de la doctrine de l'emploi des forces navales. L'utilisation des stationnaires contre la contrebande et la piraterie montre une marine de guerre non plus seulement comme le bras armé de la politique, mais comme un chaînon de la souveraineté française en outre-mer. D'une réalité passagère et éphémère aux colonies, la Marine devient un acteur du quotidien. Dès lors, son

rôle n'est plus seulement militaire puisqu'elle participe plus globalement à l'action de l'État en mer. En ce sens, elle est un auxiliaire et un rouage de la souveraineté française, au côté du gouverneur, de l'ambassadeur, de l'amirauté, des conseils supérieurs coloniaux ou des consuls français. En définitive, par ces missions en paix, la Marine participe de façon certaine à une réévaluation de l'action militaire.

Ces nouvelles attributions déclenchent quelques remous et oppositions parmi les officiers de la Marine. Aux Antilles, les tentatives d'utiliser les nouveaux moyens maritimes pour le service de la colonie, se soldent par l'apparition de conflits larvés, parfois même ouverts, entre les administrateurs coloniaux et les commandants des forces navales ; non contents de ne pas être pleinement maîtres de la politique navale et dépossédés de ce qu'ils considèrent comme uniquement de leur ressort. La lutte contre la contrebande et la piraterie ajoute de nouvelles rancœurs à l'affront initial. Ces missions, ainsi que la maladresse des termes employés par l'administration versaillaise évoquant des bâtiments garde-côtes, apparaissent aux yeux des officiers comme dégradantes tandis que pour ce corps le moteur de l'exaltation demeure l'honneur. Les revendications portent également sur une meilleure reconnaissance sociale et politique du poste de chef des forces navales. La Marine œuvrant aux affaires coloniales, les commandants de station aspirent à pouvoir participer à la prise de décision aux côtés des gouverneurs et des intendants. Au plus près des enjeux géostratégiques, les connaissances de terrain développées par les officiers de Marine en font de parfaits techniciens. Si la prise d'initiative –par la rédaction de mémoires –est inscrite dans les gènes de cette élite militaire, la prise en compte de ces recommandations est souvent moins nette. Le travail de contact et de terrain des officiers de la Marine finit néanmoins par être accepté progressivement par les autorités administratives et coloniales. Ainsi au cas par cas, on observe la participation de ces hommes à l'élaboration des textes de loi. Le zèle de certains commandants de station évoque aussi le décalage entre plusieurs temporalités. Le temps politique, incarné par le gouverneur, s'oppose au temps de l'action, vécu par l'officier de la Marine. En définitive, ces doléances participent à un processus de construction *in situ*, par la confrontation de ce nouveau régime opérationnel aux réalités politiques, culturelles et économiques des territoires. Cette construction n'est pas qu'administrative, elle est aussi opérationnelle. Aux Antilles, l'achat de goélettes américaines évoque une forme de mimétisme naval se traduisant par l'abaissement du tonnage des unités afin de pouvoir lutter à armes égales, en termes de vitesse, avec les contrebandiers. En Méditerranée, cette politique achoppe sur la nature différenciée des acteurs. En effet, l'adoption de goélettes pour la poursuite des pirates n'offre pas les mêmes sécurités et

chances de succès. Par ailleurs, il n'est guère envisageable de réduire autant la puissance des unités alors que croisent forbans et frégates russes lourdement armées.

Quant aux bilans politiques des stations navales, le sentiment est partagé. Tout d'abord, une partie difficilement quantifiable de l'action stationnaire s'opère de manière passive, préventive et dissuasive. Sur ce point, l'analogie avec les fortifications n'est pas fortuite. Si l'utilité d'une citadelle ne peut être comprise à l'aune du nombre de sièges, l'effort défensif de la Marine n'est pas uniquement corrélé à la quantité d'altercations. Au Levant, l'aide apportée par la Marine dans la protection des routes de navigation donne des résultats satisfaisants. Le risque de capture n'est pas réduit à néant mais l'essentiel du commerce levantin est assuré. Aux Antilles, la Marine, tiraillée entre les aspirations contradictoires des armateurs et des colons dans un contexte difficile de lutte sur le temps long, cherche à maintenir un semblant d'autorité en contenant du mieux qu'elle peut les trafics. Dans l'océan Indien, la station navale fait l'objet d'une activité remarquable. L'effort de documentation, de cartographie et d'exploration est mené tambour battant dans l'intention de rattraper le retard accumulé sur la rivale britannique. La fermeture des comptoirs hollandais à l'issue du retournement de l'alliance avec les Provinces-Unies, rappelle à la France la difficulté, sinon l'impossibilité, de la projection sans le soutien logistique d'une base navale ultramarine en Inde. Au-delà des bilans individuels des stations, ces dernières s'avèrent de précieux relais de renseignements et d'information, parfaitement complémentaires des consulats, ambassades, gouvernements, missionnaires, etc.

Le troisième et ultime axe de réflexion invite à évaluer les ressorts de cette projection navale en paix. Dès 1784, la génération victorieuse de la guerre d'Indépendance américaine prend en main les stations navales. Celle-ci s'avère savante, compétente et dynamique. L'accroissement du temps de campagne ne permet pas seulement d'augmenter le temps passé en mer dans la carrière des officiers mais d'ouvrir le champ des compétences à acquérir par la démultiplication des opérations navales. Cette primauté de l'expérience à la mer est récente. Dans le sillage du traumatisme de la guerre de Sept Ans, la remise en cause de l'enseignement de la science navale aboutit au retour en grâce de l'expérience à la mer préférée à la théorie. Or, ces stations navales offrent un cadre propice ; elles forment une école de la mer. L'accroissement d'un tiers des états-majors des divisions et le doublement de ceux des escadres d'évolution maximisent l'effort de formation du corps. Cette augmentation, couplée à l'accroissement des effectifs armés, permet de former la majorité du corps des officiers grâce notamment aux campagnes logistiques menées par les bâtiments de charge qui forment, dans l'ombre, la majorité des officiers. Qui plus est, ces campagnes permettent de maintenir

l'expérience acquise et le degré d'excellence développé lors des conflits. Outre une perpétuation des compétences spécifiques à la guerre sur mer par la conduite d'escadres d'évolution métropolitaines et « américaines », la Marine développe de nouveaux registres opérationnels. La piraterie, comme la contrebande, confronte la Marine –dans des registres toutefois différents –à l'asymétrie de la « menace » navale en période de paix, tandis que la nécessité d'améliorer les connaissances géographiques et nautiques des régions au-delà du Cap de Bonne Espérance forme une partie des officiers à la science navale et hydrographique.

La focale sur trois ports militaires en situation coloniale a mis en évidence un degré variable d'investissement entre Fort-Royal, Cap-Français et Port-Louis. Alors que jusqu'à la guerre de Sept Ans, la France ne dispose que d'un seul arsenal colonial dans le bassin caribéen, le développement du Cap-Français permet de disposer, aux îles sous le Vent d'une nouvelle plateforme logistique. Toutefois, ces aménagements ne permettent pas de rivaliser avec les arsenaux coloniaux britanniques. Qu'il s'agisse d'une réponse aux lacunes portuaires ou un frein à leur développement, la Marine prend le parti de contourner les contraintes en optant pour un roulement des divisions dans des temps plus brefs que sa rivale d'outre-Manche.

L'absence d'une main d'œuvre attirée aux Antilles empêche les équipages de profiter de l'escale comme d'une période de répit. Les instructions restreignant au maximum l'appel aux ouvriers journaliers des colonies, l'emploi des marins est dès lors requis pour les tâches propres aux bâtiments de guerre. Autant dans le développement des arsenaux que dans l'entretien des bâtiments de guerre, l'impression de « débrouillardise » quotidienne est sensible et laisse pareillement observer une polyvalence de ces hommes. Ainsi, l'arrivée d'une main d'œuvre massive, qualifiée et spécialisée est observée avec intérêt par les intendants coloniaux. L'utilisation des équipages dans le cadre de la manutention portuaire transparait à la fois comme une mutualisation des moyens d'action ainsi qu'une externalisation de certaines dépenses portuaires au détriment toutefois de l'état de santé des marins. Pourtant attentive dans sa gestion du capital humain à défaut d'être avisée, l'administration de la Marine n'infléchit qu'à la marge ses pratiques. Or sous l'effet des maux tropicaux –maladies, chaleur et difficile acclimatation –et du service stationnaire exécuté, les effectifs médians entre le pied de paix et de guerre demeurent trop légers pour supporter la dispersion de l'équipage à bord des unités légères et l'hospitalisation des malades. Le refus du maréchal de Castries d'augmenter les équipages donne le sentiment d'une maîtrise impérative des coûts au détriment peut-être du service afin d'éviter par-dessus tout l'inflation non contrôlée des salaires. Ainsi, l'adoption des goélettes

dans la lutte contre la contrebande n'est acceptée qu'à la condition qu'elle n'entraîne ni dépenses supplémentaires ni augmentation d'équipages.

À l'image des insuffisances portuaires, ces crispations et ces tensions n'amènent pas de paralysie opérationnelle. Grâce à l'activité et à l'inventivité des équipages, les ports permettent aux bâtiments de guerre français de se maintenir en station le temps escompté malgré une assise fragile et rapidement saturée. Les tensions les plus observables concernent l'approvisionnement des bâtiments stationnaires. Bien que plus coûteux, la Marine opte pour un ravitaillement réalisé en interne, grâce à l'utilisation de sa flotte de charge, et une mise à profit du gisement logistique des bâtiments de guerre de relève arrivant de la métropole. Si, dans l'absolu, les volumes de ravitaillement baissent lors de la signature du traité de paix de 1783, la poursuite des armements sous le format stationnaire impose néanmoins de maintenir un service logistique non négligeable. Au vu des critiques émises par les administrations coloniales et militaires, les lacunes sont patentées. La montée en puissance montre rapidement ses limites entraînant des retards en cascade lorsqu'il ne s'agit pas de défaut d'approvisionnement. La fluidité du service est rarement atteinte de sorte que pénurie et abondance alternent. Du point de vue opérationnel, l'interruption de campagne demeure marginale mais entraîne le surenchérissement du coût de la logistique coloniale. Les retards obligent de s'approvisionner, si possible, sur les marchés locaux. En effet, l'achat de fournitures navales s'avère ardu dans des colonies qui ne produisent aucun cordage ni goudron et qui ne disposent pas de filière d'approvisionnement de mâts et de bois. La faiblesse des hinterlands coloniaux ne permet pas de son côté de contrebalancer ce phénomène. Or, la rareté a pour conséquence de tirer les prix à la hausse, accentuée parfois par des pratiques prédatrices et spéculatives. Malgré les propositions émises par l'administration coloniale, visant à panacher davantage les approvisionnements entre les colonies et la métropole, les avancées sont timorées. Versailles continue de vouloir centraliser le ravitaillement depuis la métropole afin de limiter au strict minimum la ponction de vivres dans les colonies. Toutefois, cette position n'est tenable qu'à la condition d'une logistique stricte et efficace. La conséquence la plus criante est d'ordre financier. Les lacunes logistiques de la Marine ont une traduction budgétaire immédiate puisque l'achat au pied levé des denrées et fournitures nécessaires à la poursuite des campagnes est hors de prix. La montée en puissance des stations navales à l'issue de la guerre d'Indépendance américaine laisse alors observer une montée en flèche des dépenses stationnaires. Si les archives comptables donnent le sentiment que la contraction des dépenses stationnaires est engagée à la fin de l'Ancien Régime, les ruptures chronologiques autant que la nature des documents n'offrent pas une lecture claire de la réduction progressive du coût unitaire d'armement. Toutefois, il est clair que la Marine

française est dans une phase d'apprentissage et de domestication d'un système logistique coûteux et contraignant. En l'état, seule la réduction des effectifs stationnaires semble permettre de contenir les dépenses. Au-delà des frais imprévus, l'accroissement des effectifs mis en exergue se traduit mécaniquement par l'augmentation des dépenses de la Marine. Les stations navales seules coûtent aux finances royales entre quatre et dix millions de livres par an. Que le financement des armements dépasse le budget consacré à la construction navale est un indicateur autant symbolique que précieux pour mesurer la bascule qui s'opère ; les administrateurs de la Marine estiment préférable de voir les bâtiments de guerre en mer plutôt que rangés fièrement dans les arsenaux. Pour autant, cela ne veut pas dire que les stations navales aient un effet notable sur le déficit de la Marine. L'investissement dans l'armement d'une flotte en paix reste infime au regard des dépenses engagées lors de la guerre d'Indépendance américaine et du remboursement de la dette.

Certaines zones d'ombre persistent et invitent à poursuivre les travaux menés. Faute de temps, la station navale des côtes occidentales de l'Afrique n'a été étudiée que du point de vue des effectifs. De la même manière, les campagnes de proximité, le long des côtes métropolitaines n'ont pas su trouver une place adéquate au sein de l'étude. Outre les campagnes de cabotage, la France continue d'investir dans de petites campagnes hydrographiques locales. Ainsi, occultée par les circumnavigations, navigue une poussière de navires dont les missions, non moins importantes, apportent à la science de précieuses moissons. Les objectifs sont bien plus modestes mais contribuent à l'amélioration de la navigation du quotidien. Relever l'entrée d'une rade, sonder les mouillages d'une baie, d'un port, reconnaître les havres en cas de coups de vent, tels sont souvent les objectifs de cette « flotte » hydrographique. Les troubles révolutionnaires n'ont fait l'objet, dans cette étude, que d'une attention superficielle et périphérique malgré la pertinence de la problématique pour les stations navales directement concernées par la fermentation politique des équipages aux Antilles, au Levant et dans l'océan Indien. La révolte des stationnaires à Smyrne ainsi que l'assassinat en 1790 du chef de division Macnemara lors de l'exercice de ses fonctions viennent le rappeler avec puissance. Le sujet demande de plus amples explications mais ne pouvait être traité étant donné la densité et la richesse archivistique propre à cette période historique.

Corollaire du point de vue adopté –résolument ultramarin –une partie de la logistique navale en amont n'a pas été développée. À ce titre, il faudrait certainement approfondir l'étape clé de l'armement dans les arsenaux métropolitains afin de distinguer ou non des dispositions

propres aux campagnes lointaines. Existe-t-il une préparation ou un avitaillement stationnaire ? Dans l'affirmative, quelle en est la composition ?

Une vision du quotidien serait nécessaire pour illustrer davantage la dimension sociale de l'utilisation des équipages. De trop rares témoignages illustrent avec beaucoup d'intérêt les longueurs des stations navales, l'ennui au quotidien ou encore l'alcoolisme. Dès lors, quelle peut être la journée d'un marin ou d'un officier lorsque ceux-ci sont autorisés à débarquer à terre lors d'une escale à Smyrne, à Port-Louis de l'île de France ou à Fort-Royal, etc. ? La nature des sources épistolaires et ministérielles n'offre pas les conditions adaptées pour permettre aux officiers de s'épancher sur la remise en question du système dicté par leur tutelle. La froideur de la correspondance officielle ne laisse que peu entrevoir l'homme derrière le masque de l'officier de la Marine. La consultation des fonds privés dans les centres d'archives départementales pourrait être un palliatif potentiel à exploiter et permettrait peut-être, au travers des lettres personnelles et familiales, de lever le voile sur les conditions de vie des marins, d'apercevoir leurs sentiments, leurs doutes et convictions.

Enfin, cette histoire des premières stations navales françaises demande à être intégrée dans une perspective historique plus large entre ce premier moment fondateur et sa généralisation au cours du XIX^e siècle.

Annexes

Annexe 1. Commandants des stations navales (1784-1792)

Commandant	Bâtiment	Date de début	Date de fin
Station des Îles du Vent			
Kersaint	Le <i>Réfléchi</i>	24 décembre 1783	17 juillet 1784
Du Bouzet (intérim)	La <i>Danaé</i>	17 juillet 1784	24 avril 1785
Verdun de la Crenne	Le <i>Réfléchi</i>	24 avril 1785	31 mai 1786
La Bouchetière (intérim)	La <i>Cléopâtre</i>	31 mai 1786	Fin 1786
Beaumont	Le <i>Patriote</i>	Fin 1786	17 juin 1787
Mine Quinson (intérim)	La <i>Brune</i>	17 juin 1787	26 octobre 1787
Médine (intérim)	La <i>Didon</i>	26 octobre 1787	10 juillet 1788
Macarty Macteigne	L' <i>Achille</i>	4 avril 1788	10 juillet 1788
Villages de Villevielle (intérim)	La <i>Perdrix</i>	10 juillet 1788	4 décembre 1788
Pontevès-Gien	L' <i>Illustre</i>	4 décembre 1788	23 juillet 1790 (décès)
Prévost de la Croix (intérim)	Le <i>Lutin</i>	23 juillet 1790	8 décembre 1790
Durand d'Ubraye	La <i>Sensible</i>	23 juillet 1790	--
Girardin	L' <i>Éol</i>	5 février 1791	--
Stations des Îles sous le Vent			
Macnemara	L' <i>Amphion</i>	Janvier 1781	31 juillet 1784
La Jalouzière (intérim)	Le <i>Poisson-Volant</i>	31 juillet 1784	21 novembre 1784
Puget Bras	Le <i>Téméraire</i>	2 novembre 1784	31 mai 1786
Vintimille	Le <i>Réfléchi</i>	31 mai 1786	Janvier 1787
Barbazan	La <i>Proserpine</i>	Janvier 1787	22 octobre 1787 (maladie)
Saqui	La <i>Mignone</i> puis la <i>Proserpine</i>	22 octobre 1787	Mai 1788
Sainneville	Le <i>Superbe</i>	Mai 1788	1 ^{er} août 1788
Chavagnac (intérim)	La <i>Blonde</i>	1 ^{er} août 1788	22 novembre 1788
Breugnou (intérim)	L' <i>Ariel</i>	22 novembre 1788	8 décembre 1788
La Galissonnière	Le <i>Léopard</i>	8 décembre 1788	29 juillet 1789
Breugnou (intérim)	L' <i>Ariel</i>	29 juillet 1789	4 décembre 1789
La Rivière	La <i>Ferme</i>	--	--
Villages/Grimouard ¹	Le <i>Fougueux</i>	--	--
Station de l'Inde			
Peynier	Le <i>Fendant</i>	1783	5 mai 1786
D'Entrecasteaux	La <i>Résolution</i>	5 mai 1786	20 octobre 1786
Kergariou Locmaria (intérim)	La <i>Calypso</i>	20 octobre 1786	15 avril 1787
D'Entrecasteaux	La <i>Résolution</i>	15 avril 1786	20 septembre 1787
Saint-Riveul	L' <i>Astrée</i>	20 septembre 1787	17 mars 1789
Macnemara	La <i>Thétis</i>	17 mars 1789	4 novembre 1790
Rosily	La <i>Méduse</i>	4 novembre 1790	Août 1791
Saint-Félix	La <i>Cybèle</i>	Août 1791	--

¹ A peine arrivé à Port-au-Prince au mois de mars 1791 qu'il tombe malade et décède le 16 mars 1791. Il est remplacé par de Grimouard commandant le vaisseau le *Borée*.

Station de la Méditerranée			
Trécesson	<i>La Félicité</i>	Décembre 1786	Août 1787
Truget Cadet	<i>La Flèche</i>	Août 1787	11 décembre 1787
Saint-Félix	<i>La Pomone</i>	11 décembre 1787	9 novembre 1788
Thy	<i>L'Impérieuse</i>	9 novembre 1788	15 septembre 1790
Ligondès	<i>La Minerve</i>	31 octobre 1790	Avril 1792
Station de Terre-Neuve			
Granchain	<i>La Nymphé</i>	4 juin 1784	26 juin 1784
Girardin	<i>L'Expériment</i>	22 mai 1785	5 juillet 1785
Barbazan	<i>La Proserpine</i>	10 mai 1786	Mi-septembre 1786
Médine	<i>La Didon</i>	Mai 1787	Septembre 1787
Rivière	<i>L'Expériment</i>	12 juin 1788	Septembre 1788
Vaugiraud	<i>La Gracieuse</i>	8 novembre 1789	--
Rafélis de Broves	<i>La Blonde</i>	5 juillet 1790	25 octobre 1790
Bataille	<i>L'Uranie</i>	--	--
Station des côtés d'Afrique occidentale			
La Jaille	<i>La Bayonnaise</i>	--	--
La Jaille	<i>L'Émeraude</i>	--	--
Girardin	<i>L'Expériment</i>	--	--
La Flotte	<i>La Junon</i>	--	--
Denys de Bonnaventure	<i>La Flore</i>	--	--
Villeneuve	<i>La Néréide</i>	--	--
Grimouard	<i>La Félicité</i>	--	--

Annexe 2. Succession des divisions de croisières en Méditerranée (1763-1770)

Années	Division	Bâtiments	Destination
1763	Division de Moriès	La <i>Gracieuse</i> , Moriès La <i>Pléiade</i> , La Poype Vertrieux Le <i>Caméléon</i> , Bompar Le <i>Singe</i> , Durand de Saulse Le <i>Renard</i> , Luxembourg Le <i>Séduisant</i> , Dubourquet	
1763	Division Lyppé	L' <i>Hébé</i> , Belle-île La <i>Diligente</i> , Lyppé	
1763	Division de Fabry	L' <i>Hippopotame</i> , Fabry La <i>Topaze</i> , Luxembourg La <i>Chimère</i> , Bausset La <i>Malicieuse</i> , La Motte-Picquet La <i>Terpsichore</i> , La Porte-Vézins	
1764	Division Faucher	La <i>Chimère</i> , Faucher Le <i>Requin</i> , Coriolis Le <i>Séduisant</i> , Faudran	
1765	Division Du Chaffault	L' <i>Utile</i> , Du Chaffault La <i>Licorne</i> , Breugnou L' <i>Héroïne</i> , Grasse La <i>Terpsichore</i> , Marchainville La <i>Biche</i> , Préville L' <i>Etna</i> , Vialis L' Ainé La <i>Salamandre</i> , Dubourques La <i>Gracieuse</i> , d'Apchon	Expédition de Larache
1766	Division Prince de Listenois	Le <i>Protecteur</i> , de Listenois L' <i>Altier</i> , de Missiessy Quiès La <i>Chimère</i> , de Tressemanes La <i>Sultane</i> , de Grasse Briançon	
1766	Division de Clavières	Le <i>Caméléon</i> , Clavières Le <i>Singe</i> , Loz Le <i>Renard</i> , Champourcin Le <i>Séduisant</i> , Gabarres	
1767	Division Breugnou	L' <i>Union</i> , Breugnou La <i>Sincère</i> , Durfort La <i>Lunette</i> , Kersaint	
1767	Division Grasse Briançon	La <i>Chimère</i> , Grasse Briançon Le <i>Renard</i> , Flogergues Le <i>Singe</i> , La Clue	
1768	Division de Broves	La <i>Provence</i> , Broves Le <i>Sagittaire</i> , Fabry L' <i>Engageante</i> , Modène La <i>Mignone</i> , Venel L' <i>Hirondelle</i> , Chabert Le <i>Singe</i> , Saint-Césaire Le <i>Renard</i> , Cohorn La <i>Sultane</i> , Sade Le <i>Caméléon</i> , La Croix de Gaujeac Le <i>Séduisant</i> , d'Albert de Rions La <i>Topaze</i> , Albert de Saint-Hippolite	Expédition de Corse
1770	Division de Broves	La <i>Provence</i> , Broves Le <i>Sagittaire</i> , Faucher La <i>Mignone</i> , Darband de Jonques L' <i>Hirondelle</i> , Guirand de la Brillance La <i>Tamponne</i> , Cillard L' <i>Atalante</i> , d'Oppède Le <i>Singe</i> , Saint-Césaire Le <i>Séduisant</i> , Coriolis La <i>Salamandre</i> , Champourcin L' <i>Etna</i> , Martelhy	Expédition de Tunis

Annexe 3. Campagnes de protection des côtes de Provence et du Languedoc

Années d'armement	Nom du bâtiment	Classe de bâtiments
1764	<i>La Duchesse</i> <i>L'Ambitieuse</i>	Galère Galère
1765	<i>La Duchesse</i> <i>La Brave</i>	Galère Galère
1766	Sans armement	--
1767	<i>Le Séduisant</i> <i>La Pléiade</i>	Chebec Frégate
1768	<i>La Topaze</i>	Frégate
1769	<i>Le Serpent</i>	Chebec
1770	<i>Le Rusé</i> <i>Le Serpent</i>	Chebec Chebec
1771	<i>Le Caméléon</i> <i>Le Singe</i>	Chebec Chebec
1772	<i>Le Rusé</i> <i>Le Renard</i>	Chebec Chebec
1773	<i>Le Singe</i> <i>Le Caméléon</i>	Chebec Chebec
1774	<i>Le Caméléon</i> <i>Le Séduisant</i>	Chebec Chebec
1775	<i>Le Singe</i>	Chebec
1776	<i>Le Singe</i> <i>Le Caméléon</i>	Chebec Chebec
1777	<i>Le Caméléon</i> <i>Le Séduisant</i>	Chebec Chebec
1784	<i>La Brune</i>	Corvette
1786	<i>La Mignone</i>	Frégate

ESCADRES D'ÉVOLUTION

Annexe 4. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1784, sous le commandement du comte Kersaint

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nombre de canons ou calibre	Nom du commandant
<i>Le Réfléchi</i>	Vaisseau de 64	64	Kersaint (Comte de)
<i>L'Amphion</i>	Vaisseau de 54	54	Macnemara
<i>La Danaé</i>	Frégate	32	Du Bouzet
<i>La Médée</i>	Frégate	32	Dunezat
<i>Le Montréal</i>	Frégate	32	Durand d'Ubraye
<i>Le Vautour</i>	Corvette	16	Chastenet de Puységur
<i>La Fauvette</i>	Corvette	20	La Borde Marchainville

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 271 f^o 176, lettre du 28 juillet 1784 par le comte de Kersaint.

Annexe 5. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1787, sous le commandement du vicomte de Beaumont

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nombre de canons ou calibre	Nom du commandant
<i>Le Patriote</i>	Vaisseau de 74	74	Beaumont
<i>Le Réfléchi</i>	Vaisseau de 64	64	--
<i>L'Active</i>	Frégate	8	Roque
<i>La Cléopâtre</i>	Frégate	12	La Bouchetière
<i>La Raillieuse</i>	Frégate	12	--
<i>L'Ariel</i>	Frégate	8	Sercey
<i>La Badine</i>	Corvette	20	Duquesne
<i>La Belette</i>	Corvette	20	Boubée
<i>La Seine</i>	Flûte	--	Pontevès

Annexe 6. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1788, sous le commandement de Sainneville

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nombre de canons ou calibre	Nom du commandant
<i>Le Superbe</i>	Vaisseau de 74	74	Sainneville
<i>L'Achille</i>	Vaisseau de 74	74	Macarty Mactaigne
<i>La Proserpine</i>	Frégate	18	Barbazan
<i>La Fine</i>	Frégate	12	Querebars
<i>La Modeste</i>	Frégate	12	Saint-Marc de Fauris
<i>La Mignone</i>	Frégate	8	Saqui de Tourès
<i>La Favorite</i>	Corvette	20	Terrasson de Verneuil

Annexe 7. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1785, sous le commandement d'Albert de Rions

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nombre de canons	Nom du commandant	N° de division
<i>Le Séduisant</i>	Vaisseau	74	Castellet/D'Albert de Rions	1
<i>La Railleuse</i>	Frégate	26 de 12	Vaugiraud	2
<i>La Cléopâtre</i>	Frégate	26 de 12	La Bouchetière	3
<i>Le Crescent</i>	Corvette	20 de 8	Villeneuve Cillant	2
<i>La Poulette</i>	Corvette	20 de 8	Moncabrié	1
<i>La Sémillante</i>	Corvette	20 de 8	Faye	1
<i>La Sardine</i>	Corvette	18 de 6	Beurepaire	2
<i>La Badine</i>	Corvette	20 de 8	Dunezat	3
<i>Le Rossignol</i>	Corvette	16 de 6	Grinouard	3
<i>Le Clairvoyant</i>	Corvette	18 de 6	Segonzac	3
<i>Le Pandour</i>	Brick	14 de 6	Champagny	2

Annexe 8. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1786, sous le commandement de d'Albert de Rions

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nom du commandant
<i>Le Patriote</i>	Vaisseau 74	D'Albert de Rions
<i>La Junon</i>	Frégate 18	Chariette
<i>La Félicité</i>	Frégate 12	--
<i>La Favorite</i>	Corvette	Flotte
<i>La Blonde</i>	Corvette	Rivière
<i>La Brune</i>	Corvette	Chaussegros
<i>La Cérés</i>	Corvette	Belizat
<i>La Flèche</i>	Corvette	Saint-Félix (marquis de)
<i>L'Alouette</i>	Corvette	Tromelin
<i>La Vigilante</i>	Corvette	Cancelade
<i>La Levrette</i>	Cotre	Sainvilliers
<i>Le Malin</i>	Cotre	D'Orvilliers
<i>Le Furet</i>	Brick	Clairon de Merville
<i>Le Papillon</i>	Brick	Messemé

Annexe 9. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1787, sous le commandement du marquis de Nieuil

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nom du commandant
Le <i>Superbe</i>	Vaisseau 74	Nieuil
La <i>Pomone</i>	Frégate 18	Bonneval
La <i>Fine</i>	Frégate 12	Marigny
La <i>Modeste</i>	Frégate 12	Villages de Villevieille
La <i>Réunion</i>	Frégate 12	Grenier
L' <i>Éclair</i>	Corvette	Roquart Saint-Michel
L' <i>Aigrette</i>	Frégate 8	Suzannet (chevalier de)
La <i>Poulette</i>	Corvette	Durand d'Ubraye
La <i>Sardine</i>	Corvette	Frogés de l'Eguille
Le <i>Rossignol</i>	Corvette	Villeon
La <i>Pandour</i>	Brick	Préville
Le <i>Pilote des Indes</i>	Brick	Callamand
Le <i>Goéland</i>	Aviso	Lyle Callian
La <i>Mouche</i>	Aviso	Ruat

Annexe 10. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1788, sous le commandement du marquis de Nieuil

Nom du bâtiment	Type de bâtiment	Nom du commandant
L' <i>Illustre</i>	Vaisseau 74	Kergariou Locmaria/Nieuil
Le <i>Léopard</i>	Vaisseau 74	Marigny
L' <i>Iphigénie</i>	Frégate 12	Chaussegros
La <i>Capricieuse</i>	Frégate 12	Suzannet
La <i>Belette</i>	Corvette	D'Hermiry de Moissac
Le <i>Ballon</i>	Lougre	Cambis
L' <i>Épervier</i>	Chasse-marée	Meherenc de Saint-Pierre
L' <i>Expédition</i>	Brick	Menou
Le <i>Curieux</i>	Brick	Chastenet de Puysegur
Le <i>Sans-Soucis</i>	Brick	Lucme
L' <i>Impérieuse</i>	Frégate 18	Baudran
La <i>Sensible</i>	Frégate 12	Durand d'Ubraye
La <i>Vestale</i>	Frégate 12	Du Bouzet
La <i>Flèche</i>	Corvette	Beaumont Le Maître
La <i>Gracieuse</i>	Frégate 12	Vaugiraud
La <i>Néréide</i>	Frégate 12	Buor de la Charoulière
La <i>Courageuse</i>	Frégate 12	Blachon
Le <i>Lutin</i>	Brick	Loup
Le <i>Hasard</i>	Brick	Lostanges
L' <i>Espoir</i>	Brick	Pierre-Vert
L' <i>Éveillé</i>	Brick	Cluzel

Annexe 11. Récapitulation des dépenses provenant d'achats fait à l'Île de France pour les frégates et flûtes du roi (1786 et six premiers mois de 1787)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	1786 (l.t.)			1787 (l.t.)			TOTAL (l.t.)
		Agrès Appareaux	Vivres	Total	Agrès Appareaux	Vivres	Total	
<i>Vénus</i>	Rosily	42 164	101 004	143 169				143 169
<i>Calypso</i>	Kergariou	3 861	51 360	55 221				55 221
<i>Astrée</i>	Saint-Riveul				2 342	66 398	68 740	68 740
<i>Résolution</i>	Cohars				19 355	38 256	57 612	57 612
<i>Précieuse</i>	Kersauzon				71 156	56 262	127 419	127 419
<i>Subtile</i>	La Croix de Castries	62 556	106 294	168 851	41 676	43 759	85 436	254 287
<i>Nécessaire</i>	Bouvet				18 901	24 620	43 522	43 522
<i>Ile de France</i>	Duchilleau	9 900	48 327	58 228	51 190	116 077	167 267	225 495
<i>Juliette</i>	Prince de Guamince	50 721	17 674	68 396				68 396
<i>Chameau</i>	Guerin	80 522	29 351	109 873				109 873
<i>Outarde</i>	Langlois	114 907	72 088	186 996				186 996
TOTAL		364 635	426 102	790 738	204 623	245 374	549 998	1 340 736

Source : ANOM, C⁴ 81 f^o 43, lettre du 19 avril 1788, M. de Narbonne au secrétaire d'État de la Marine.

Annexe 12. Coût de la station navale à Pondichéry en 1786-1787

Nom du bâtiment	1786 (l.t.)				1787 (l.t.)				TOTAL (l.t.)
	Effets	Fournitures	Vivres	Total	Effets	Fournitures	Vivres	Total	
<i>Astrée</i>	--	--	--	--	--	--	7 569	7 569	7 569
<i>Calypso</i>	354	--	2 973	3 327	33 716	592	97 037	131 345	134 672
<i>Précieuse</i>	27 021	412	54 871	82 304	12 596	202	41 650	54 448	136 752
<i>Résolution</i>	36 856	1 450	153 102	191 408	33 938	--	130 570	164 508	355 916
<i>Vénus</i>	--	--	44 113	44 113	91 750	--	41 018	132 768	176 881
<i>Aurore</i>	--	--	--	--	10 448	--	11 584	22 032	22 032
<i>Ile de France</i>	727	--	8 083	8 810	--	--	--	--	8 810
<i>Drack</i>	6 123	--	8 474	14 598	--	--	--	--	14 598
<i>Marquis de Castries</i>	52 534	3 060	57 151	112 745	35 729	28 303	58 341	122 373	235 118
TOTAL	123 615	4 922	328 768	457 305	218 177	29 097	387 769	635 043	1 092 348

Source : ANOM, C² 171 f^o 186 pour l'année 1786 et C² 171 f^o 195 pour l'année 1787.

Annexe 13. Dépenses de la station navale des îles du Vent (1785)

Nature des dépenses	Montant (l.t.)
Vaisseaux, frégates ou autres bâtiments	813 939
<i>Appointements, tables, soldes</i>	290 990
<i>Solde et pilote pratique</i>	26 591
<i>Traitement des matelots aux hôpitaux</i>	163 329
<i>Ouvrages à prix faits</i>	59 809
<i>Achats et fournitures</i>	177 267
<i>Achats de goélettes pour le service de mouche</i>	44 509
<i>Loyers et maisons</i>	2 709
<i>Journées d'ouvriers</i>	35 620
<i>Dépenses générales ou imprévues</i>	4 810
Magasin de la Marine au Fort-Royal	27 828
<i>Appointements et logements du garde magasin et de ses commis</i>	17 200
<i>Soldes des gardiens du magasin</i>	2 600
<i>Journées d'ouvriers et journaliers</i>	7 657
<i>Vacations pour le service</i>	180
<i>Fret de canots et gabares</i>	190
Vivres de la Marine	423 016
<i>Régie de M. Grandmaison, du 1^{er} janvier au 20 mars 1785</i>	25 920
<i>Supplément aux états de M. Grandmaison</i>	8 011
<i>Régie de M. Guigaud du 21 mars au dernier décembre 1785</i>	369 706
<i>Dépenses des vivres à Tobago</i>	19 706
TOTAL	1 250 054

Source : ANOM, C^{SA} 87 f^o 90, lettre du 1^{er} janvier 1787, Foulquier au secrétaire d'État de la Marine.

Annexe 14. Dépenses de la station des îles du Vent (6^e mois de l'année 1788 et pour l'année 1789)

Nom du bâtiment	Achats et munitions (l.t.)	Journées d'ouvriers (l.t.)	Journées d'hôpitaux (l.t.)	Dépenses extraordinaires (l.t.)	Total (l.t.)	Vivres (l.t.)
<i>L'Illustre</i>	6 374	145	4 548	1 426	12 495	47 618
<i>La Gracieuse</i>	3 113	74	3 377	18	8 481	41 800
<i>La Sensible</i>	5 688	386	14 568	0	20 644	16 512
<i>La Perdrix</i>	8 027	601	3 867	90	12 586	23 742
<i>L'Active</i>	3 871	39	4 607	62	8 592	24 936
<i>Le Goéland</i>	2 487	655	2 029	0	5 173	7 171
<i>Le Lutin</i>	2 706	540	4 535	90	9 923	10 273
<i>L'Épervier</i>	537	188	1 160	156	2 043	10 622
<i>L'Expédition</i>	1 418	343	4 896	180	6 839	6 969
<i>La Poulette</i>	7 280	402	13 673	2	21 359	29 524
<i>L'Alouette</i>	401	2278	8 621	133	11 434	17 362
<i>Le Coureur</i>	3 798	1 446	1 275	274	6 796	3 355
Hôpital de la Marine Fort-Bourbon	2 153	1 055	153	1370	4 734	16 946
Approvisionnement de la station	55 240	132	0	0	55 373	24 051
Dépenses générales de la station	3 709	3 342	351	0	7 402	--
Magasin général	0	3 324	0	0	3 324	--
Total	106 826	14 954	71 614	380 318	197 204	280 887
Total général					478 091	

Source : SHD Brest, 3A 97, 1er janvier 1790, à bord de l'Illustre, signé du commissaire M. Amyot, étudié au Conseil de Marine, séance du 5 juin 1790.

Annexe 15. Exemple d'économies de service pour la station navale des Îles du Vent (1789)

Nature des objets	Unité de mesure	Prix des anciens marchés	Prix des nouveaux marchés	Différence au profit du roi
Vivres				
Bœuf frais	Livre	1 livre	16 sols et 6 deniers	3 sols et 6 deniers
Vin rouge ordinaire	Barrique	110 livres	80 livres	30 livres
Morue	Quintal	30 livres	19 livres	11 livres
Tafia	Barrique	140 livres	122 livres	18 livres
Douille à cuivre	Pièce	6 livres	15 sols	5 livres et 5 sols
Articles du maître d'équipage				
Rivets	Pièce	5 sols	2 sols et 6 deniers	2 sols et 6 deniers
Rouets de poulies	Pouce	15 sols	12 sols	3 sols et
Crampes	Pouce	5 sols	2 sols et 6 deniers	2 sols et 6 deniers
Mâles et semelots de gouvernail	Pouce	6 livres	3 livres	3 livres
Jaulets	Pouce	15 livres	4 livres	11 livres
Colliers	Pouce	18 livres	3 livres	15 livres
Peinture à l'huile	Livre	1 livre et 7 sols	1 livre	7 deniers
Articles pour pilote				
Verrines pour habitacles	Pièce	9 livres	6 livres	3 livres
Fanal sourd	Pièce	12 livres	4 livres 10 sols	7 livres et 10 sols
Fanal de signaux	Pièce	30 livres et 5 sols	24 livres et 15 sols	5 livres et 10 sols
Toiles à pavillon	Aune	4 livres et 16 sols	2 livres et 19 sols	1 livre et 17 sols
Etoiles en cuivre	Pièce	1 livre et 10 sols	15 sols	15 sols
Articles pour l'état-major				
Lèche-frite	Pièce	12 livres	7 sols et 10 deniers	4 livres et 10 deniers
Grille de fer	Pièce	15 livres	7 livres et 10 sols	7 livres et 10 sols
Étamage de marmite	Pièce	9 livres	7 livres et 10 sols	1 livre et 10 sols
Articles pour calfat				
Bringebale de pompe	Pièce	12 livres	9 livres	3 livres
Chopine pour pompe	Pièce	4 livres et 10 sols	3 livres	1 livre et 10 sols
Maillet à fourrer	Pièce	6 livres	4 livres et 10 sols	1 livre et 10 sols
Articles pour le chirurgien				
Sirop	Pinte	15 sols	15 sols	0
Main d'œuvre de matelots	Pièce	3 livres et 15 sols	2 livres et 5 sols	1 livre et 10 sols
Blanchissage de draps de lit	--	1 livre et 12 sols	15 sols	17 sols
Repassage de rasoirs	Chaque	1 livre et 10 sols	15 sols	15 sols
Dépense extraordinaire				
Loyer d'un cheval	Par an	2 227 livres et 2 sols et 6 deniers	1 000 livres	1 227 livres et 2 sols et 6 deniers

Source : SHD Brest, 3A 97, séance du 5 juin 1790, État des différents objets achetés pour les besoins de la division suivant les prix des marchés passés par M. Amyot, commissaire de la station, comparés aux prix des marchés arrêtés précédemment aux colonies.

Annexe 16. Relâches des bâtiments de guerre à Malte (1770-1776)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Localisation campagne	Date de relâche
<i>La Tamponne</i>	Cillard (de)	Tunis	Aout 1770
<i>L'Engageante</i>	Sade (de)	Archipel	31/07/70 21/10/70
<i>La Pléiade</i>	Glandevès (chevalier de)	Archipel	06/02/70
<i>La Topaze</i>	Durand de Sausse	Archipel	24/06/71
<i>L'Atalante</i>	Apchon (d')	Tunis/Archipel	01/05/71
<i>L'Engageante</i>	Tressemanes (chevalier de)	Archipel	24/04/71
<i>La Mignone</i>	Chabert Congolin (de)	Archipel	24/04/71
<i>La Gracieuse</i>	<i>Narbonne Peles (comte de)</i>	Archipel	18/07/71
<i>La Flèche</i>	Roy de la Grange	Archipel	07/01- 28/01/72
<i>La Chimère</i>	<i>Mayrargues (de)</i>	Archipel	31/10/71
<i>La Pléiade</i>	Poype Vertrieux (de la)	Archipel	31/10/71
<i>La Topaze</i>	Taillade (Faudran de)	Archipel	07/11/71
<i>L'Atlante</i>	<i>Lyle Callian (de)</i>	Archipel	18/04/72
<i>L'Atalante</i>			06/11/72
<i>La Mignone</i>	Suffren (chevalier de)	Archipel	Env. Mai 1773
<i>Le Singe</i>	Coriolis (chevalier de)	Archipel	04/10/72
<i>La Chimère</i>	<i>Blotfier (de)</i>	--	03/01/73 18/06/73
<i>La Pléiade</i>	Clue (de la)	Archipel	04/03/74
<i>L'Engageante</i>	Guirand de la Brillance	Archipel	25/06/73 04/07/73 12/11/74
<i>La Sardine</i>	Cohorn (baron de)	Archipel	25/06/73
<i>L'Eclair</i>	Martelhy (de)	Archipel	14/04/73 10/07/73 Env. janvier 17/74
<i>L'Atalante</i>	Moriès (de)	Archipel	22/04/74 31/10/74
<i>Le Zéphyr</i>	Monteil (chevalier de)	Archipel	22/04/74 30/10/74

<i>L'Hirondelle</i>	Clavel	Archipel	22/04/74 31/10/74
<i>L'Engageante</i>	Tressemanes (chevalier de)	Archipel	26/07/74
<i>La Flore</i>	Peynier (chevalier de)	Archipel	10/12/74
<i>La Sardine</i>	Vintimille (chevalier de)	Archipel	26/07/74
<i>La Sultane</i>	Lisle Taulane (de)	Barbarie et Archipel	15/12/73
<i>La Sultane</i>	Guirand de la Brillance	Archipel	04/11/74
<i>L'Atalante</i>	Glandevès (chevalier de)	Archipel	02/02/75 06/08/75
<i>L'Aurore</i>	Bompar (de)	Archipel	10/04/75
<i>La Gracieuse</i>	Raymondis (de)	Archipel	26/04/75
<i>L'Atalante</i>	Chabert (de Cogonlin)	L'Archipel	14/04/76
<i>La Mignone</i>	Framont (de)	Archipel/Levant/ Palestine	10/05/76 31/10/76
<i>La Gracieuse</i>	Apchon (d')	Alger	09/10/76

Annexe 17. Relâches des bâtiments de guerre au Cap de Bonne Espérance (1784-1789)

Nom du bâtiment	Classe de bâtiment	Date de navigation	Dates (mois/année)
<i>La Précieuse</i>	Frégate	1783-1788	03/1784 01/1787
<i>La Vénus</i>	Frégate	1785-1788	03/1789
<i>La Résolution</i>	Frégate	1785-1789	08/1785
<i>L'Astrée</i>	Frégate	1787-1790	06/1787
<i>La Dryade</i>	Frégate	1787-1790	02/1790
<i>La Calypso</i>	Frégate	1785-1789	07/1786
<i>La Nymphé</i>	Frégate	1788-1791	12/1788
<i>La Surveillante</i>	Frégate	1783-1786	01/1786
<i>La Coventry</i>	Frégate	1783-1785	10/1784
<i>La Subtile</i>	Frégate	1784-1787	01/1784 01/1787
<i>La Pénélope</i>	Frégate	1787-1787	10/1787
<i>La Bellone</i>	Frégate	--	01/1785
<i>L'Aurore</i>	Corvette	--	01/1787
<i>La Prévoyance</i>	Corvette	--	04/1786
<i>La Marquis de Castries</i>	Corvette	--	10/1785
<i>Le Pandour</i>	Brick	--	10/1789
<i>Le Papillon</i>	Corvette	--	01/1787
<i>Le Duc de Chartres</i>	Corvette	--	11/1785 02/1790
<i>Le Nécessaire</i>	Flûte	1785	04/1785 03/1789
<i>Le Dromadaire</i>	Flûte	--	01/1785
<i>L'Apollon</i>	Flûte	--	01/1785
<i>Le Chameau</i>	Flûte	--	04/1786
<i>L'Île de France</i>	Flûte	--	12/1788
<i>La Seine</i>	Flûte	--	08/1785
<i>La Juliette</i>	Flûte	--	05/1786
<i>La Nouvelle entreprise</i>	Flûte	--	06/1784 02/1786
<i>L'Hercule</i>	Flûte	--	12/1785
<i>La Barbeau</i>	Flûte	--	11/1784

Source : Inventaire d'après la correspondance conservée dans la série ANOM, Col. C^{5B}.

Annexe 18. Arrêt du conseil du roi, concernant le commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique, du 30 août 1784

Extrait des registres du conseil d'État

LE ROI, toujours occupé du soin de concilier l'accroissement des cultures de ses colonies d'Amérique, avec l'extension du Commerce général de son royaume, n'a jamais perdu de vue les moyens qui pouvaient contribuer à la prospérité de ses possessions au-delà des mers, sans diminuer les avantages que la métropole devait retirer de ses établissements ; mais les principes à suivre pour parvenir à ce but, présentaient des difficultés qui ne pouvaient être vaincues qu'à mesure que l'expérience aurait éclairé sur les changements à introduire dans cette partie importante de l'administration. Par le compte que Sa Majesté s'est fait rendre de ceux qui ont eu lieu jusqu'à présent, Elle a reconnu qu'il avait été nécessaire de tempérer successivement la rigueur primitive des Lettres patentes du mois d'octobre 1727, dont les dispositions écartent absolument l'Étranger du Commerce de ses Colonies ; & que pour maintenir dans un juste équilibre des intérêts qui doivent se favoriser mutuellement, il avait fallu en différents temps apporter des modifications à la sévérité des Règlements prohibitifs. Considérant que les circonstances actuelles sollicitent de nouveaux adoucissements, Elle a jugé qu'en les accordant, il convenait encore de multiplier les Ports d'entrepôt dans les Îles françaises du Vent & sous le Vent, d'en rectifier le choix, & de les ouvrir dans des lieux où ils fussent sous la main du Gouvernement & sous l'inspection du Commerce national, afin de prévenir l'abus d'une contrebande destructive, ou de le réprimer avec d'autant plus de sévérité, que Sa Majesté ayant pourvu aux besoins de ses Colonies, les infracteurs de ses lois en deviendraient inexcusables. A quoi voulant pourvoir : Ouï le rapport ; le roi étant en son conseil, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

L'ENTREPÔT ci-devant assigné au carénage de Sainte-Lucie, sera maintenu pour ladite Île seulement, & il en sera établi trois nouveaux aux Îles du Vent ; savoir, un à Saint-Pierre pour la Martinique, un à Pointe-à-Pitre pour la Guadeloupe & dépendances, un à Scarborough pour Tabago. Il en sera pareillement ouvert trois pour Saint-Domingue, savoir, un au Cap Français, un au Port-au-Prince, un aux Cayes Saint-Louis : celui qui existe au Mole Saint-Nicolas dans la même Colonie, sera et demeurera supprimé.

II

PERMET Sa Majesté, par provision & jusqu'à ce qu'il lui plaise d'en ordonner autrement, aux Navires étrangers, du port de soixante tonneaux au moins, uniquement chargés de bois de toute espèce, même de bois de teinture, de charbon de terre, d'animaux et bestiaux vivants de toute nature, de salaisons de bœufs & non de porcs, de morue & de poisson salés, de riz, maïs, légumes, de cuirs verts en poil ou tannés, de pelleteries, de résines & goudron, d'aller dans les seuls Ports d'entrepôt désignés par l'article précédent, & d'y décharger & commercer lesdites marchandises.

III

IL sera permis aux navires étrangers qui iront dans les Ports d'entrepôt, soit pour y porter les marchandises permises par l'article I I, soit à vide, d'y charger pour l'Étranger, uniquement des sirops & taffias, & des marchandises venues de France.

IV

TOUTES les marchandises dont l'importation & l'exportation sont permises à l'Étranger dans lesdits Ports d'entrepôt, seront soumises aux droits locaux, établis ou à établir dans chaque Colonie, & payeront en outre Un pour cent de leur valeur.

V

INDEPENDAMMENT du droit d'Un pour cent, porté en l'article ci-dessus, les bœufs salés, la morue & le poisson salés, payeront Trois livres par quintal ; & sera le produit dudit trois de Trois livres, converti en Primes d'encouragement pour l'introduction de la morue & du poisson salés, provenant de la pêche française.

VI

LES chairs salées étrangères qui seront introduites dans les Colonies par des Bâtiments français, expédiés directement des Ports du Royaume, ne seront assujetties au paiement des droits mentionnés dans les deux articles précédents.

VII

IL sera établi dans chaque Port d'entrepôt un nombre suffisant de Commis, pour veiller à ce qu'il ne soit introduit ni exporté d'autres marchandises que celles qui sont spécifiées dans les articles I I & I I I du présent arrêt ; & afin qu'il ne reste aucun soupçon d'inexactitude dans cette surveillance, autorise Sa Majesté les Négociants français résidant dans chacun desdits ports d'entrepôt, ainsi que les Capitaines de Navires qui pourront s'y trouver, à nommer respectivement entre eux des Commissaires, lesquels seront chargés de dénoncer les négligences ou abus qu'ils pourraient reconnaître, & assisteront, lorsqu'ils l'estimeront convenable, à toutes les visites qui auront lieu, soit à l'arrivée, soit au départ des Navires étrangers.

VIII

LES Capitaines desdits Navires étrangers, qui iront dans les Ports d'entrepôt, seront tenus, sous peine de confiscation desdits Navires & de leurs cargaisons, & de mille livres d'amende, de se signaler au large, & d'avertir dans l'instant de leur arrivée, pour qu'il soit sur le champ envoyé deux Commis, & autant que faire se pourra, une garde à leur bord, à l'effet d'empêcher qu'il ne soit rien déchargé avant la visite. Si lesdits Capitaines arrivent le matin, ils feront dans le jour, & et s'ils arrivent le soir, au plus tard dans la matinée du lendemain, une déclaration exacte, tant au bureau de Sa Majesté qu'au greffe de l'Amirauté où ils rempliront d'ailleurs toutes formalités d'ordonnance, de l'espèce & de la quantité des marchandises dont les chargements seront composés ; représenteront leurs connaissements & chartes-parties, & ne pourront procéder au déchargement que sur le congé ou permis du Bureau, en présence de deux Commis qui visiteront les marchandises, & dresseront procès-verbal de leur assistance audit déchargement. Lorsque lesdits Navires s'expédieront en retour, il ne pourra être fait aucun chargement sans une pareille déclaration, sans la présence d'un nombre égal de Commis, sans un semblable procès-verbal d'assistance audit chargement, & sans un permis du Bureau pour le départ du Bâtiment.

IX

Si lors de la visite, avant, pendant ou après le chargement ou déchargement, il se trouvait sur les Navires étrangers, venus dans les Ports d'entrepôt, ou partant desdits Ports, d'autres marchandises que celles dont l'importation & l'exportation sont permises par les articles II & III, les Commis en dresseront procès-verbal, & le remettront sur le champ au greffe de l'Amirauté, pour être, à la diligence du Procureur de Sa Majesté, procédé par les Officiers dudit siège, à la saisie des Navires & de leur chargement, dont la confiscation sera prononcée, avec amende de mille livres, sauf l'appel au Conseil ou autre Tribunal supérieur du ressort.

X

LES Armateurs français, soit du Royaume, soit des Îles & Colonies françaises, qui voudront concourir l'importation des marchandises étrangères, permises par l'article II, comme aussi à l'exportation dans les Ports étrangers, des marchandises pareillement permises par l'article III, seront soumis aux mêmes précautions, aux mêmes formalités & visites qui sont ordonnées pour les Navires étrangers ; subiront les mêmes peines, en cas de contravention, & supporteront les mêmes droits, à l'exception seulement du droit d'Un pour cent, fixé par l'article IV, dont ils seront dispensés.

XI

TOUS Capitaines & Patrons de Bâtiments français, armés, soit dans les Ports du royaume, soit dans ceux des Colonies françaises, qui voudraient s'expédier lesdites Colonies pour aller aux mers de l'Amérique, même à Saint-Pierre & Miquelon, ne pourront partir que d'un des Ports d'entrepôt, sous peine de confiscation des Bâtiments & de leurs cargaisons, & de mille livres d'amende. Lesdits Capitaines & Patrons, seront tenus de prendre, ainsi qu'il est d'usage, la permission limitée du Gouverneur & de l'Intendant, & le passeport de l'Amiral, qui seront enregistrés au greffe de l'Amirauté ; ils fourniront, en outre, toutes les déclarations, & subiront toutes les visites nécessaires pour constater l'état de leurs chargements, lesquels ne pourront consister qu'en sirops, taffias & marchandises venues de France, ainsi & de la même manière que s'ils étaient étrangers.

XII

Les expéditions vers des Ports étrangers, ne seront délivrés que pour ceux où Sa Majesté entretient des Consuls, Vice-consuls ou Agents, auxquels elles seront présentées, tant à l'arrivée qu'au départ, pour être par eux visées, & par les Capitaines exhibées au retour, soit en France ou dans les Colonies.

XIII

Les Bâtiments français qui seront partis d'un des Ports d'entrepôt, pour aller aux mers de l'Amérique, même à Saint-Pierre & Miquelon, comme aussi ceux qui étant expédiés des Ports du royaume, auront touché à un Port étranger, ou même audites Îles de Saint-Pierre & Miquelon, ne pourront, sous pareilles peines de confiscation des Bâtiments & de leurs cargaisons, ensemble de mille livres d'amende, rentrer ou entrer dans les Îles et Colonies françaises, que par l'un des Ports d'entrepôt, à l'effet d'y subir les visites & inspections auxquelles sont assujettis les Bâtiments étrangers. Ils seront tenus aux mêmes déclarations & formalités, & et ne pourront introduire que les mêmes marchandises dont l'importation est permise. Après lesdites visites & inspections pour lesquelles le déchargement aura toujours lieu, & dont il sera délivré certificat aux Capitaines & Patrons par le Directeur du bureau de Sa Majesté, il sera libre aux dits Bâtiments de passer dans tel Port ou rade de la Colonie qu'ils jugeront à propos.

XIV

LESDITS Bâtiments français, expédiés soit des Îles Françaises, soit des Ports du royaume, qui ayant touché à un Port étranger, ou à Saint-Pierre & Miquelon, entreront dans un des Ports d'entrepôt, seront tenus, sous les mêmes peines de confiscation & d'amende, d'arborer, à trois lieues au large, une flamme ou marque distinctive, telle qu'elle sera indiquée par l'Amirauté, afin qu'au moment de leur arrivée il puisse être envoyé des Commis à bord par le Bureau de Sa Majesté.

XV

VEUT Sa Majesté, toujours sous les mêmes peines, que les Bâtiments étrangers auxquels il a été permis pour un temps déterminé, d'introduire aux Îles du Vent seulement, des cargaisons de Noirs, dans les différents Ports d'Amirauté desdites Îles, ne puissent plus dorénavant les introduire pendant ledit temps, que dans les ports du Carénage, de Saint-Pierre, de la Pointe à Pitre & de Scarborough uniquement ; dérogeant, quant à ce, à l'arrêt de son Conseil du 28 juin 1783, lequel au surplus continuera d'être exécuté selon sa forme & teneur.

XVI

LE produit des amendes & confiscations prononcées, sera attribué en totalité aux Commis des bureaux de Sa Majesté, qui auront fait ou provoqué la saisie ; à l'égard des Navires qui auront été pris en fraude, par les Vaisseaux & Bâtiments Gardes-côtes de Sa Majesté, la totalité dudit produit appartiendra aux Commandants, États-majors & Équipages-preneurs, à la seule déduction des frais de justice, du dixième de l'Amiral, & de Six deniers pour livre au profit des Invalides de la Marine : lorsqu'il y aura des dénonciateurs, un tiers du même produit sera prélevé à leur profit.

XVII

FAIT Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses à tous Français, de prêter leur nom à des francisations simulées de Bâtiments étrangers, sous peine de trois mille livres d'amende, applicables aux Hôpitaux des lieux, sans préjudice de la confiscation du Bâtiment, ordonnée par les divers Règlements intervenus sur le fait de la Navigation : Enjoint à ses Procureurs ès sièges des Amirautés, de faire à ce sujet toutes poursuites & diligences contre les contrevenants, à peine d'en répondre.

XVIII

SE réserve Sa Majesté d'ouvrir à l'avenir, s'il y a lieu, un Entrepôt pour Cayenne et la Guyane française, après l'expiration du temps qu'Elle a fixé par l'arrêt de son Conseil du 15 mai dernier, pour la liberté générale du Commerce dans ladite Colonie ; Veut & entend que jusqu'à la révolution de ladite époque, les Bâtiments étrangers ou français qui auront touché à quelque port ou rade de Cayenne & de la Guyane Française, ne puissent aborder que dans les seuls Ports d'entrepôt des Îles du Vent ou sous le Vent, aux mêmes conditions, précautions, règles & peines qui sont énoncées dans les articles XIII & XIV ci-dessus.

X I X

SERONT au surplus exécutées les dispositions des Lettres patentes du mois d'octobre 1727, & des Ordonnances & règlements subséquents, concernant le Commerce étranger dans les Îles & Colonies françaises, en ce qui n'y est pas dérogé par le présent arrêt.

MANDE Sa Majesté à Mons. le duc de Penthièvre, Amiral de France, & aux Gouverneurs, Lieutenants généraux, Commandants particuliers, Intendants, Commissaires généraux, Ordonnateurs, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent arrêt : Mande pareillement Sa Majesté aux Conseils & Tribunaux supérieurs des Colonies françaises de l'Amérique, de procéder à l'enregistrement d'icelui, pour être lu, publié & affiché partout où besoin sera. FAIT au Conseil d'État du Roi, sa Majesté y étant, tenu à Versailles le trente août mil sept cent quatre-vingt-quatre. *Signé* LA CROIX M.al de CASTRIES.

L E D U C D E P E N T H I E V R E,

Amiral de France.

VU l'arrêt du Conseil ci-dessus, & des autres part, à nous adressé : MANDONS à tous ceux sur qui notre pouvoir s'étend, & ordonnons aux Officiers des Amirautés des Îles & Colonies françaises, de tenir, chacun en droit soi, la main à son exécution, & de s'y conformer en ce qui les concerne : Ordonnons aux Officiers desdites Amirautés, de le faire enregistrer au Greffe de leur Siège. FAIT à Paris, le trente-et-un août mil sept cent quatre-vingt-quatre. *Signé* L.J.M. DE BOURBON. Et plus bas, Par Son Altesse Sérénissime.

Signé P E R I E R

A P A R I S,
D E L ' I M P R I M E R I E R O Y A L E

M. D C C L X X X I V.

Annexe 19. Détail de la navigation de la corvette le *David*, commandée par le chevalier de Bataille, 10 octobre 1784 au 5 mai 1786

Lieu de station	Arrivée	Départ	Nombre de journées de relâche	Nombre de journées de navigation
Rochefort	--	10/10/1784	--	28
Fort-Royal	07/11/1784	18/11/1784	11	2
Pointe-à-Pitre	20/11/1784	22/11/1784	2	0
Basse-Terre	22/11/1784	04/12/1784	12	1
Pointe-à-Pitre	05/12/1784	07/12/1784	2	4
Marigot	11/12/1784	12/12/1784	1	1
Pointe-à-Pitre	13/12/1784	01/02/1785	50	1
Fort-Royal	02/02/1785	19/02/1785	17	3
Pointe-à-Pitre	22/02/1785	27/02/1785	5	0
Marie-Galante	27/02/1785	02/03/1785	4	0
Grande-Terre	02/03/1785	03/03/1785	1	2
Fort-Royal	05/03/1785	09/03/1785	4	0
Saint-Pierre	09/03/1785	11/03/1785	2	0
Fort-Royal	12/03/1785	13/03/1785	1	0
Castries	13/03/1785	14/03/1785	1	0
Fort-Royal	14/03/1785	18/03/1785	4	0
Basse-Terre	18/03/1785	18/03/1785	1	1
Fort-Royal	19/03/1785	25/03/1785	6	2
Grand-Courlande	27/03/1785	28/03/1785	1	3
Fort-Royal	01/04/1785	08/04/1785	8	1
Saint-Pierre	09/04/1785	10/04/1785	1	1
Pointe-à-Pitre	11/04/1785	17/04/1785	6	2
Basse-Terre	19/04/1785	09/05/1785	10	1
Pointe-à-Pitre	10/05/1785	16/05/1785	6	2
Saint-Louis	18/05/1785	19/05/1785	1	0
Pointe-à-Pitre	19/05/1785	22/05/1785	3	1
Saint-Louis	23/05/1785	23/05/1785	1	4
Basse-Terre	27/05/1785	06/05/1785	10	3
Fort-Royal	09/06/1785	12/06/1785	3	2
Castries	14/06/1785	18/07/1785	34	3
Fort-Royal	21/07/1785	06/10/1785	77	5
Scarborough	11/10/1785	14/10/1785	3	3
Castries	17/10/1785	18/10/1785	1	0
Fort-Royal	18/10/1785	20/10/1785	2	0
Saint-Pierre	20/10/1785	03/11/1785	14	5
Scarborough	08/11/1785	29/11/1785	21	2
Trinité	01/12/1785	06/12/1785	5	10
Grand-Courlande	16/12/1785	19/12/1785	3	1
Scarborough	20/12/1785	01/01/1786	11	7
Fort-Royal	08/01/1786	11/01/1786	3	0
Saint-Pierre	11/01/1786	18/02/1785	28	1
Basse-Terre	19/02/1786	20/02/1786	1	2
Saint-Pierre	22/02/1786	03/03/1786	17	3
Basse-Terre	06/03/1786	07/03/1786	1	1
Fort-Royal	08/03/1786	22/03/1786	14	0
Saint-Pierre	22/03/1786	26/03/1786	4	1
Basse-Terre	27/03/1786	28/03/1786	1	38
Rochefort	05/05/1786	--	--	--

Source : AN, Paris, Marine, 4JJ24 96 2.

Annexe 20. Détail de la navigation de la corvette la *Perdrix* commandée par le vicomte d'Orléans, du 24 décembre 1784 au 26 août 1786

Lieu de station	Arrivée	Départ	Nombre de journées de relâche	Nombre de journées de navigation
Rochefort		24/12/1784		36
Cayenne	29/01/1785	09/03/1785	40	10
Scarborough	19/03/1785	05/04/1785	12	2
Fort-Royal	07/04/1785	30/04/1785	23	1
Saint-Pierre	30/04/1785	04/05/1785	5	2
Scarborough	06/05/1785	01/07/1785	54	2
Fort-Royal	03/07/1785	11/07/1785	8	0
Saint-Pierre	11/07/1785	14/07/1785	3	0
Basse-Terre	14/07/1785	15/07/1785	1	2
Pointe-à-Pitre	17/07/1785	21/10/1785	96	0
Basse-Terre	21/10/1785	22/10/1785	1	2
Fort-Royal	24/10/1785	29/10/1785	5	3
Scarborough	01/11/1785	05/11/1785	4	2
Basse-Terre	07/11/1785	28/11/1785	21	1
Fort-Royal	29/11/1785	02/12/1785	3	2
Grand-Courlande	04/12/1785	07/12/1785	3	3
Castries	10/12/1785	10/12/1785	1	2
Fort-Royal	12/12/1785	15/12/1785	3	0
Basse-Terre	15/12/1785	19/12/1785	4	1
Saint-Louis	20/12/1785	22/12/1785	2	1
Pointe-à-Pitre	23/12/1785	23/12/1785	1	0
Basse-Terre	23/12/1785	29/12/1785	6	0
Pointe-à-Pitre	29/12/1785	02/02/1786	35	0
Basse-Terre	02/02/1786	05/02/1786	3	1
Fort-Royal	06/02/1786	24/02/1786	22	0
Saint-Pierre	24/02/1786	02/03/1786	7	0
Fort-Royal	02/03/1786	09/03/1786	7	3
Scarborough	12/03/1786	18/03/1786	6	2
Bridgetown	20/03/1786	24/03/1786	4	0
Grand-Courlande	24/03/1786	03/04/1786	10	5
Scarborough	08/04/1786	10/05/1786	28	1
Fort-Royal	11/05/1786	26/05/1786	15	0
Saint-Pierre	26/05/1786	29/05/1786	3	0
Fort-Royal	29/05/1786	02/06/1786	3	1
Castries	02/06/1786	03/06/1786	1	0
Fort-Royal	03/06/1786	05/06/1786	2	0
Saint-Pierre	05/06/1786	08/06/1786	3	0
Fort-Royal	08/06/1786	25/06/1786	17	0
Saint-Pierre	25/06/1786	01/07/1786	5	0
Basse-Terre	01/07/1786	07/07/1786	6	0
Fort-Royal	07/07/1786	13/07/1786	6	0
Saint-Pierre	13/07/1786	20/07/1786	7	37
Rochefort	26/08/1786			

Source : AN, Paris, Marine, 4JJ24 96 1.

Annexe 21. Détail de la navigation du vaisseau de ligne le *Réfléchi*, commandé par Verdun de la Crenne, du 23 mars 1785 au 31 mai 1786

Lieu de station	Arrivée	Départ	Nombre de journées de relâche	Nombre de journées de navigation
Brest		23/03/1785		32
Fort-Royal	24/04/1785	05/05/1785	11	1
Basse-Terre	06/05/1785	09/05/1785	3	1
Pointe-à-Pitre	10/05/1785	17/05/1785	7	1
Saint-Louis	17/05/1785	18/05/1785	1	1
Les Saintes	18/05/1785	19/05/1785	1	1
Saint-Pierre	20/05/1785	25/05/1785	5	1
Fort-Royal	25/05/1785	14/06/1785	19	1
Castries	14/06/1785	19/06/1785	5	1
Fort-Royal	19/06/1785	29/06/1785	10	1
Saint-Pierre	29/06/1785	02/07/1785	3	7
Cap-Français	09/07/1785	20/07/1785	11	23
Havre-au-Croc	12/08/1785	01/09/1785	20	26
Petit-Courlande	16/10/1785	24/10/1785	8	2
Fort-Royal	26/10/1785	11/02/1786	108	1
Saint-Pierre	11/02/1786	12/02/1786	1	2
Fort-Royal	14/02/1786	22/02/1786	8	1
Castries	23/02/1786	23/02/1786	1	1
Saint-Pierre	24/02/1786	27/02/1786	3	1
Fort-Royal	28/02/1786	11/04/1786	42	1
Basse-Terre	12/04/1786	21/04/1786	9	1
Saint-Pierre	22/04/1786	23/04/1786	1	1
Fort-Royal	23/04/1786	31/05/1786	38	

Source : AN, Paris, Marine, 4JJ 24 96 3

Annexe 22. Détail de la navigation de la corvette le *Tourtereau*, commandée par le chevalier de Saint-Jean, du 14 février 1785 au 6 mars 1787

Lieux	Arrivée	Départ	Nombre de journées de relâche	Nombre de journées de navigation
Rochefort		14/02/1785		39
Fort-Royal	25/03/1785	15/04/1785	21	1
Castries	16/04/1785	19/04/1785	3	2
Fort-Royal	20/04/1785	24/04/1785	4	2
Castries	26/04/1785	28/04/1785	2	3
Fort-Royal	01/05/1785	01/05/1785	1	5
Castries	06/05/1785	14/06/1785	38	1
Fort-Royal	15/06/1785	24/06/1785	9	1
Saint-Pierre	24/06/1785	27/06/1785	3	1
Fort-Royal	27/06/1785	28/06/1785	2	2
Castries	30/06/1785	01/07/1785	2	7
Scarborough	08/07/1785	19/08/1785	42	1
Tour de l'île	19/08/1785	31/08/1785	12	1
Grand-Courlande	31/08/1785	23/10/1785	53	3
Saint-Pierre	26/10/1785	28/10/1785	2	1
Fort-Royal	28/10/1785	01/11/1785	4	1
Saint-Pierre	01/11/1785	04/11/1785	3	5
Basse-Terre	09/11/1785	15/11/1785	6	1
Saint-Pierre	16/11/1785	06/01/1786	51	1
Fort-Royal	06/01/1786	14/01/1786	8	1
Saint-Pierre	14/01/1786	15/01/1786	2	1
Castries	16/01/1786	17/01/1786	2	1
Basse-Terre	18/01/1786	28/01/1786	10	1
Pointe-à-Pitre	29/01/1786	11/04/1786	72	1
Fort-Royal	12/04/1786	27/04/1786	15	1
Scarborough	03/05/1786	10/05/1786	7	6
Fort-Royal	12/05/1786	17/05/1786	5	2
Saint-Pierre	17/05/1786	07/06/1786	21	1
Castries	08/06/1786	09/07/1786	31	1
Fort-Royal	09/07/1786	15/07/1786	6	1
Saint-Pierre	15/07/1786	17/07/1786	2	1
Basse-Terre	18/07/1786	20/07/1786	2	1
Pointe-à-Pitre	20/07/1786	07/11/1786	110	1
Fort-Royal	09/11/1786	21/11/1786	12	2
Saint-Pierre	22/11/1786	24/11/1786	2	6
Scarborough	30/11/1786	08/12/1786	8	10
Pointe-à-Pitre	18/12/1786	27/12/1786	9	1
Saint-Pierre	28/12/1786	28/12/1786	1	1
Fort-Royal	29/12/1786	10/01/1787	12	1
Saint-Pierre	10/01/1787	16/01/1787	6	2
Basse-Terre	18/01/1787	20/01/1787	2	2
Aix		03/03/1787		45
Rochefort		06/03/1787		

Source : AN, Paris, Marine, 4JJ34 24.

Annexe 23. État de service du comte de Kersaint

Date de campagne	Nom du bâtiment	Durée en paix (mois)	Durée en guerre (mois)
1755	<i>Le Formidable</i>	2	2
1756	<i>Le Sphinx</i>		3
1756-58	<i>L'Intrépide</i>		15
1758	<i>L'Amphitrite</i>		6
1758-60	<i>L'Amphitrite</i>		23
1761	<i>L'Opale</i>		4
1761-62	<i>L'Opale</i>		9
1762	<i>Le Diadème</i>		1
1762	<i>La Diligente</i>		3
1763-64	<i>La Malicieuse</i>	4	
1765-66	<i>La Danaé</i>	19	
1767	<i>La Turquoise</i>	6	
1768-69	<i>La Belle-Poule</i>	5	
1769-70	<i>Le Gédéon</i>	23	
1771-72	<i>Le Rossignol</i>	11	
1776-77	<i>La Favorite</i>	12	
1778-80	<i>L'Iphigénie</i>	2	30
1781	<i>L'Iphigénie</i>		6
1781-82	<i>L'Iphigénie</i>		17
1783	<i>La Fauvette</i>	1	
1783-84	<i>Le Réfléchi</i>	10	
1787-88	<i>Le Léopard</i>	6	
Total		106	124
Total général		231	

Source : AN, Paris, Marine C⁷ 153.

Annexe 24. État de service d'Entrecasteaux

Date de campagne	Nom du bâtiment	Durée en paix (mois)	Durée en guerre (mois)
1756	<i>Le Guerrier</i>		7
1757	<i>La Rose</i>		3
1757	<i>Le Guerrier</i>		3
1757-58	<i>Le Souverain</i>		6
1759	<i>Le Centaure</i>		3
1762	<i>L'Écureuil</i>		1
1763	<i>La Licorne</i>	5	
1764	<i>L'Amphion</i>	0	
1765	<i>La Terpsichore</i>	7	
1768	<i>L'Enjouée</i>	5	
1769-70	<i>L'Écluse</i>	7	
1771-72	<i>La Flore</i>	12	
1775	<i>L'Oiseau</i>	3	
1776	<i>La Tamponne</i>	4	
1776	<i>Le Compas</i>	3	
1777-78	<i>La Renommée</i>	11	1
1778-79	<i>La Renommée</i>		6
1779-80	<i>Le Zodiaque</i>		13
1780-81	<i>Le Terrible</i>		3
1781-82	<i>Le Royal-Louis</i>		16
1785-86	<i>Le Réfléchi</i>	14	
Total		77	66
Total général		143	

Source : Baron Hulot, *D'Entrecasteaux (1737-1793)*, Société de géographie, Paris, 1894.

Annexe 25. État de service de Saint-Riveul

Date de campagne	Nom du bâtiment	Durée en paix (mois)	Durée en guerre (mois)
1753	<i>Le Tigre</i>	6	
1755	<i>L'Héroïne</i>		8
1756	<i>L'Héroïne</i>		10
1756-57	<i>Le Formidable</i>		12
1758-59	<i>L'Achille</i>		14
1759	<i>Le Tonnant</i>		1
1761	<i>Le Protée</i>		3
1761-62	<i>La Diligente</i>		3
1762	<i>La Thétis</i>		5
1763	<i>La Thétis</i>	7	
1764	<i>La Terpsichore</i>	7	
1768	<i>La Biche</i>	6	
1769	<i>Le Saint-Michel</i>	1	
1769	<i>Le Solitaire</i>	6	
1772	<i>La Tourterelle</i>	4	
1775	<i>La Tourterelle</i>	5	
1776	<i>Le Zodiaque</i>	6	
1776-77	<i>Le Magnifique</i>	13	
1778	<i>La Couronne</i>		5
1779	<i>Le Bizarre</i>		9
1779	<i>La Bretagne</i>		3
1780	<i>La Bretagne</i>		8
1781-82	<i>La Bretagne</i>		2
1782-83	<i>Le Terrible</i>		14
1786-1790	<i>L'Astrée</i>	41	
1790	<i>Le Vengeur</i>	2	
Total		109	103
Total général		213	

Source : AN, Paris, Marine, C⁷ 97

Annexe 26. Synthèse de la situation des équipages de la station des Îles sous le Vent (mai 1788)

Bâtiment	Types de bâtiment	Vivres restant jusqu'au	État-major	Officiers mariniers/Matelot/Soldats	Volontaires/surnuméraires, mousses/domestiques	À l'hôpital	Total général	Embarqué sur les goélettes
<i>Le Superbe</i>	Vaisseau	1 ^{er} novembre	25	394	80	51	489	48
<i>La Proserpine</i>	Frégate	1 ^{er} juin	17	200	38	0	255	21
<i>La Fine</i>	Frégate	1 ^{er} novembre	18	155	49	0	222	0
<i>La Mignone</i>	Frégate	1 ^{er} juin	10	115	30	0	155	0
<i>La Blonde</i>	Corvette	1 ^{er} juin	10	100	28	11	139	20
<i>Le Levrette</i>	Corvette	1 ^{er} juillet	8	57	17	0	82	0
<i>L'Aigrette</i>	Corvette	--	--	--	--	--	--	--
Total			89	1011	242	76	1342	89

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 278 f^o 130, 10 mai 1788, de Sainneville au secrétaire d'État de la Marine.

Annexe 27. Ration hebdomadaire à la mer

Tous les jours pour chaque homme	
Pain frais ou biscuit	24 onces ou 18 onces
Vin ou bière ou cidre	¾ pinte ou 1 pinte et demie
Dîners les sept premières semaines	
Dimanche	6 onces de lard salé cru
Lundi	Idem
Mardi	8 onces de bœuf salé
Mercredi	6 onces de lard salé
Jeudi	Idem
Vendredi et samedi	4 onces de morue crue ou 4 onces de légumes ou 3 onces de fromage ou 3 onces de riz avec 1 once de sucre ou 2 onces de légumes avec 1 once et demie de fromage
Dîners des semaines suivantes, pendant le reste de la campagne	
Dimanche, lundi, mardi, mercredi, jeudi	6 onces de lard
Vendredi et samedi	Comme les dîners des mêmes jours des sept premières semaines, à l'exception de la morue dont il ne sera pas fourni
Soupers	
Pendant toute la durée de la campagne	4 onces de légumes ou 2 onces de riz ou 3 onces de fromage ou 4 onces de prunes

Source : SHD, Vincennes, MS 74 f° 14, règlement du roi du 15 janvier 1785, pour la composition et la distribution des rations que le régisseur général des vivres de la Marine doit fournir tant dans les ports et rades qu'à la mer pendant six années consécutives qui ont commencé le 1er janvier 1784.

Annexe 28. État des gabares susceptibles de porter des munitions

Destination	Noms des gabares	Port de tonneau	Quantité de munition (en tonneaux)
Cabotage	<i>L'Écluse</i>	350	250
Cabotage	<i>La Guyane</i>	350	250
Cabotage	<i>Le Saumon</i>	350	350
Mission Baltique	<i>La Vigilante</i>	300	200
Va porter des vivres en Amérique	<i>Le Sincère</i>	300	200
Cabotage	<i>La Dorade</i>	200	100
Cabotage	<i>La Forte</i>	200	100
Total	--	2 050	1 350

Source : AN, Pierrefitte-sur-Seine, 306AP 22 f° 25/6, État des flûtes et des gabares du roi en état d'être employés aux transports

Annexe 29. Projet de règlement sur le fonctionnement de la station navale des Îles du Vent (1789)

Source : AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 206, 20 juin 1789.

Projet de règlement fait par le commandant des forces navales stationnées aux Îles du Vent, rectifié d'après les décisions du Conseil de la Marine, et qui doit être refondu par le dit commandant de la station, dans un règlement nouveau, dont l'exécution aura lieu.

ARTICLE PREMIER

Il ne sera plus accordé à l'avenir dans aucun cas, de logement en argent, aux officiers et élèves de la marine.

II

Les commandants des bâtiments du roi devant faire cuire leur pain frais à leurs bords, sa majesté n'allouera aucune somme pour le loyer des fours dont ils pourraient se servir à terre pour cet objet. Dans le cas où les fours des bâtiments seraient en radoub, ils prendront du pain frais chez le munitionnaire de la marine.

III

Dès l'instant où les officiers de santé auront jugé que les malades seront en état de sortir des hôpitaux, les commandants des bâtiments du roi auront la plus grande attention à les en faire retirer, et particulièrement les individus qui y seront au prix de la journée d'officier.

IV

Lorsque les commandants des bâtiments du roi seront dans la baie du Fort-Royal ils enverront leurs malades fiévreux, à l'hôpital du roi et tous les autres, à celui du Fort Bourbon.

V

Lorsqu'ils seront stationnés ailleurs, ils enverront également leurs convalescents, par les occasions qui se présenteront. L'officier commandant la station du Fort-Royal, prendra à son bord en subsistance, les convalescents qui sortiront de l'hôpital, à quelques bâtiments qu'ils appartiennent et les leur fera passer aussitôt qu'il le pourra.

VI

Ils prendront la viande fraîche, le sirop, le ratafia et autres objets, chez les négociants, ou autres individus, avec lesquels le commandant et le commissaire de la station auront passé des marchés, et que ce dernier leur indiquera.

VII

Il sera fourni trois fois par semaine des légumes sur le pied de quatre livres argent de France, pour cent hommes. Mais il ne sera pris dans les cas ordinaires, de viande fraîche, qu'une fois par semaine, à raison de demi-livre par homme, et si ces équipages ont souffert à la mer ou ont été surchargés de travail, il leur en sera fourni deux fois par semaine, de manière qu'une fois la règle, et deux l'exception.

VIII

La double ration accordée ci devant aux chirurgiens de service à l'hôpital du Fort-Bourbon ayant été supprimée, attendu que cet usage n'était pas conforme à ce qui est prescrit par l'ordonnance, il leur sera accordé, lorsqu'il y aura lieu seulement par le commandant et le commissaire de la station, un dédommagement ou gratification en argent, proportionné à la manière dont ils y auront servi, et au succès qu'ils y auront obtenu, mais cette gratification sera sensiblement inférieure à la valeur de la double ration, et il en sera rendu compte sur le champ au secrétaire d'état ayant le département de la marine, sans attendre le désarmement, lors duquel il sera fait retenue de cet objet, si la gratification n'a pas été jugée fondée.

IX

Il sera donné du punch aux équipages. *Description composition*

X

Il ne sera plus acheté du lest pour les bâtiments du roi, et les officiers qui les commandent feront en sorte de s'en pourvoir aux directions d'artillerie et du port, ou dans les divers lieux où ils relâcheront.

XI

Il sera agi de même pour les bois de chauffage, et excepté dans les cas de renouvellement de campagne, les commandants des bâtiments s'en pourvoiront à leurs différentes relâches, où se serviront de bois de démolition du port, qui seront propres à cet usage.

XII

Les commandants des bâtiments auront la plus grande attention à ne faire faire d'ouvrages chez les ouvriers de la ville, que lorsqu'ils ne pourront être exécutés par les ouvriers de la division, et par un ordre exprès signé du commandant de la station.

XIII

Ils ne prendront également chez les marchands de la ville, et autres fournisseurs des objets quelconques, que sur des billets du commandant de la station, faite de quoi ils ne seront point acquittés.

XIV

Dans les cas où les commandants de bâtiments du roi refuseraient des objets quelconques des magasins du roi, il n'en sera point fourni d'ailleurs, que par un ordre exprès du commandant de la station.

XV

Il ne sera désormais accordé de papier, plumes, encore, et autres fournitures de bureau qu'aux commandants, commissaire, et major de la station, aux officiers chargés du détail des bâtiments du roi, aux commis aux revues et aux approvisionnements ainsi qu'à celui préposé à l'hôpital des convalescents. Ces fournitures ne seront [...] surplus accordés aux personnes susnommés qu'après un an de campagne, et en conséquence de besoins relatifs aux services respectifs dont ils sont chargés.

XVI

Tous charpentier, calfats, voilier, etc., travaillant à terre pour le service du roi dans le port, recevra trente sols par jour en argent de France.

Tout journalier employé également par le port, aura 15 sols par jour. Les travaux pour le commerce, soit à bord, soit à terre, seront payés au prix courant du commerce. A l'égard des différents maîtres, le prix de leurs travaux à terre, pour le service du roi dans le port, sera réglé d'après les bases ci-dessus, par le commandant et le commissaire de la station, et lorsqu'ils travailleront pour le commerce, ils seront payés au prix du commerce même.

Annexe 30. Distribution des forces navales (1763)

Année 1763	Destinations	Noms des Bâtimens	Noms des Commandans	Port de Armement	Spécies d'Armement	Port de Disarmement	Spécies de Disarmement
	Sur la Côte.	Le Diligent	ex. Marolles	Breux	4. Mars	Breux	28. 7. 63
	Breux	Le Westmberland	ex. La Soupière	Le Caprais	28. 7. 63	id.	18. Janvier
	Cayenne	Le Praticien	Le Ch. de Grandaudard	Breux	4. avril	id.	28. Mars
	Maahou	Le Sage	ex. Laperol	oulon	4. Mars	oulon	18. avril
	Sur la côte de la Guadeloupe	Le Siff	Thomas Dorval	Breux	27. avril	Breux	11. 8. 63
	Sur la Côte	Le Peillon	ex. Montail	id.	7. May 1763	id.	28. Janvier
	Maahou	Le Solaire	Lauzy	Le Caprais	28. 7. 63	id.	11. Juin
	Sur la Côte	Le Hazard	faucher	oulon	5. Janvier	oulon	2. Mars
	Maahou	Le Bonavent	Le Ch. de Castillon	id.	id.	id.	id.
	Sur la Côte	Le St Michel	ex. Guandria	Le Caprais	28. 7. 63	Breux	11. Janvier
	W.	Le Doudelot	Comie	oulon	9. Juillet	oulon	10. 7. 63
		Le Regatta					
	En Croisière	Le Praticien	ex. Moiric	oulon	27. Juin	oulon	27. 9. 63
	Sur la Martinique	Le Chetiv	ex. Dufour	Breux	27. avril	Breux	28. Mars
	Sur la Dominique	Le Heroine	Le Ch. ex. Goupy	id.	19. Juin	id.	7. 7. 63
	Sur la Croisière	Le Sironne	Le Ch. ex. Cillan	id.	7. May	id.	28. Janvier
	Maahou	Le Reynier	ex. La Sappe Vertueuse	oulon	27. Juin	oulon	4. 8. 63
	Sur la Dominique	Le Chimere	Le Ch. ex. Dampiere	oulon	2. Janvier	id.	12. Juin
	En Course	Le Malicieuse	Beaunier de Charanvaux	oulon	10. 7. 63	Breux	2. May
	Cayenne	Le Bourdie	Boucault	oulon	16. avril	id.	20. Juin
	Sur la Côte	Le Diligent	D'Aublimont	Breux	28. 7. 63	id.	14. May
	Sur la Côte	Le Jean de la Croix	ex. L'entraine	oulon	20. avril	Breux	21. Janvier
	En Course	Le Biche	ex. L'Esle	Breux	20. avril	Breux	20. Juin
	Sur la Côte	Le Fortune	Beaunier	Marseille	21. Mars	oulon	15. avril
	W.	Le Conterre	Le Noue	Breux	2. May	oulon	20. May
		Le Corviller					
	Sur la Côte	Le Calipso	Goudee	Breux	14. Mars	Breux	21. 7. 63
	Sur la Dominique	Le Bergere	ex. Lor	id.	19. avril	oulon	5. 7. 63
	Sur la Côte	Le Ambition	La Salle Bonneau	id.	20. avril	Breux	22. Juin
	Sur la Côte	W.	Jean Carbone	id.	29. Mars	oulon	20. 8. 63
	Sur la Dominique	Le St. April	ex. Vauvoulaw	id.	16. 7. 63	id.	20. Juin
	En Course	Le Pinonville	ex. Jauours	id.	27. avril	Breux	18. 8. 63
		Le Scault					
	Sur la Côte	Le Marie	La Fontaine	Breux	4. avril	oulon	12. avril
	W.	Le Neptune	Gilber	id.	id.	id.	id.
		Le Chébecc					
	Sur la Côte	Le Requino	Thouret	oulon	17. Juillet	oulon	18. Mars
	Sur la Côte	Le Serpens	Marin	id.	id.	id.	id.
	En Croisière	Le Camelon	ex. Dompas	id.	16. Mars	id.	28. 9. 63
	W.	Le Benard	Le Ch. de Surmbourg	id.	27. Juin	id.	2. Juin
	W.	Le Singe	Durand ex. Saune	id.	16. Mars	id.	4. 8. 63

Source : AN, Paris, Marine, B⁵ 6

Annexe 31. Distribution des forces navales par stations (1789)

Distribution par Stations et Missions particulières des Bâtimens du Roi actuellement à la Mer.

Numéro	Classe	Nom	Port	Commandant	Station	Notes
Méditerranée						
1.	T.	L'Impératrice	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
6.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
8.	R.	La Couronne	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
12.	T.	La Reine	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
14.	B.	La Bataille	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
18.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
22.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
24.	T.	La Bataille	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
Midi Vent						
2.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
4.	R.	La Couronne	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
10.	T.	La Reine	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
12.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
17.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
20.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
21.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
S. Domingue						
3.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
7.	T.	La Reine	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
9.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
11.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
18.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
22.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
24.	B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
Côte d'Afrique						
5.	R.	La Couronne	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
16.	B.	La Couronne	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
16.	R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral
Inde						
Novelle Station						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
LO.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Bâtimens attachés au service des Isles de France et de Bourbon						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Ancienne Station						
Bâtimens rappelés						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
LO.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Missions particulières dans l'Inde						
attendus						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Bâtimens qui ont porté successivement des Campes des Indes en des Missions dans l'Inde et l'Isle de France. Attendus						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
LO.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Isle de France						
Bâtimens rappelés qui faisoient partie de l'ancienne Station						
R.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
T.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
Isle de France						
Bâtimens rappelés qui faisoient partie de l'ancienne Station						
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral
B.	L'Espérance	Seyde	16 7 11	1 ^{er} de Cay	Off. de l'Amiral	Off. de l'Amiral

Source : AN, Paris, Marine, B⁵ 29

Annexe 32. Situation des vivres pour la station des Îles du Vent (1789)

1789
Station des Îles du Vent,
aux Ordres de Monsieur le Vicomte de Sartine, 1^{er} Juin 1789.
Vivres et Rafraîchissements.
État Général des Vivres et autres Rafraîchissements Existants à bord
des Bâtimens de la Division des Îles du Vent, le 1^{er} Juillet 1789, pour le Voyage à Cap-Haïtien
et à celle de Saint-Domingue, le 1^{er} Août 1789, par le Voyage à Cap-Haïtien.
Savoir.

Natures des vivres.	Vaisseau l'Albatros.	Frigates		Corvette la Ponette.	Brisons.			Total Général des vivres.
		la Douille.	l'Active.		le Sirois.	l'Espérance.	l'Espérance.	
Blé	quintal 311 60	118 60	178 60	55 35	5 60	21	18 20	630 95
Idem	105	181 83	200 69	110 70	4	44 12	60 30	1177 30
Blé de pays	304	147 21	210	86	5	18 60	21	876 61
Idem	10	9 10	44		2	4	11	64 10
Blé de la Louisiane	quintal 128 80	95 10	88 60	24 30	2	18 60	8 15	464 55
Idem				9 90				9 90
Idem	6 77	4		2				9 90
Idem	17	10 34	5 33	7 76	10			15 30
Idem	169 50	68 8	78 02	48 30	2	25 1	1 10	441 00
Idem		17	12 99	41 30		16 30	16 6	401 00
Idem	15	6 10	9 72	7 1		1 62	40	41 72
Idem	18	3 50	5 50	1		1 5	95	35 00
Idem	180	16 8	15 11	10		15	65	20 00
Idem	4 78	108 25	19	4 80		50	3 30	2 25
Idem	36	12	11			5	2	68
Idem	2 50	41		10		2	1 1	68
Idem	2 40	1 80		4 30		4	18	26
Idem	4	2	2					4
Idem	12	11	6	10		2		31
Idem	28	8	38					74
Idem	6	77				10		83
Idem	5 15	2 3	2 25	80		2	78	30
Idem	100	80	61	60		24		325
Idem		108	400			17		525
Idem	12 25		5 97			80		18
Idem	11 30		1 11			1 66		15
Idem	16	6	1	10		1 75		37
Idem	9	25	40			2		74
Idem	1 10	4	4				1 15	9
Idem	1 36	1	1				60	62

Arrêté par Nous Commissaire des ports et Armes
 de la Marine et des Académies du Roi.
 A Bord du V^{eu} l'Albatros au fort Royal, le 1^{er} Juillet 1789.
Amyot

AN, Paris, Marine, B⁴ 279 f^o 213, états des vivres et des rafraîchissements, 1^{er} juillet 1789, rédigés par le commissaire M. Amyot.

Annexe 33. List of his Majesty's ships, 1789

Administrative Office The present disposition of His Majesty's Ships and Vessels in Sea Pay
1st January 1789

Rate	Ships	V ^o of Guns	Commanders	Lieutenants	When last Comm ^d	When last debar ^d	When last debar ^d	Disposition
Jamaica								
Under the command of Comm ^r Gardner								
4	Europe	50	387	Com ^d Gardner, J. Hancock, J. Green, W. Black, S. Lucia	1788	20 Jan ^r	1789	Cap ^t 27 Dec ^r
5	Expedition	44	250	Com ^d Woodward	1788	20 Jan ^r	1788	Cap ^t 7 Mar ^r
	Amphion	32	200	J. Brown, H. Gardner, H. Baker	1787	18 July	1787	Cap ^t 11 Oct ^r
	Asia	30	200	Com ^d Panier, W. Ballard	1787	20 Sep ^r	1787	Cap ^t 6 Jan ^r
6	Surina	20	100	A. Sutton, Geo. Hill, J. Woodley	1787	25 Sep ^r	1788	Cap ^t 3 May ^r
	St. Colypse	16	100	W. Mitchell, A. Gordon	1787	27 Jan ^r	1787	Cap ^t 16 Sep ^r
	Cygnat	14	100	H. Roberts, R. Dumas	1787	5 Jan ^r	1787	Cap ^t 17 Mar ^r
	Arct	14	70	J. Dawson, S. de la Vigne, S. Jones	1787	8 Jan ^r	1787	Cap ^t 27 Sep ^r
1,137								

Administrative Office Abstract of the Monthly List
1st January 1789

Rate	Ships	V ^o of Guns	Rate	Ships	V ^o of Guns
At Jamaica					
4	1	387	5	3	440
5	3	650	6	2	250
6	1	100	Ships	1	55
Ships	2	270	Ships	1	15
		1,407	Ships		8
Leeward Islands					
4	1	320	5	1	250
5	1	200	6	7	980
6	2	360	Ships	17	1,100
Ships	2	200	Cutters	15	720
		1,080			10
North America					
5	1	200	2	2	344
6	2	360	3	11	5,650
Ships	2	170	5	4	880
		730	6	3	300
Mediterranean					
4	2	674	Ships	2	210
5	4	800	Ships	4	170
6	3	500			29
Ships	4	370			8,054
Cutters	2	110			5
		2,454			1
At Borne					
			Ships	1	100
At Pondicherry					
					2
					300

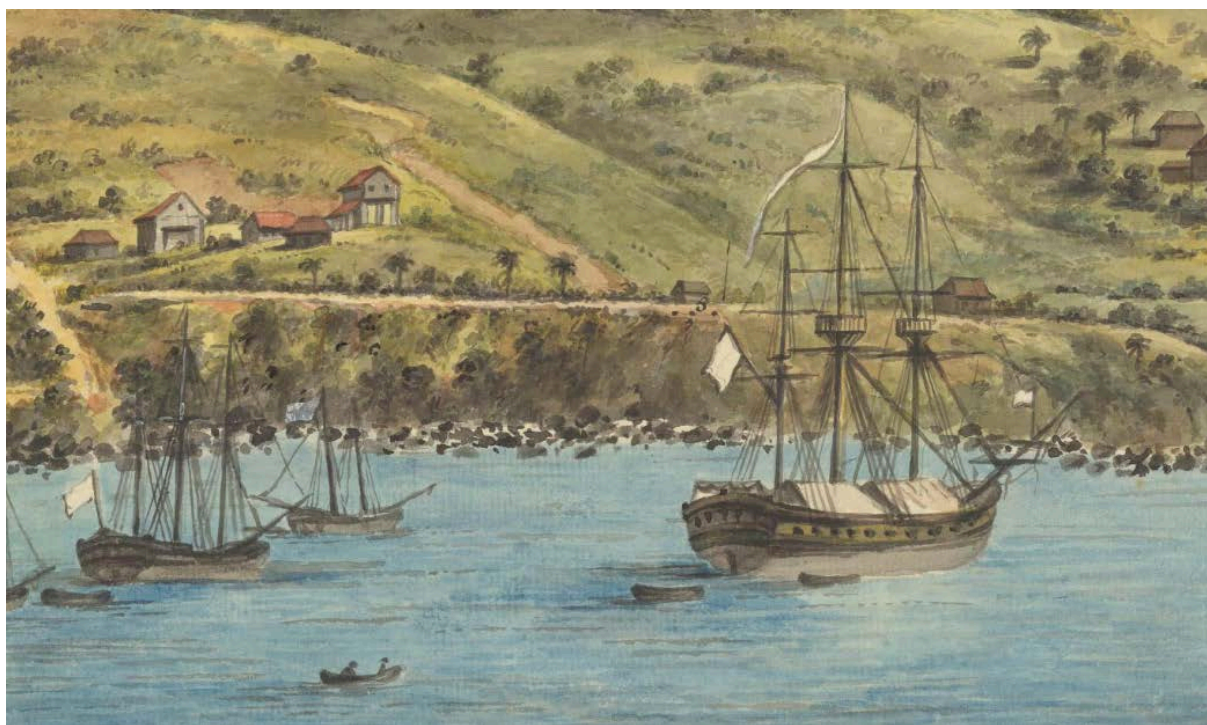
Source : Public Record Office, Kew, ADM 8/65, The present disposition of his Majesty ships and vessels in sea pay

Annexe 34. Vue de Fort-Royal de la Martinique



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : BnF, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 224 DIV 3 P 20 D, Nicolas-Marie François Ozanne, Jeanne François Ozanne, Le Cul-de-Sac dans l'isle de la Martinique, vu du mouillage, 1780.

Annexe 35. Bâtiment en station à l'île de Tobago (détail)

Source : Bnf, département Cartes et plans, GE SH 18 PF 159 DIV 5 P 8, *Vue du Port-Louis chef lieu de l'Isle de Tabago, prise de la pointe de sable, dédiée à Monseigneur le Maréchal de Castries, mai 1787.*

Annexe 36. Plan du Port-au-Prince



Source : Bnf, Cartes et plans, GESHI8PF149 DIV7P15, La Merveillère, Plan de la ville du Port-au-Prince, 1788 (consulté sur Gallica)

LES STATIONS NAVALES

Annexe 37. La station navale de l'océan Indien (1784-1792)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
Année 1784					
<i>Le Fendant</i>	Peynier	Vaisseau 74	Février 1782	Échouage septembre 1784	Brest/--
<i>L'Argonaute</i>	Clavières	Vaisseau 74	Février 1782	Mars 1786	Brest/Brest
<i>Le Saint-Michel</i>	Beaumont	Vaisseau 64	Février 1784	Mars 1786	Rochefort/Rochefort
<i>La Précieuse</i>	Cypieres	Frégate 12	Novembre 1783	Mars 1788	Toulon/Brest
<i>La Surveillante</i>	Amé de Laune	Frégate 12	Mai 1783	Avril 1786	Brest/Brest
<i>Le Coventry</i>	Joyeuse	Frégate 8	Janvier 1783	Janvier 1785	--/Brest
<i>Le Bellone</i>	Castebelle	Frégate 12	Juillet 1781	1 ^{er} trimestre 1785	Brest/Brest
<i>La Subtile</i>	La Croix de Castries	Corvette	Octobre 1784	Décembre 1787	Lorient/--
<i>L'Auguste</i>	Chateauvert Geslin	Corvette	--	--	Acheté en Inde
<i>Le Brillant</i>	Keranissant	Vaisseau 64	Mars 1776	--	Rochefort/--
<i>Le Petit Annibal</i>	Beaulieu	Vaisseau 50		Mars 1786	Grande-Bretagne/Rochefort
<i>Le Héros</i>	Suffren	Vaisseau 74	Mars 1781	Mars 1784	Brest/Toulon
<i>Le Hardy</i>	Kerhué	Vaisseau 64	--	Juin 1784	Toulon/Toulon
<i>Le Sphinx</i>	Chilleau	Vaisseau 64	Mars 1781	Avril 1784	Brest/Rochefort
<i>L'Artésien</i>	Vignes d'Arrac	Vaisseau 64	Mars 1781	Avril 1784	Brest/Rochefort
<i>Le Vengeur</i>	Cucerville	Vaisseau 64	Mars 1781	--	Brest/Bourbon
<i>L'Ajax</i>	Regle	Vaisseau 64	--	Juin 1784	--/Rochefort
<i>Le Flamand</i>	Saint-Félix	Vaisseau 56	--	Mai 1784	--/Rochefort
<i>L'Annibal</i>	D'Aymar	Vaisseau 74	Mars 1781	Avril 1784	Brest/--
1785					
<i>L'Argonaute</i>	Clavières	Vaisseau 74	Février 1782	Avril 1786	Brest/Brest

<i>Le Brillant</i>	Keranissant	Vaisseau 64	Mars 1776	--	Rochefort/Rochefort
<i>Le Saint-Michel</i>	Beaumont	Vaisseau 64	Février 1784	Mars 1786	Rochefort/Rochefort
<i>Le Petit Annibal</i>	Beaulieu	Vaisseau 50	--	Mars 1786	Grande-Bretagne/Rochefort
<i>La Vénus</i>	Rosily	Frégate 18	Février 1785	Juin 1788	Brest/Port-Louis (IdF)
<i>La Précieuse</i>	Cypieres	Frégate 12	Novembre 1783	Mars 1788	Toulon/Brest
<i>La Surveillante</i>	Valois	Frégate 12	Mai 1783	Avril 1786	Brest/Brest
<i>La Résolution</i>	D'Entrecasteaux	Frégate 44	Mai 1785	Février 1789	Brest/Port-Louis (IdF)
<i>La Subtile</i>	La Croix de Castries	Corvette	Octobre 1784	Avril 1788	Lorient/Brest
<i>La Prévoyance</i>	Saulnier de Montevit	Corvette	--	--	Acheté et vendue en Inde
<i>L'Auguste</i>	Chateauvert Geslin	Corvette	--	--	Acheté en Inde
1786					
<i>La Résolution</i>	D'Entrecasteaux	Frégate 44	Mai 1785	Février 1789	Brest/Port-Louis (IdF)
<i>La Vénus</i>	Rosily	Frégate 18	Février 1785	Juin 1788	Brest/Port-Louis (IdF)
<i>La Précieuse</i>	Kersauzon	Frégate 12	Novembre 1783	Mars 1788	Toulon/Brest
<i>La Calypso</i>	Kergariou Locmaria	Frégate 12	Avril 1784	Décembre 1789	Brest/Brest
<i>La Subtile</i>	Le Croix de Castries	Corvette	Septembre 1784	Avril 1788	Lorient/Brest
<i>Le Marquis de Castries</i>	Richery	Gabare	--	1789	Condamnée à Pondichéry
1787					
<i>La Résolution</i>	D'Entrecasteaux	Frégate 44	Mai 1785	Février 1789	Brest/Port-Louis (IdF)
<i>L'Astrée</i>	Saint-Riveul	Frégate 12	Avril 1787	Février 1790	Brest/Brest
<i>La Vénus</i>	Rosily	Frégate 18	Février 1785	Juin 1788	Brest/Port-Louis
<i>La Précieuse</i>	Kersauzon	Frégate 12	Novembre 1783	Mars 1788	Toulon/Brest
<i>La Calypso</i>	Kergariou Locmaria	Frégate 12	Avril 1786	Septembre 1789	Brest/Brest
<i>La Subtile</i>	La Croix de Castries	Corvette	Septembre 1784	Avril 1788	Lorient/Brest
<i>Le Duc de Chartres</i>	Kersaint (vicomte de)	Corvette	--	--	--/--
<i>L'Écureuil</i>	Saulnier	Corvette	Février 1787	--	Brest/--
<i>Le Marquis de Castries</i>	Richery	Gabare	--	1789	Condamnée à Pondichéry

<i>L'Amphitrite</i>	Médine	Flûte	1785	--	--/--
1788					
<i>La Résolution</i>	Kéroulas de Cohars	Frégate 44	Novembre 1787	Février 1789	Port-Louis (IdF)/Port-Louis (IdF)
<i>La Méduse</i>	Rosily	Frégate 18	Décembre 1787	Fin 1791	Lorient/--
<i>La Vénus</i>	Tanouarn	Frégate 18	Février 1785	Naufrage 1789	Brest/--
<i>La Dryade</i>	Kersaint (chevalier de)	Frégate 18	Décembre 1787	1790	Lorient/--
<i>L'Astrée</i>	Saint-Riveul	Frégate 12	Avril 1787	Février 1790	Brest/Brest
<i>La Calypso</i>	Kergariou Locmaria	Frégate 12	Avril 1786	Septembre 1789	Brest/Brest
<i>La Prosélyte</i>	La Tullaye	Frégate 12	Juillet 1788	Août 1789	Brest/Brest
<i>La Pénélope</i>	--	Frégate 18	--	Naufrage Octobre 1788	--
<i>La Pandour</i>	Préville	Brick	--	--	--/--
<i>Le Fanfaron</i>	Callamand	Brick	Novembre 1787	Mai 1790	Brest/--
<i>La Bienvenue</i>	Duport Mablan	Flûte	--	--	--
<i>Le Marquis de Castries</i>	Richery	Gabare	--	1789	Condamnée à Pondichéry
1789					
<i>La Thétis</i>	Macnemara	Frégate 18	Septembre 1788	Fin 1791	Brest/--
<i>La Nymphe</i>	Fournouse	Frégate 18	Juillet 1788	Janvier 1791	Brest/--
<i>La Méduse</i>	Rosily	Frégate 18	Décembre 1787	Fin 1791	
<i>La Vénus</i>	Tanouarn	Frégate 18	Février 1785	Naufrage 1789	Brest
<i>La Dryade</i>	Kersaint (chevalier de)	Frégate 18	Décembre 1787	Avril 1790	Lorient/--
<i>La Résolution</i>	Keroullas de Cohars	Frégate 44	Novembre 1787	Février 1789	Port-Louis (IdF)/Condamnation
<i>L'Astrée</i>	Saint-Riveul	Frégate 12	Avril 1787	Février 1790	Brest/Brest
<i>La Calypso</i>	Kergariou Locmaria	Frégate 12	Avril 1786	Septembre 1789	Brest/Brest
<i>La Pandour</i>	Préville	Brick	--	--	--/--
<i>Le Fanfaron</i>	Callamand	Brick	Novembre 1787	Mai 1790	Brest/--
<i>La Bienvenue</i>	Duport Mablan	Flûte	--	Début 1792	Le Havre et Brest/--
<i>Le Marquis de Castries</i>	Richery	Gabare	--	1789	Condamnée à Pondichéry

1790					
<i>La Thétis</i>	Macnemara	Frégate 18	Septembre 1788	Fin 1791	Brest/--
<i>La Méduse</i>	Rosily	Frégate 18	Décembre 1787	Fin 1791	Lorient/--
<i>La Dryade</i>	Kersaint (chevalier de)	Frégate 18	Décembre 1787	Avril 1790	Lorient/--
<i>La Nymphé</i>	Fournouse	Frégate 18	Juillet 1788	Janvier 1791	Brest/--
<i>La Bienvenue</i>	Duport Mablan	Flûte	--	Début 1792	Le Havre et Brest/--
1791					
<i>La Thétis</i>	Duport Mablan	Frégate 18	Septembre 1788	Fin 1791	Brest/--
<i>La Méduse</i>	Rosily	Frégate 18	Décembre 1787	Fin 1791	Lorient/--
<i>La Bienvenue</i>	Haumont	Flûte	--	Début 1792	Le Havre et Brest/--
<i>La Cybèle</i>	Saint-Félix	Frégate 18	Avril 1791	--	Brest/--
<i>L'Atalante</i>	Bolle	Frégate 12	Avril 1791	--	Brest/--
<i>La Résolue</i>	Callamand	Frégate 12	Avril 1791	--	Brest/--
1792					
<i>La Cybèle</i>	Saint-Félix	Frégate 18	Avril 1791	--	Brest/--
<i>L'Atalante</i>	Bolle	Frégate 12	Avril 1791	--	Brest/--
<i>La Résolue</i>	Callamand	Frégate 12	Avril 1791	--	Brest/--
<i>La Fidèle</i>	Rosily	Frégate 12	Mars 1792	--	Brest/--
<i>La Recherche</i>	D'Entrecasteaux	Gabare	Septembre 1791	1793	Brest/--
<i>L'Espérance</i>	Huon de Kermadec	Gabare	Septembre 1791	1793	Brest/--

Annexe 38. La station navale de la Méditerranée (1764-1792)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
1764					
<i>L'Hippopotame</i>	Fabry	Vaisseau 50	1 novembre 1763	6 avril 1764	Rochefort/Rochefort
<i>Le Fier</i>	Barras de Saint-Laurent	Vaisseau 50	1 novembre 1763	23 mars 1764	Rochefort/Rochefort
<i>La Topaze</i>	Luxembourg	Frégate 8	21 novembre 1763	12 mai 1764	Toulon/Toulon
<i>La Chimère</i>	Bausset	Frégate 12	1 novembre 1763	12 mai 1764	Toulon/Toulon
<i>La Malicieuse</i>	La Motte-Piquet	Frégate 8	1 Novembre 1763	Mars 1764	Brest/Brest
<i>La Terpsichore</i>	La Porte-Vezins	Frégate 12	11 novembre 1763	17 avril 1764	Brest/Brest
<i>La Diligente</i>	Traversay	Frégate 8	19 septembre 1764	19 mars 1765	Rochefort/Rochefort
<i>La Danaé</i>	Nieuil	Frégate 8	22 mai 1764	1 décembre 1764	Brest/Brest
<i>La Pléiade</i>	Sade	Frégate 8	24 mai 1764	17 novembre 1764	Toulon/Toulon
<i>La Gracieuse</i>	Dabon	Frégate 12	24 mai 1764	10 novembre 1764	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Suffren	Chébec	24 mai 1764	5 novembre 1764	Toulon/Toulon
<i>Le Renard</i>	Guirand de la Brillance	Chébec	24 mai 1764	5 novembre 1764	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Narbonne Peles	Chébec	24 mai 1764	5 novembre 1764	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Chabert de Congolin	Barque	10 juin 1764	24 décembre 1764	Toulon/Toulon
<i>La Duchesse</i>	Darband de Jonques	Galère	29 juin 1764	11 septembre 1764	Toulon/Marseille
<i>L'Ambitieuse</i>	Pigache	Galère	19 juin 1764	11 septembre 1764	Toulon/Marseille
<i>Le Sceptre</i>	Chezac	Vaisseau 74	5 juin 1764	7 septembre 1764	Brest/Brest
<i>Le Vaillant</i>	Fabry	Vaisseau 64	30 juillet 1764	20 octobre 1764	Lorient/Toulon
<i>Le Solitaire</i>	Ternay	Vaisseau 64	5 juin 1764	20 septembre 1764	Brest/Brest
<i>L'Union</i>	Rochechouart	Vaisseau 64	5 juin 1764	7 septembre 1764	Brest/Brest
<i>La Terpsichore</i>	Braquemont	Frégate 12	22 mai 1764	1 décembre 1764	Brest/Brest
1765					
<i>La Chimère</i>	Faucher	Frégate 12	6 décembre 1764	22 janvier 1765	Toulon/Toulon
<i>Le Requin</i>	Coriolis	Chébec	6 décembre 1764	26 janvier 1765	Toulon/Toulon

<i>Le Séduisant</i>	Faudran de Taillade	Chébec	6 décembre 1764	30 janvier 1765	Toulon/Toulon
<i>L'Utile</i>	Du Chaffault	Vaisseau 56	11 avril 1765	1 novembre 1765	Rochefort/Rochefort
<i>La Pléiade</i>	Semmerville	Frégate 8	6 avril 1765	31 janvier 1766	Toulon/Toulon
<i>L'Héroïne</i>	Grasse	Frégate 8	14 avril 1765	7 octobre 1765	Brest/Brest
<i>La Licorne</i>	Breugnou	Frégate 8	14 avril 1765	26 novembre 1765	Brest/Brest
<i>La Terpsichore</i>	Marchainville	Frégate 12	14 avril 1765	14 août 1765	Brest/Brest
<i>La Biche</i>	Roussel de Préville	Frégate	26 avril 1765	14 août 1765	Brest/Brest
<i>La Gracieuse</i>	D'Apchon	Frégate 12	6 avril 1765	10 août 1765	Toulon/Toulon
<i>La Topaze</i>	Barjetton	Frégate 8	27 avril 1765	16 décembre 1765	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Neauvier de Château Vert	Barque	27 avril 1765	8 août 1765	Toulon/Toulon
<i>L'Etna</i>	Vialis L'Ainé	Galiote à bombe	20 mars 1765	27 septembre 1765	Toulon/Toulon
<i>La Salamandre</i>	Dubourques	Galiote à bombe	20 mars 1765	27 septembre 1765	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Framont	Chébec	6 avril 1765	29 septembre 1765	Toulon/Toulon
<i>Le Renard</i>	Champourcin	Chébec	6 avril 1765	23 novembre 1765	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Suffren	Chébec	6 avril 1765	29 septembre 1765	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Damas	Chébec	6 avril 1765	23 novembre 1765	Toulon/Toulon
<i>L'Écluse</i>	Gouzellon de Belizal	Gabare	25 mai 1765	12 juillet 1765	Brest/Brest
<i>La Danube</i>	Bombelle	Flûte	23 septembre 1765	6 mars 1766	Rochefort/Rochefort
<i>L'Infidèle</i>	Thomas Dorves	Frégate 12	28 octobre 1765	18 février 1766	Le Havre/Brest
1766					
<i>Le Protecteur</i>	Listenois (prince de)	Vaisseau 74	1 juin 1766	2 décembre 1766	Toulon/Toulon
<i>L'Altier</i>	Missiessy Quiès	Vaisseau 64	1 juin 1766	2 décembre 1766	Toulon/Toulon
<i>La Chimère</i>	Tressemanes	Frégate 12	Juin 1766	7 février 1767	Toulon/Toulon
<i>La Sultane</i>	Grasse Briançont	Frégate 12	Juin 1766	7 février 1767	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Clavières -	Chébec	3 mai 1766	26 octobre 1766	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Loz	Chébec	30 mai 1766	26 octobre 1766	Toulon/Toulon
<i>Le Renard</i>	Champourcin	Chébec	12 juin 1766	20 novembre 1766	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Gabarres	Chébec	12 juin 1766	20 novembre 1766	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Gouzellon de Belizal	Corvette	18 novembre 1766	27 janvier 1767	Brest/Brest

<i>L'Hirondelle</i>	Chabert de Congolin	Barque	22 mai 1766	27 décembre 1766	Toulon/Toulon
1767					
<i>L'Union</i>	Breugnou	Vaisseau 64	7 avril 1767	21 juillet 1767	Brest/Brest
<i>La Sincère</i>	Durfort	Frégate 12	29 mars 1767	25 octobre 1767	Le Havre/Brest
<i>La Chimère</i>	Grasse Briançon	Frégate 12	Avril 1767	29 août 1767	Toulon/Toulon
<i>La Biche</i>	Thomas Dorves	Frégate	4 avril 1767	24 octobre 1767	Brest/Brest
<i>La Pléiade</i>	La Poype-Vertrieux	Frégate 8	Juin 1767	Octobre	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Briqueville	Corvette	8 avril 1767	3 septembre 1767	Brest/Brest
<i>Le Rusé</i>	Gasques	Chébec	7 avril 1767	29 août 1767	Brest/Toulon
<i>Le Renard</i>	Flogergues	Chébec	16 avril 1767	24 octobre 1767	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	La Clue	Chébec	16 avril 1767	24 octobre 1767	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Souilhac	Barque	25 septembre 1767	17 avril 1768	Toulon/Toulon
<i>La Bricole</i>	Balleroy	Flûte	Aout 1767	Aout 1768	Rochefort/Brest
<i>Le Séduisant</i>	Gravier	Chébec	Mai 1767	Novembre 1767	Toulon/Toulon
1768					
<i>La Provence</i>	Broves	Vaisseau 64	25 août 1768	30 décembre 1768	Toulon/Toulon
<i>Le Sagittaire</i>	Fabry	Vaisseau 50	20 juin 1768	10 décembre 1768	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Modène	Frégate 12	25 août 1768	Mars 1769	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Venel	Frégate 8	25 août 1768	24 décembre 1768	Toulon/Toulon
<i>La Sultane</i>	Sade	Frégate 12	19 juillet 1768	16 mars 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Topaze</i>	D'Albert de Saint-Hippolite	Frégate 8	19 juillet 1768	10 mai 1769	Toulon/Toulon
<i>La Pléiade</i>	D'Apchon	Frégate 8	19 novembre 1767	12 mai 1768	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Saint-Césaire	Chébec	4 mai 1768	14 décembre 1768	Toulon/Toulon
<i>Le Renard</i>	Cohorn	Chébec	15 mai 1768	21 novembre 1768	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	La Croix de Gaujeac	Chébec	8 juillet 1768	7 mars 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	D'Albert de Rions	Chébec	20 juin 1768	1 janvier 1769	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Chabert de Congolin	Barque	22 mai 1768	7 décembre 1768	Toulon/Toulon
1769					
<i>L'Atalante</i>	Broves	Frégate 12	4 avril 1769	6 novembre 1769	Toulon/Toulon

<i>La Flèche</i>	D'Oppède	Corvette	19 mars 1769	21 octobre 1769	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Vialis L'Ainé	Barque	Février 1769	14 janvier 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Raymondis	Chébec	15 février 1769	16 septembre 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Glandevès	Chébec	15 février 1769	6 décembre 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Rusé</i>	Dumas d'Anthlézy	Chébec	4 avril 1769	6 décembre 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Rusé</i>	Selve	Chébec	4 décembre 1768	15 février 1769	Toulon/Toulon
<i>Le Gros Ventre</i>	Beaumont	Flûte	4 août 1769	1 décembre 1769	Toulon/Toulon
1770					
<i>La Provence</i>	Moriès	Vaisseau 64	16 juin 1770	29 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Sagittaire</i>	Faucher	Vaisseau 50	16 juin 1770	29 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>L'Atalante</i>	D'Oppède	Frégate 12	17 mai 1770	19 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Darband de Jonques	Frégate 8	16 juin 1770	19 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Sade	Frégate 12	13 juillet 1770	3 décembre 1770	Toulon/Toulon
<i>La Chimère</i>	Lyle Callian	Frégate 12	24 juin 1770	3 décembre 1770	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Guirand de la Brillance	Barque	16 juin 1770	2 octobre 1770	Toulon/Toulon
<i>L'Etna</i>	Martelhy	Galiote à bombe	16 juin 1770	30 septembre 1770	Toulon/Toulon
<i>La Salamandre</i>	Champourcin	Galiote à bombe	16 juin 1770	30 septembre 1770	Toulon/Toulon
<i>La Tamponne</i>	Cillard	Gabare	3 février 1770	15 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Coriolis	Chébec	17 mai 1770	2 octobre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Saint-Césaire	Chébec	17 mai 1770	25 octobre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Gavares	Chébec	5 juillet 1770	13 décembre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Renard</i>	Barjetton	Chébec	5 juillet 1770	13 décembre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Rusé</i>	Tressemanes	Chébec	Juillet 1770	18 novembre 1770	Toulon/Toulon
<i>Le Serpent</i>	Cambray	Chébec	Juillet 1770	18 novembre 1770	Toulon/Toulon
1771					
<i>La Pléiade</i>	Glandevès	Frégate 8	Janvier 1771	Juin 1771	Toulon/Toulon
<i>La Topaze</i>	Durand de Saulse	Frégate 8	24 janvier 1771	Juin 1771	Toulon/Toulon
<i>L'Atalante</i>	D'Apchon	Frégate 12	16 avril 1771	17 octobre 1771	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Tressemanes	Frégate 12	16 avril 1771	17 octobre 1771	Toulon/Toulon

<i>La Mignone</i>	Chabert de Congolin	Frégate 8	16 avril 1771	17 Octobre 1771	Toulon/Toulon
<i>La Gracieuse</i>	Narbonne Peles	Frégate 12	10 juillet 1771	10 janvier 1772	Toulon/Toulon
<i>La Chimère</i>	Mayrargues	Frégate 12	5 octobre 1771	11 avril 1772	Toulon/Toulon
<i>La Pléiade</i>	La Poype Vertrieux	Frégate 8	5 octobre 1771	5 avril 1772	Toulon/Toulon
<i>La Topaze</i>	Faudran de Taillade	Frégate 8	7 octobre 1771	5 avril 1772	Toulon/Toulon
<i>La Flèche</i>	Roy de la Grange	Corvette	10 juillet 1771	23 janvier 1772	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Gantès	Chébec	29 juin 1771	29 Septembre 1771	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Boadès	Chébec	29 juin 1771	29 Septembre 1771	Toulon/Toulon
1772					
<i>La Sultane</i>	D'Oppède	Frégate 12	4 janvier 1772	23 juillet 1772	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	La Croix de Gaujeac	Frégate 8	4 janvier 1772	23 juillet 1772	Toulon/Toulon
<i>L'Atalante</i>	Lyle Callian	Frégate 12	4 avril 1772	4 décembre 1772	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Suffren	Frégate 8	Décembre 1772	24 juin 1773	Toulon/Toulon
<i>La Flèche</i>	Mandolx	Corvette	9 avril 1772	23 décembre 1772	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Durfort	Chébec	12 mai 1772	24 octobre 1772	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Coriolis	Chébec	11 mai 1772	15 novembre 1772	Toulon/Toulon
<i>Le Rusé</i>	Castellane Majastre	Chébec	29 mai 1772	6 juillet 1772	Toulon/Toulon
1773					
<i>La Chimère</i>	Blotfier	Frégate 12	Fin 1772	18 Juin 1773	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Suffren	Frégate 8	Novembre 1772	24 juin 1773	Toulon/Toulon
<i>La Pléiade</i>	La Clue	Frégate 8	Juin 1773	Janvier 1774	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Guirand de la Brillance	Frégate 12	18 juin 1773	9 décembre 1773	Toulon/Toulon
<i>La Sardine</i>	Cohorn	Corvette	18 juin 1773	9 décembre 1773	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Mandolx	Chébec	Juillet 1773	30 septembre 1773	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Castellane Majastre	Chébec	Juillet 1773	30 septembre	Toulon/Toulon
<i>L'Éclair</i>	Martelhy	Barque	Avril 1773	31 mars 1774	Toulon/Toulon
1774					
<i>La Ferme</i>	--	Vaisseau 56	--	--	Rochefort/--
<i>Le Flamand</i>	--	Vaisseau 56	--	--	Rochefort/--

<i>L'Atalante</i>	Moriès	Frégate 12	14 avril 1774	Novembre 1774	Toulon/Toulon
<i>Le Zéphyr</i>	Monteil	Frégate 8	23 mars 1774	Janvier 1775	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Tressemanes	Frégate 12	16 juin 1774	23 janvier 1775	Toulon/Toulon
<i>La Flore</i>	Peynier	Frégate 8	1 juin 1774	10 septembre 1774	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Barras de Saint-Laurent	Frégate 8	16 octobre 1773	22 Juin 1774	Toulon/Toulon
<i>La Sultane</i>	Lyle Taulane	Frégate 12	25 novembre 1773	22 juin 1774	Toulon/Toulon
<i>L'Hirondelle</i>	Clavel	Barque	16 avril 1774	5 novembre 1774	Toulon/Toulon
<i>La Sardine</i>	Vintimille	Corvette	14 juillet 1774	16 février 1775	Toulon/Toulon
<i>La Flèche</i>	Montgrand	Corvette	Décembre 1773	22 juin 1774	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Clavières	Chébec	3 juillet 1774	18 octobre 1774	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Forbin	Chébec	3 juillet 1774	6 décembre 1774	Toulon/Toulon
1775					
<i>La Sultane</i>	Guirand de la Brillance	Frégate 12	26 octobre 1774	18 mai 1775	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Suffren	Frégate 8	26 octobre 1774	18 mai 1775	Toulon/Toulon
<i>L'Atalante</i>	Glandevès	Frégate 12	7 janvier 1775	22 août 1775	Toulon/Toulon
<i>La Pléiade</i>	Coriolis Pui Michel	Frégate 8	7 janvier 1775	17 août 1775	Toulon/Toulon
<i>L'Aurore</i>	Bompar	Frégate 12	15 janvier 1775	21 novembre 1775	Rochefort/Toulon
<i>L'Aigrette</i>	Balleroy	Frégate 8	14 avril 1775	Janvier 1776	Brest/Brest
<i>La Gracieuse</i>	Raymondis	Frégate 12	13 avril 1775	8 décembre 1775	Toulon/Toulon
<i>La Chimère</i>	Sade	Frégate 12	16 Juillet 1775	Mai 1776	Toulon/Toulon
<i>La Sardine</i>	Castellane Majastre	Corvette	30 mai 1775	Mai 1776	Toulon/Toulon
<i>L'Éclair</i>	Boadès	Barque	2 septembre 1775	Mai 1776	Toulon/Toulon
<i>Le Singe</i>	Barbazan	Chébec	25 juin 1775	21 septembre 1775	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Vintimille	Chébec	25 juin 1775	21 septembre 1775	Toulon/Toulon
1776					
<i>La Flore</i>	Champmartin	Frégate 8	9 novembre 1775	6 septembre 1776	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Faucher	Frégate 12	9 novembre 1775	(Juillet 1776)	Toulon/Toulon
<i>L'Atalante</i>	Chabert de Cogonlin	Frégate 12	4 avril 1776	Décembre 1776	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Framont	Frégate 8	5 mai 1776	Décembre 1776	Toulon/Toulon

<i>La Gracieuse</i>	D'Apchon	Frégate 12	11 juillet 1776	27 avril 1777	Toulon/Toulon
<i>L'Aurore</i>	D'Espinouse	Frégate 12	4 juillet 1776	15 juillet 1777	Toulon/Toulon
<i>L'Éclair</i>	Boadès	Barque	4 juillet 1776	15 juillet 1777	Toulon/Toulon
<i>L'Éclair</i>	Forbin	Barque	Septembre 1775	Mai 1776	
<i>Le Singe</i>	Martelly	Chébec	16 mai 1776	Septembre 1776	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Pontevès-Gien	Chébec	4 juin 1776	Septembre 1776	Toulon/Toulon
1777					
<i>La Chimère</i>	Castellet	Frégate 12	Décembre 1776	Mai 1777	Toulon/Toulon
<i>L'Aimable</i>	Bruyères	Frégate 8	Décembre 1776	Août 1777	Toulon/Toulon
<i>L'Engageante</i>	Vialis de Fontenelle	Frégate 12	Mai 1777	Mars 1778	Toulon/Toulon
<i>La Sultane</i>	Gineste	Frégate 12	Mai 1777	Mars 1778	Toulon/Toulon
<i>L'Aimable</i>	Saint-Come Sainte-Eulalie	Frégate 8	Octobre 1777	Octobre 1779	Toulon/Brest
<i>L'Atalante</i>	Durfort	Frégate 12	Avril 1777	Août 1778	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	D'Entrecasteaux	Frégate 8	Juillet 1777	Juin 1778	Toulon/Toulon
<i>L'Alcmène</i>	Bonneval	Frégate	Mai 1777	Mars 1778	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Barbazan	Chébec	Mai 1777	Août 1777	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Du Bras Puget	Chébec	Mai 1777	Août 1777	Toulon/Toulon
<i>Le Séduisant</i>	Barbazan	Chébec	Octobre 1777	Décembre 1777	Toulon/Toulon
<i>Le Caméléon</i>	Du Bras Puget	Chébec	Octobre 1777	Décembre 1777	Toulon/Toulon
<i>Le César</i>	Barras de Saint-Vincent	Vaisseau 74	Juillet 1777	Mai 1778	Toulon/Toulon
<i>Le Hardy</i>	Tressemanes	Vaisseau 64	Juillet 1777	Mai 1778	Toulon/Toulon
<i>L'Hector</i>	Moriès	Vaisseau 74	Juillet 1777	Février 1778	Toulon/Toulon
<i>La Provence</i>	Champourcin	Vaisseau 74	Juillet 1777	Février 1778	Toulon/Toulon
<i>Le Fantasque</i>	Suffren	Vaisseau 64	Juillet 1777	Février 1778	Toulon/Toulon
<i>Le Lion</i>	Glandevès	Vaisseau 64	Juillet 1777	Février 1778	Toulon/Toulon
<i>La Flèche</i>	Mortemar	Corvette	Juin 1777	Décembre 1778	Toulon/Toulon
<i>La Sardine</i>	Villages de Villevieille	Corvette	Juin 1777	Avril 1778	Toulon/Toulon

1784					
<i>Le Séduisant</i>	Senneville	Vaisseau 64	Juin 1784	Décembre 1784	Toulon/Toulon
<i>La Brune</i>	Lors	Corvette	Octobre 1784	Mai 1785	Toulon/Toulon
<i>La Poulette</i>	La Prévalaye	Corvette	Juin 1784	Mai 1785	Toulon/Toulon
<i>Le Tarleton</i>	Truget l'Ainé	Brick	Octobre 1784	Décembre 1788	--/Toulon
1785					
<i>La Minerve</i>	Ligondès	Frégate 18	Mai 1785	Octobre 1786	Toulon/Toulon
<i>La Poulette</i>	Montcabrié	Corvette	Juin 1785	--	
<i>La Brune</i>	Lors	Corvette	Octobre 1784	Mai 1785	Toulon/Toulon
<i>Le Tarleton</i>	Truget l'Ainé	Brick	Octobre 1784	Décembre 1788	--/Toulon
1786					
<i>La Minerve</i>	Ligondès	Frégate 18	Mai 1785	Octobre 1786	Toulon/Toulon
<i>La Mignone</i>	Pierrevert	Frégate 12	Juin 1786	Septembre 1786	Toulon/Toulon
<i>Le Tarleton</i>	Truget l'Ainé	Brick	Octobre 1784	Décembre 1788	--/Toulon
<i>La Sémillante</i>	Guillaumanche	Frégate	--	--	--/--
<i>La Poulette</i>	Raousset Seillon	Corvette	--	--	--/--
1787					
<i>La Félicité</i>	Trécesson	Frégate 12	Octobre 1786	Novembre 1787	Brest/Brest
<i>La Vigilante</i>	Isnard de Cancelade	Corvette	Octobre 1786	Décembre 1787	Brest/Toulon
<i>La Flèche</i>	Truget Cadet	Corvette	Octobre 1786	Mars 1788	Brest/Toulon
<i>Le Tarleton</i>	Truget l'Ainé	Brick	Octobre 1784	Décembre 1788	
1788					
<i>La Pomone</i>	Saint-Félix	Frégate 18	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>L'Alceste</i>	Saint-Jean	Frégate 12	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>L'Iris</i>	D'Orléans	Frégate 12	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>La Badine</i>	Victor de Rohan	Corvette	Février 1788	Décembre 1789	Toulon/Toulon
<i>La Sardine</i>	Pierrevert	Corvette	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>Le Rossignol</i>	Cluzel	Corvette	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>Le Gerfaut</i>	Coubaut	Lougre	Novembre 1787	Décembre 1788	Toulon/Toulon

<i>Le Tarleton</i>	Truget l'Ainé	Brick	Octobre 1784	Décembre 1788	Toulon/Toulon
1789					
<i>L'Impérieuse</i>	Thy	Frégate 18	Octobre 1788	Septembre 1790	Toulon/--
<i>L'Iphigénie</i>	Launay Tromelin	Frégate 12	Octobre 1788	Juillet 1790	Brest/--
<i>La Pomone</i>	Bataille Mandelo	Frégate 18	Janvier 1789	--	Toulon/--
<i>La Minerve</i>	Ligondès	Frégate 18	Octobre 1789	--	Toulon/--
<i>La Belette</i>	Comte de la Ferrière	Corvette	Janvier 1789	--	Toulon/--
<i>La Badine</i>	Victor de Rohan	Corvette	Février 1788	--	Toulon/--
<i>La Flèche</i>	L'Etang Paradis	Corvette	Octobre 1788	Env. Août 1790	Toulon/--
<i>L'Impatient</i>	Seran	Brick	Octobre 1788	Env. Août 1790	Brest/--
<i>Le Hasard</i>	Panat	Brick	Octobre 1788	--	Rochefort/--
1790					
<i>L'Impérieuse</i>	Comte de Thy	Frégate 18	Octobre 1788	Septembre 1790	
<i>L'Iphigénie</i>	Launay Tromelin	Frégate 12	Octobre 1788	Juillet 1790	
<i>L'Alceste</i>	Beaurepaire	Frégate	Mai 1790	--	
<i>La Flèche</i>	Lestang Paradis	Corvette	Octobre 1788	Env. Août 1790	
<i>La Badine</i>	Victor de Rohan	Corvette	Février 1788	--	
<i>L'Impatient</i>	Séran	Brick	Octobre 1788	Env. Août 1790	
<i>Le Hasard</i>	Panat	Brick	Octobre 1788	--	
1791					
<i>La Minerve</i>	Ligondès	Frégate 18	Octobre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>La Brune</i>	Terras	Corvette	Octobre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>La Belette</i>	La Devèze	Corvette	Septembre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>L'Utile</i>	Gavoty	Corvette	Décembre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>La Poulette</i>	Bruyès d'Aigalliers	Corvette	Novembre 1790	Env. Avril 1792	--/--
<i>Le Tarleton</i>	Féraud	Brick	Septembre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>Le Hasard</i>	Mauric	Brick	Octobre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--
<i>L'Alerte</i>	Danjard	Aviso	Octobre 1790	Env. Avril 1792	Toulon/--

Annexe 39. Station navale des Îles du Vent (1763-1777 & 1784-1792)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
1763					
<i>Le Royal-Louis</i>	Beaussier	Vaisseau 116	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>Le Sceptre</i>	Marnières	Vaisseau 74	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>Le Minotaure</i>	Hector	Vaisseau 74	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>L'Actif</i>	Thomas Dorves	Vaisseau 74	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>La Thétis</i>	Durfort	Frégate 8	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>L'Angélique</i>	Obeyral	Corvette	Avril 1763	Décembre 1763	Brest/Brest
<i>La Silphide</i>	Beaumont	Corvette	Octobre 1763	Mars 1764	Rochefort/Rochefort
<i>L'Hirondelle</i>	Jancours	Corvette	Avril 1763	Octobre 1763	Brest/Brest
<i>Le Saint-Esprit</i>	Goubert	Corvette	Novembre 1763	Février 1764	Rochefort/Rochefort
<i>Le Petit-Mars</i>	Trobriant	Corvette	Avril 1763	--	Brest/Naufragé
<i>L'Étoile</i>	Du Chilleau de la Roche	Flûte	Avril 1763	Décembre 1763	Rochefort/Rochefort
<i>La Barbue</i>	Gasques	Flûte	Avril 1763	Décembre 1763	Brest/Rochefort
1764					
<i>Le Brillant</i>	Guichen	Vaisseau 64	Février 1764	Juillet 1764	Brest/Brest
<i>La Folle</i>	Fennelon	Frégate 8	Novembre 1764	Mai 1765	Brest/Brest
<i>La Bergère</i>	Cumont	Corvette	Novembre 1763	Juillet 1764	Rochefort/Rochefort
<i>La Calypso</i>	Gonides	Corvette	Février 1764	Juillet 1764	Brest/Rochefort
<i>L'Ambition</i>	Lamont	Corvette	Juin 1764	Septembre 1764	Rochefort/Rochefort
<i>Le Saint-Esprit</i>	La Croix	Corvette	Juillet 1764	Janvier 1765	Rochefort/Rochefort
<i>La Louvine</i>	Sibon	Tartane	--	--	--/--
1765					
<i>La Malicieuse</i>	Peynier	Frégate 8	Avril 1765	Juillet 1766	Brest/Brest

1766					
<i>La Malicieuse</i>	Peynier	Frégate 8	Avril 1765	Juillet 1766	Brest/Brest
1767					
<i>L'Hippopotame</i>	Baraudin	Vaisseau 50	Décembre 1766	Juin 1767	Rochefort/Rochefort
<i>La Légère</i>	Des Roches	Frégate 12	Novembre 1766	Juillet 1767	Brest/Brest
<i>L'Infidèle</i>	Gouandour	Frégate 12	Novembre 1766	Octobre 1767	Brest/Brest
1768					
<i>La Biche</i>	La Motte Vauvert	Frégate	Mars 1768	Août 1768	Brest/Brest
<i>L'Indiscrète</i>	Desnos	Frégate 12	Octobre 1767	Avril 1768	Nantes/Brest
<i>L'Isis</i>	Rasily	Corvette	Novembre 1767	Août 1768	Rochefort/Rochefort
1769					
<i>Le Solitaire</i>	Roquefeuil	Vaisseau 64	Juin 1769	Décembre 1769	Brest/Brest
<i>L'Hippopotame</i>	Vaudreuil	Vaisseau 50	Mars 1769	Décembre 1769	Rochefort/Rochefort
<i>La Belle-Poule</i>	Kearney	Frégate 12	Décembre 1768	Juillet 1769	Rochefort/Brest
<i>La Perle</i>	La Biochaye	Corvette	Janvier 1769	Novembre 1769	Rochefort/--
<i>L'Isis</i>	Fleurieux	Corvette	Janvier 1769	Novembre 1769	Rochefort/Rochefort
<i>La Seine</i>	Vidal d'Audiffret	Flûte	Décembre 1768	Mai 1769	Brest/Brest
1770					
<i>L'Écureuil</i>	Proissy	Corvette	Mars 1770	Juillet 1771	Brest/Brest
1771					
<i>La Tourterelle</i>	D'Amblimont	Frégate 12	Décembre 1770	Avril 1771	Brest/Rochefort
<i>La Perle</i>	Nord	Corvette	Octobre 1770	Février 1771	Brest/Brest
<i>L'Écureuil</i>	Proissy	Corvette	Mars 1770	Juillet 1771	--/--
1772					
<i>Le Rossignol</i>	Kersaint (comte de)	Corvette	Octobre 1771	Août 1772	Brest/Brest
1773					
<i>L'Union</i>	D'Arbaud	Vaisseau 64	Décembre 1772	Mai 1773	Brest/Brest
<i>La Terpsichore</i>	Deshayes de Cry	Frégate 12	Décembre 1772	Juillet 1773	Rochefort/Rochefort

<i>La Bergère</i>	Saint-Marsault	Corvette	Décembre 1772	Septembre 1773	Rochefort/Rochefort
1774					
<i>L'Alcmène</i>	Lyle Callian	Frégate 8	Octobre 1774	Juillet 1775	Toulon/Toulon
<i>L'Écureuil</i>	Turpin de Breuil	Corvette	Novembre 1773	Juin 1774	Brest/Brest
<i>La Perle</i>	Lombard	Corvette	Novembre 1773	Aout 1774	Brest/Brest
1775					
<i>Le Zéphyr</i>	Dampierre	Frégate 12	Octobre 1775	Janvier 1776	Brest/Brest
<i>L'Oiseau</i>	Bausset	Frégate 8	Octobre 1775	Avril 1776	Brest/Brest
<i>La Pourvoyeuse</i>	Courey	Frégate 18	Février 1775	Septembre 1775	Lorient/Rochefort
<i>L'Étourdie</i>	Perdin	Corvette	Octobre 1774	Juillet 1775	Brest/Brest
<i>Le Rossignol</i>	Begon	Corvette	Septembre 1774	Juillet 1775	Brest/Rochefort
1776					
<i>Le Sagittaire</i>	Pléville	Vaisseau 50	Janvier 1776	Septembre 1776	--/Toulon
<i>La Licorne</i>	Peynier	Frégate 12	Juin 1776	Juin 1777	Brest/Brest
<i>L'Aigrette</i>	Thomas Dorves	Frégate 8	Juin 1776	Juin 1777	Brest/Brest
<i>Le Sérin</i>	Marigny	Corvette	Novembre 1775	Août 1776	--/Brest
<i>Le Rossignol</i>	D'Abbadie	Corvette	Novembre 1775	Octobre 1776	Rochefort/Rochefort
1777					
<i>Le Protée</i>	Dampierre	Vaisseau 64	Mai 1777	Août 1778	Brest/Brest
<i>La Diligente</i>	Du Chilleau	Frégate 8	Juin 1777	--	Rochefort/--
<i>La Terpsichore</i>	Desforges	Frégate 12	Mai 1777	--	Rochefort/--
<i>La Favorite</i>	Kersaint	Corvette	Octobre 1776	Octobre 1777	Brest/Brest
<i>Le Rossignol</i>	Dussault	Corvette	Octobre 1776	Août 1777	Rochefort/Rochefort
1784					
<i>Le Réfléchi</i>	Kersaint	Vaisseau 64	1781	Novembre 1784	Brest/Brest
<i>La Danaé</i>	Du Bouzet	Frégate 8	Avril 1784	Mars 1786	Brest/Brest
<i>Le Montréal</i>	Durand d'Ubraye	Frégate 12	Décembre 1783	Décembre 1784	Toulon/Toulon

<i>La Suzanne</i>	Pathy Lusié	Brick	Février 1784	Décembre 1785	Toulon/--
<i>Le Chien de Chasse</i>	Combis	Cotre	1783	Juillet 1784	Rochefort/Rochefort
<i>Le Tourtereau</i>	Mallevant	Corvette	1783	Juin 1784	Brest/Rochefort
<i>Le Chasseur</i>	Saint-Pern	Lougre	Mars 1784	Juillet 1784	Brest/Fort-Royal (condamné)
<i>Le Ballon</i>	Chabons	Lougre	Mars 1784	Juillet 1785	Brest/Brest
<i>Le Tiercelet</i>	Barras de Saint-Laurent	Lougre	Mars 1784	Juin-juillet 1785	Brest/--
<i>Le Gerfaut</i>	Saint-Pierre	Lougre	Mars 1784	Juin 1785	Brest/Brest
1785					
<i>Le Réfléchi</i>	Verdun de la Crenne	Vaisseau 64	Mars 1785	Mai 1786	Brest/Fort-Royal
<i>La Danaé</i>	Du Bouzet	Frégate 8	Avril 1784	Mars 1786	Brest/Brest
<i>L'Iris</i>	Saint-Ours	Frégate 12	Juin 1784	Mars 1786	Toulon/Toulon
<i>La Suzanne</i>	Pathy de Lusié	Brick	Février 1784	Décembre 1785	Toulon/--
<i>Le David</i>	Bataille	Corvette	Octobre 1784	Juillet 1786	Rochefort/Rochefort
<i>La Perdrix</i>	D'Orléans	Corvette	Décembre 1784	Août 1786	Rochefort/Rochefort
<i>Le Tourtereau</i>	Saint-Jean	Corvette	Janvier 1785	Mars 1787	Rochefort/Rochefort
<i>La Flèche</i>	Framont	Corvette	Décembre 1784	Mars 1786	Toulon/Toulon
<i>La Sincère</i>	Querebons	Corvette	Mai 1785	Novembre 1785	Brest/Nantes
<i>La Vigilante</i>	Clesmeur	Corvette	Avril 1785	Mars 1786	Brest/Brest
<i>Le Chien de Chasse</i>	Aigaliers de Bruyès	Cotre	Novembre 1784	Mai 1787	Rochefort/Condamné
<i>Le Gerfaut</i>	Saint-Pierre	Lougre	Mars 1784	Juin 1785	Brest/Brest
<i>Le Ballon</i>	Chabons	Lougre	Mars 1784	Juillet 1785	Brest/Brest
<i>Le Tiercelet</i>	Barras	Lougre	Mars 1784	Juin-juillet 1785	Brest/Brest
1786					
<i>Le Réfléchi</i>	Verdun de la Crenne	Vaisseau 64	Mars 1785	Mai 1786	Brest/Fort-Royal
<i>La Cléopâtre</i>	La Bouchetière	Frégate 12	Octobre 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Railleuse</i>	Vaugiraud	Frégate 12	Octobre 1785	Septembre 1787	Rochefort/Rochefort
<i>La Danaé</i>	Du Bouzet	Frégate 8	Avril 1784	Mars 1786	Brest/Brest

<i>L'Ariel</i>	Sercey	Frégate 8	Septembre 1785	Septembre 1787	Brest/Brest
<i>La Badine</i>	Duquesne	Corvette	Octobre 1785	Décembre 1787	Toulon/Toulon
<i>La Perdrix</i>	D'Orléans	Corvette	Décembre 1784	Août 1786	Rochefort/Rochefort
<i>La Sardine</i>	Ribère	Corvette	Décembre 1785	Février 1787	Lorient/Toulon
<i>Le Tourtereau</i>	Saint-Jean	Corvette	Janvier 1785	Mars 1787	Rochefort/Rochefort
<i>Le David</i>	Bataille	Corvette	Octobre 1784	Juillet 1786	Rochefort/Rochefort
<i>Le Coureur</i>	Brueys	Cotre	Juin 1786	Avril 1787	Fort-Royal/Fort-Royal
1787					
<i>Le Patriote</i>	Beaumont	Vaisseau 74	Octobre 1786	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Cléopâtre</i>	La Bouchetière	Frégate 12	Octobre 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Railleuse</i>	Grasse	Frégate 12	Octobre 1785	Septembre 1787	Rochefort/Rochefort
<i>L'Ariel</i>	Sercey	Frégate 8	Septembre 1785	Septembre 1787	Brest/Brest
<i>La Didon</i>	Médine	Frégate 18	Avril 1787	Mai 1788	Lorient/Brest
<i>La Badine</i>	Duquesne	Corvette	Octobre 1786	Décembre 1787	Toulon/Toulon
<i>L'Alouette</i>	Keranissant	Corvette	Octobre 1786	Février 1789	Brest/Rochefort
<i>La Brune</i>	Mine de Quison	Corvette	Septembre 1786	Décembre 1788	Brest/Brest
<i>La Favorite</i>	Terrasson de Verneuil	Corvette	Octobre 1786	Novembre 1788	Brest/Rochefort
<i>Le Coureur</i>	Brueys	Cotre	Juin 1786	Avril 1788	Fort-Royal/Fort-Royal
1788					
<i>L'Achille</i>	Macarty Mactaigne	Vaisseau 74	Février 1788	Novembre 1788	Brest/Brest
<i>La Modeste</i>	Saint-Marc de Fauris	Frégate 12	Février 1788	Novembre 1788	Brest/Toulon
<i>La Perdrix</i>	Villages de Villeveille	Corvette	Mars 1788	Avril 1789	Rochefort/Rochefort
<i>La Poulette</i>	La Touche Beauregard	Corvette	Février 1788	Août 1789	Brest/Toulon
<i>L'Alouette</i>	Keranissant	Corvette	Octobre 1787	Février 1789	Brest/Rochefort
<i>La Favorite</i>	Terrasson de Verneuil	Corvette	Octobre 1787	Novembre 1788	Brest/Rochefort
<i>La Brune</i>	Mine de Quinson	Corvette	Septembre 1786	Décembre 1788	Brest/Brest
<i>Le Goéland</i>	Lyle Callian	Aviso	Février 1788	Mai 1789	Brest/Brest
<i>Le Coureur</i>	Bruyès	Cotre	Juin 1786	Juin 1788	Fort-Royal/Fort-Royal
1789					

<i>L'Illustre</i>	Pontevès-Gien	Vaisseau 74	Octobre 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
<i>La Gracieuse</i>	Vaugiraud	Frégate 12	Octobre 1788	Mai 1790	Toulon/Rochefort
<i>La Sensible</i>	Durand Dubraye	Frégate 12	Octobre 1788	Octobre 1790	Toulon/--
<i>L'Active</i>	Traversay	Frégate 8	Octobre 1788	Avril 1790	Brest/Lorient
<i>L'Expédition</i>	Villemagne	Aviso	Octobre 1788	Décembre 1789	Brest/Brest
<i>L'Épervier</i>	Saint-Vallier	Chasse-marée	Octobre 1788	Novembre 1790	--/Lorient
<i>Le Lutin</i>	Prévost de la Croix	Aviso	Octobre 1788	Novembre 1790	Rochefort/Rochefort
<i>Le Coureur</i>	Pontevès Eyroux	Cotre	--	--	Fort-Royal/--
1790					
<i>La Ferme</i>	Rivière	Vaisseau 74	--	--	Brest/--
<i>L'Illustre</i>	Pontevès-Gien	Vaisseau 74	Octobre 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
<i>L'Active</i>	Traversay	Frégate 8	Octobre 1788	Avril 1790	Brest/Lorient
<i>La Gracieuse</i>	Vaugiraud	Frégate 12	Octobre 1788	Mai 1790	Toulon/Rochefort
<i>La Sensible</i>	Durand d'Ubraye	Frégate 12	Octobre 1788	Octobre 1790	Toulon/--
<i>Le Lutin</i>	Prévost de la Croix	Aviso	Octobre 1788	Novembre 1790	Rochefort/Rochefort
<i>L'Épervier</i>	Boischâteau	Aviso	Octobre 1788	Novembre 1790	--/Lorient
1791					
<i>La Ferme</i>	Rivière	Vaisseau 74	--	--	--/--
<i>L'Embascade</i>	D'Orléans	Frégate 12	Septembre 1790	--	--/--
<i>Le Levrette</i>	Deniau	Corvette	Juin 1790	Décembre 1791	Brest/Rochefort
<i>Le Ballon</i>	Robert de Rougemont	Aviso	Décembre 1790	--	Brest/--
<i>La Calypso</i>	Mallevault	Frégate 12	Mars 1791	--	Brest/--
<i>Le Maréchal de Castries</i>	--	Corvette	Mars 1791	--	--/--
<i>La Fauvette</i>	Boisgelin	Corvette	Mars 1791	--	Rochefort/--
<i>Le Cerf</i>	Blanchard	Aviso	Mars 1791	--	Brest/--
<i>L'Éole</i>	Girardin	Vaisseau 74	Février 1791	--	Brest/--
<i>Le Jupiter</i>	Belizat	Vaisseau 74	Février 1791	Mai 1791	Brest/Brest
<i>L'Apollon</i>	--	Vaisseau 74	Février 1791	Mai 1791	Brest/Rochefort
<i>Du Guay-Trouin</i>	Chilleau	Vaisseau 74	Février 1791	--	Brest/--

<i>La Didon</i>	--	Frégate 18	Février 1791	--	Brest/--
<i>La Fidèle</i>	Rosily	Frégate 12	Février 1791	Juin 1791	Brest/Cherbourg
<i>La Réunion</i>	Quérébars	Frégate 112	Février 1791	Juin 1791	Brest/Cherbourg
<i>La Danaé</i>	--	Frégate 12	Février 1791	--	Brest/--
<i>La Fine</i>	Truget l'Ainé	Frégate 12	Février 1791	Juin 1791	Brest/Brest
<i>La Bellone</i>	Méhérenc de Saint-Pierre	Frégate 12	Février 1791	Juin 1791	Brest/Cherbourg
<i>La Précieuse</i>	Obet	Frégate 12	Février 1791	Juin 1791	Brest/Brest
<i>La Surveillante</i>	--	Frégate 12	Février 1791	--	Brest/--
<i>L'Amphitrite</i>	--	Frégate 12	Février 1791	Naufrage Avril 1791	Brest/Naufrage
<i>La Normande</i>	Roux	Flûte	Février 1791	--	Brest/--
<i>Le Marsouin</i>	Urvoy de Portzampart	Flûte	Février 1791	--	Brest/--
<i>Le Barbeau</i>	La Porte	Flûte	Février 1791	Avril 1791	Brest/Cherbourg
<i>La Durance</i>	--	Gabare	Février 1791	--	Brest/--
<i>La Moselle</i>	Guillotini	Gabare	Février 1791	--	Brest/--
1792					
<i>La Ferme</i>	Rivière	Vaisseau 74	--	--	
<i>L'Embuscade</i>	D'Orléans	Frégate 12	--	--	--/--
<i>La Calypso</i>	Mallevault	Frégate 12	Mars 1791	--	Brest/--
<i>La Fauvette</i>	Boisgelin	Corvette	Mars 1791	--	Rochefort/--
<i>Le Cerf</i>	Blanchard	Aviso	Mars 1791	--	Brest/--
<i>La Levrette</i>	Deniau	Aviso	Juin 1790	--	Brest/--
<i>Le Ballon</i>	Robert de Rougemont	Aviso	Décembre 1790	--	Brest/--

Annexe 40. Station navale des Îles sous le Vent (1763-1777 & 1784-1792)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
1763					
<i>L'Héroïne</i>	Goimpy	Frégate 8	Avril 1763	Septembre 1763	Brest/Brest
<i>La Bergère</i>	Loz	Corvette	Avril 1763	Septembre 1763	Brest/Rochefort
<i>Le Saint-Esprit</i>	Vaucouleurs	Corvette	Décembre 1762	Juin 1763	Brest/Brest
1764					
<i>La Bayonnaise</i>	Luppé	Frégate	Octobre 1764	Naufragée	Rochefort/Naufrage
<i>La Silphide</i>	Saint-Orens	Corvette	Septembre 1764	Mars 1765	Rochefort/--
<i>L'Isis</i>	Lombard	Corvette	Avril 1764	Octobre 1764	Rochefort/--
<i>La Rusé</i>	Daniel	Chébec	Mars 1764	Février 1766	Brest/Brest
1765					
<i>L'Ambition</i>	Valmenier	Corvette	Avril 1765	Octobre 1765	Rochefort/Rochefort
<i>Le Vigilant</i>	Couradrin de Cartillon	Corvette	Mai 1765	Octobre 1765	Rochefort/Rochefort
<i>Le Rusé</i>	Daniel	Chébec	Mars 1764	Février 1766	Brest/Brest
1766					
<i>Le Hardy</i>	La Touche-Tréville	Vaisseau 64	Novembre 1765	Octobre 1766	Toulon/Toulon
<i>Le Défenseur</i>	Rohan	Vaisseau 74	Avril 1766	Septembre 1766	Brest/Brest
<i>Le Saint-Michel</i>	Roquefeuil	Vaisseau 64	Avril 1766	Septembre 1766	Brest/Brest
<i>La Licorne</i>	Monteil	Frégate 8	Avril 1766	Septembre 1766	Brest/Brest
<i>La Terpsichore</i>	Deshayes de Cry	Frégate 12	Avril 1766	Septembre 1766	Brest/Brest
<i>L'Isis</i>	Soulanges	Corvette	Novembre 1765	Septembre 1766	Rochefort/Rochefort
1767					
<i>La Dédaigneuse</i>	D'Amblimont	Frégate 12	Octobre 1766	Septembre 1767	Bordeaux/Rochefort
1768					
<i>La Calypso</i>	Duplessis de Parscau	Corvette	Mars 1768	Septembre 1768	Rochefort/Rochefort
<i>La Sensible</i>	Du Chaffault	Frégate 12	Octobre 1767	Avril 1768	Nantes-Brest
<i>La Silphide</i>	Pontavice	Corvette	Novembre 1767	Septembre 1768	Rochefort/Rochefort

1769					
<i>Le Saint-Michel</i>	Roquefeuil	Vaisseau 64	Avril 1769	Mai 1769	Brest/Brest
<i>La Blanche</i>	Semmerville	Frégate 12	Avril 1769	Mai 1770	Brest/Brest
<i>Le Cerf-Volant</i>	Séguiran	Corvette	Décembre 1768	Janvier 1770	Rochefort/Rochefort
<i>L'Écureuil</i>	Proissy	Corvette	Février 1769	Septembre 1769	Brest/Brest
<i>La Bergère</i>	Cardonic	Corvette	Septembre 1768	Août 1769	Rochefort/Rochefort
1770					
<i>L'Amphitrite</i>	Daubenton	Frégate 12	Janvier 1770	Juin 1770	Bordeaux/Brest
<i>L'Isis</i>	Cherisey	Corvette	Janvier 1770	Juillet 1770	Rochefort/Rochefort
<i>Le Rossignol</i>	Brizolière	Corvette	Mars 1770	Octobre 1771	Brest/--
1771					
<i>La Perle</i>	Martellière	Corvette	Octobre 1771	Février 1773	Brest/Brest
<i>La Belle-Poule</i>	Thomas Dorves	Frégate 12	Mai 1771	Octobre 1771	Lorient/Brest
<i>La Flore</i>	Verdun de la Crenne	Frégate 8	Octobre 1771	Octobre 1772	Brest/Brest
<i>L'Hirondelle</i>	Chariste	Corvette	Mars 1771	Mai 1772	Brest/Brest
<i>Le Rossignol</i>	Brizolière	Corvette	Mars 1770	Octobre 1771	Brest/--
1772					
<i>La Perle</i>	Martellière	Corvette	Octobre 1771	Février 1773	Brest/Brest
<i>L'Amphitrite</i>	Courcry	Frégate 12	Janvier 1772	Juillet 1772	Brest/Brest
<i>Le Zéphyr</i>	Escars	Frégate 8	Janvier 1772	Décembre 1772	Brest/Brest
1773					
<i>Le Vaillant</i>	Brizolière	Vaisseau 64	Décembre 1772	Juin 1773	Brest/Brest
<i>L'Actionnaire</i>	Bruyères	Vaisseau 64	Décembre 1772	Juin 1773	Brest/Brest
<i>L'Aurore</i>	Beaussier de Chateaufort	Frégate 12	Décembre 1772	Août 1773	Rochefort/Rochefort
<i>La Silphide</i>	Du Chilleau	Corvette	Décembre 1772	Novembre 1773	Rochefort/Rochefort
1774					
<i>L'Amphitrite</i>	Reals	Frégate 12	Mars 1774	Septembre 1774	Brest/Brest
<i>Le Sérin</i>	Kergariou Locmaria	Corvette	Novembre 1773	Novembre 1774	Brest/Brest

1775					
<i>La Flèche</i>	Saint-Come Sainte-Eulalie	Corvette	Octobre 1774	Septembre 1775	Toulon/Toulon
<i>La Diligente</i>	Huon de Kermadec	Frégate 8	Octobre 1774	Mars 1775	Rochefort/Rochefort
<i>L'Écureuil</i>	La Touche	Corvette	Juin 1775	Octobre 1775	Le Havre/Brest
<i>L'Amphitrite</i>	Grasse	Frégate 12	Juin 1775	Aout 1776	--/Brest
1776					
<i>La Dédaigneuse</i>	Deshayes de Cry	Frégate 12	Novembre 1775	Août 1776	Brest/Brest
<i>L'Étourdie</i>	Becque	Frégate	Novembre 1775	Novembre 1776	Brest/Brest
<i>La Renommé</i>	Monteil	Frégate 12	Juin 1776	Avril 1777	Brest/Brest
<i>La Tourterelle</i>	Chateauvert	Frégate 18	Juin 1776	Juillet 1777	Brest/Brest
1777					
<i>La Blanche</i>	Trécesson	Frégate 12	Mai 1777	Août 1778	Brest/Brest
<i>La Boudeuse</i>	Ferron de Quingo	Frégate 12	Mai 1777	Juillet 1778	Brest/Brest
<i>La Curieuse</i>	Saulx de Rosnevet	Corvette	Octobre 1776	Mars 1777	Rochefort/Rochefort
<i>L'Indiscrète</i>	Larchantel	Frégate 12	Janvier 1777	--	--/--
<i>Le Sérin</i>	--	Corvette	Décembre 1776	--	--/--
1784					
<i>L'Amphion</i>	Macnemara	Vaisseau 50	Janvier 1781	Novembre 1784	--/Rochefort
<i>La Médée</i>	Dunezat	Frégate 12	--	Novembre 1784	Rochefort/Rochefort
<i>La Fauvette</i>	La Borde de Marchainville	Corvette	Décembre 1783	Novembre 1784	Rochefort/Rochefort
<i>Le Poisson-Volant</i>	La Jalousière	Cotre	Juin 1783	14 Mai 1785	Dunkerque/Cap-Français
<i>Le Vautour</i>	Chastenet de Puységur	Corvette	Mars 1784	Juillet 1785	Brest/Brest
<i>Le Pivert</i>	Laye de Volende	Lougre	Mars 1783	Juin 1786	Brest/Cap-Français
<i>Le Cerf-Volant</i>	Ligny	Lougre	Janvier 1783	Juin 1786	Brest/--
1785					
<i>Le Téméraire</i>	Puget Bras	Vaisseau 74	Octobre 1784	Septembre 1786	Brest/Brest
<i>La Cérés</i>	D'Agoust	Frégate 12	Octobre 1784	Juin 1787	Rochefort/Rochefort
<i>La Fauvette</i>	Rohegude	Corvette	Mars 1785	Avril 1787	Rochefort/Rochefort
<i>Le Vautour</i>	Chastenet de Puységur	Corvette	Mars 1785	Septembre 1785	Brest/Brest

<i>La Belette</i>	Boubée	Corvette	Avril 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>Le Fanfaron</i>	Grimaldy	Corvette	Octobre 1784	Juin 1787	Lorient/Brest
<i>Le Poisson-Volant</i>	Mom Garantilly	Lougre	Mai 1785	Mai 1785	Cap-Français/Cap-Français
<i>Le Cerf-Volant</i>	Ligny	Lougre	Janvier 1783	Juin 1786	Brest/--
<i>Le Pivert</i>	Laye de Volende	Lougre	Mars 1783	Juin 1786	Brest/Cap-Français
<i>Le Crescent</i>	Kerguern	Corvette	Octobre 1785	Naufragé	Brest/Naufrage
1786					
<i>Le Téméraire</i>	Puget Bras	Vaisseau 74	Octobre 1784	Septembre 1786	Brest/Brest
<i>Le Réfléchi</i>	Vintimille	Vaisseau 64	Juin 1786	--	--
<i>La Cérés</i>	D'Agoust	Frégate 12	Octobre 1784	Juin 1787	Rochefort/Rochefort
<i>L'Active</i>	Roque	Frégate 8	Décembre 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Mignone</i>	Saqui de Tourès	Frégate 8	Juillet 1786	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>La Belette</i>	Boubée	Corvette	Avril 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Fauvette</i>	Roche gude	Corvette	Avril 1785	Avril 1787	Rochefort/Rochefort
<i>Le Fanfaron</i>	Grimaldy	Cotre	Octobre 1784	Juin 1787	Lorient/Brest
1787					
<i>La Proserpine</i>	Barbazan	Frégate 18	Avril 1786	Novembre 1788	Brest/Brest
<i>La Mignone</i>	Saqui de Tourès	Frégate 8	Juillet 1786	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>La Sincère</i>	Vivier de Barnave	Corvette	Avril 1786	Septembre 1788	Brest/Brest
<i>La Blonde</i>	Chavagnac	Corvette	Octobre 1786	Mai 1789	Brest/Brest
<i>La Belette</i>	Boubée	Corvette	Avril 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>La Levrette</i>	Sainvilliers	Brick	Octobre 1786	Juin 1789	Toulon/Brest
<i>Le Fanfaron</i>	Grimaldy	Cotre	Octobre 1784	Juin 1787	Lorient/Brest
<i>La Cérés</i>	D'Agoust	Frégate 12	Octobre 1784	Juin 1787	Rochefort/Rochefort
<i>La Fauvette</i>	Roche gude	Corvette	Mars 1785	Avril 1787	Rochefort/Rochefort
<i>La Pivert</i>	Dandigné	Lougre	--	--	--/--
<i>La Témérité</i>	Reynière	Brigantin	--	--	--/--
<i>L'Alerte</i>	D'Auribeau	Aviso	Juin 1787	Janvier 1788	Rochefort/Toulon
1788					
<i>Le Superbe</i>	Sainneville	Vaisseau 74	Février 1788	Novembre 1788	Brest/Brest

<i>La Proserpine</i>	Barbazan	Frégate 18	Avril 1786	Novembre 1788	Brest/Brest
<i>La Fine</i>	Querebars	Frégate 12	Octobre 1787	Novembre 1788	--/--
<i>La Sincère</i>	Vivier de Barnave	Corvette	Avril 1786	Septembre 1788	Brest/Brest
<i>La Blonde</i>	Chavagnac	Corvette	Octobre 1787	Mai 1789	Brest/Brest
<i>L'Aigrette</i>	Beaussier	Frégate 8	Novembre 1787	Mai 1789	--/Brest
<i>La Mignone</i>	Saqui de Tourès	Frégate 8	Juillet 1786	Décembre 1788	Toulon/Toulon
<i>La Levrette</i>	Sainvilliers	Brick	Octobre 1786	Juin 1789	Toulon/Brest
<i>Le Cerf</i>	Guerpeil de Bar	Aviso	--	Novembre 1788	--/Brest
1789					
<i>Le Léopard</i>	La Galissonnière	Vaisseau 74	Octobre 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
<i>La Vestale</i>	Seytes Montcabrié	Frégate 12	Octobre 1788	Janvier 1791	Toulon/Toulon
<i>L'Andromaque</i>	Suzannet	Frégate 12	Novembre 1788	1790	Rochefort/--
<i>L'Ariel</i>	Breugnou	Frégate 8	Octobre 1788	Janvier 1790	Brest/--
<i>L'Engageante</i>	Jaille	Frégate 12	Juillet 1789	Janvier 1791	Brest/Brest
<i>La Levrette</i>	Sainvilliers	Brick	Octobre 1786	Juin 1789	Toulon/Brest
<i>L'Espoir</i>	Fabry Lainé	Aviso	Octobre 1788	Novembre 1790	Rochefort/Rochefort
<i>Le Sans-Soucis</i>	Robert de Saint-Vincent	Aviso	Octobre 1788	Février 1790	Brest/Brest
<i>Le Curieux</i>	Buissy	Aviso	Octobre 1788	--	Brest/Rochefort
1790					
<i>Le Léopard</i>	La Galissonnière	Vaisseau 74	Octobre 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
<i>L'Engageante</i>	Jaille	Frégate 12	Juillet 1789	Janvier 1791	Brest/Brest
<i>La Vestale</i>	Seytes Montcabrié	Frégate 12	Octobre 1788	Janvier 1791	Toulon/Toulon
<i>La Capricieuse</i>	--	Frégate 12	Septembre 1790	--	--/--
<i>La Favorite</i>	Négrier	Corvette	Avril 1790	--	Rochefort/--
<i>Le Sans-Soucis</i>	Robert de Saint-Vincent	Aviso	Octobre 1788	1790	Brest/Brest
<i>L'Aglaé</i>	Paroy	Frégate 12	Septembre 1790	Octobre 1791	Rochefort/Rochefort
1791					
<i>Le Fougueux</i>	Villages	Vaisseau 74	Janvier 1791	--	Lorient/--
<i>L'Aglaé</i>	Paroy	Frégate 12	Septembre 1790	Octobre 1791	Rochefort/Rochefort

<i>La Prudente</i>	Joyeuse	Frégate 12	Février 1791	--	Rochefort/--
<i>Le Maréchal de Castries</i>	D'Aché	Corvette	Janvier 1791	--	Lorient/--
<i>La Favorite</i>	Rivière	Corvette	Avril 1790	--	--/Rochefort
<i>Le Sans-Soucis</i>	Robert de Saint-Vincent	Aviso	Mai 1790	--	--/Brest
<i>Le Sérin</i>	Dumoutier	Cotre	--	Avril 1791	Brest/--
<i>Le Borée</i>	Grimouard	Vaisseau 74	Janvier 1791	--	Lorient/--
<i>L'Uranie</i>	--	Frégate 18	Janvier 1791	--	Lorient/--
1792					
<i>Le Borée</i>	Grimouard	Vaisseau 74	Janvier 1791	--	Lorient/--
<i>La Galathée</i>	Cambis	Frégate 12	--	--	--/--
<i>La Prudente</i>	Joyeuse	Frégate 12	--	--	--/--
<i>Le Maréchal de Castries</i>	--	Corvette	Janvier 1791	--	Lorient
<i>La Favorite</i>	Rivière	Corvette	Avril 1790	--	--/Rochefort
<i>L'Actif</i>	--	Aviso	--	--	--/--
<i>Le Sérin</i>	--	Aviso	--	--	Brest/--

Annexe 41. Station navale de Terre-Neuve (1784-1792)

Les dates ne correspondent pas aux dates de présence dans la station de Terre-Neuve mais aux dates de campagne.

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
1784					
<i>La Nymphe</i>	Granchain	Frégate 18	Avril 1784	Janvier 1785	Brest/Brest
<i>L'Iris</i>	Saint-Ours	Frégate 12	Juin 1784	Mars 1786	Toulon/Toulon
<i>La Belette</i>	Dalpheran de Montinejan	Corvette	Avril 1784)	Env. Octobre 1784	--/--
<i>L'Autruche</i>	Villages de Villeveille	Flûte	Mars 1784	Septembre 1784	Toulon/Brest
1785					
<i>L'Expériment</i>	Girardin	Vaisseau 50	Avril 1785	Octobre 1785	Brest/Brest
<i>La Belette</i>	Boubée	Corvette	Avril 1785	Octobre 1787	Brest/Brest
<i>Le Coureur</i>	Le Tourneur	Aviso	Mai 1785	--	Brest/--
1786					
<i>La Proserpine</i>	Barbazan	Frégate 18	Avril 1786	--	Brest/--
<i>Le Courrier des Indes</i>	Terras de Rodeillac	Lougre	Avril 1786	Septembre 1786	Brest/--
<i>La Sincère</i>	Du Vivier de Barnave	Corvette	Avril 1786	Septembre 1788	Brest/--
1787					
<i>La Didon</i>	Médine	Frégate 18	Avril 1787	Mai 1788	Lorient/Brest
<i>La Perdrix</i>	Villages de Villeveille	Corvette	Avril 1787	Env. Avril 1789	Lorient/Brest
<i>Le Furet</i>	--	Brick	Avril 1787	Janvier 1789	Lorient/--
<i>La Railleuse</i>	Grasse	Frégate 12	Juin 1785	Septembre 1787	Rochefort/Rochefort
<i>L'Ariel</i>	Sercey	Frégate 8	Septembre 1787	Septembre 1787	Brest/Brest
1788					
<i>L'Expériment</i>	Rivière	Vaisseau 50	Avril 1788	Octobre 1788	Brest/Brest
<i>La Vigilante</i>	Saqui de Tourès	Corvette	Avril 1788	Octobre 1788	Brest/Brest

<i>Le Furet</i>	Cairon de Merville	Brick	Avril 1788	Janvier 1789	Brest/Brest
1789					
<i>La Vestale</i>	Seytes de Montcabrié	Frégate 12	Octobre 1788	Janvier 1791	Toulon/--
<i>La Gracieuse</i>	Vaugiraud	Frégate 12	Mai 1788	Mai 1790	Rochefort/Rochefort
<i>L'Espoir</i>	Fabry Lainé	Cotre	Mai 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
1790					
<i>La Blonde</i>	Rafélis de Broves	Corvette	Avril 1790	6 novembre 1790	Brest/Brest
<i>L'Espoir</i>	Fabry Lainé	Brick	Mai 1788	6 novembre 1790	Rochefort/Rochefort
<i>L'Expédition</i>	Villemagne	Brick	--	10 novembre 1790	--/Brest
<i>Le Goéland</i>	Le Tourneur	Brick	Juin 1790	--	--/--
1791					
<i>L'Uranie</i>	Bataille	Frégate 18	Février 1791	--	Lorient/--
<i>L'Aglaé</i>	Paroy	Frégate 12	Septembre 1790	7 octobre 1791	Rochefort/Rochefort
<i>Le Sans-Soucis</i>	Saint-Vincent	Brick	Mai-juin 1790	--	Brest/--
1792					
<i>La Surveillante</i>	Sercey	Frégate 12	--	--	--
<i>La Prudente</i>	--	Frégate 12	--	--	--
<i>L'Impatiente</i>	--	Aviso	--	--	--

Annexe 42. Station navale des côtes d'Afrique occidentale (1784-1792)

Nom du bâtiment	Nom du commandant	Type de bâtiment	Date d'armement	Date de désarmement	Port d'armement/port de désarmement
1784					
<i>La Vénus</i>	Marigny	Frégate 18	Février 1784	Septembre 1784	Brest/Brest
<i>La Lamproie</i>	Capellès	Flûte	Février 1784	Septembre 1784	Brest/Brest
<i>La Bayonnaise</i>	La Jaille	Frégate 12	Février 1784	Juillet 1784	Brest/Brest
1785					
<i>L'Émeraude</i>	La Jaille	Frégate 12	Octobre 1784	Juin 1785	Brest/Brest
<i>La Blonde</i>	La Tour du Pin	Corvette	Octobre 1784	Juillet 1785	Toulon/Brest
<i>La Bayonnaise</i>	La Haichois	Corvette	Octobre 1785	--	Brest/--
<i>Le Rossignol</i>	Brach	Corvette	Mars 1785	Août 1786	--/Rochefort
<i>La Levrette</i>	--	Cotre	Octobre 1784	--	Brest/--
1786					
<i>L'Experiment</i>	Girardin	Vaisseau 50	Janvier 1786	Septembre 1786	Brest/Brest
<i>La Pandour</i>	Terras de Rodeillac	Brick	Janvier 1786	Septembre 1786	Brest/Brest
<i>La Boulonnaise</i>	Vivier de Barnave	Gabare	Décembre 1785	Novembre 1786	Brest/Brest
1787					
<i>La Junon</i>	La Flotte	Frégate 18	Novembre 1786	Septembre 1787	Toulon/Toulon
<i>La Cérés</i>	Dangely de Fayolle	Corvette	Novembre 1786	Juillet 1787	Brest/Brest
<i>La Dordogne</i>	Villemagne	Flûte	Novembre 1786	Octobre 1787	Brest/Rochefort
<i>Le Malin</i>	D'Orvilliers	Cotre	Novembre 1786	Mars 1787	Brest/Brest
1788					
<i>La Flore</i>	Denys de Bonnaventure	Frégate 8	Novembre 1787	Janvier 1789	Rochefort/Rochefort
<i>La Fauvette</i>	Beaume Pluvinel	Corvette	Novembre 1787	--	Rochefort/--
<i>La Cousine</i>	Sablières	Corvette	Septembre 1787	--	--/--

<i>L'Outarde</i>	Martin	Flûte	Avril 1788	--	Rochefort/--
1789					
<i>La Vestale</i>	Seytes Montcabrié	Frégate 12	Octobre 1788	--	Toulon/--
<i>La Gracieuse</i>	Vaugiraud	Frégate 12	Mai 1788	Mai 1790	Rochefort/Rochefort
<i>L'Espoir</i>	Fabry Lainé	Cotre	Mai 1788	Novembre 1790	Brest/Brest
1790					
<i>La Félicité</i>	Grimouard	Frégate 12	Janvier 1790	--	Brest/--
1792					
--	--	Frégate	--	--	--
--	--	Aviso	--	--	--

Sources

1. Sources manuscrites

❖ ARCHIVES NATIONALES, PARIS

▪ FONDS DE LA MARINE

Série A, Actes du pouvoir souverain

A¹ 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136.

A² 37, 38, 39, 40, 41.

Série B, Service général

Sous-série B¹, Décisions

B¹ 99, 100, 101.

Sous-série B², Ordres et dépêches

B² 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 410, 411, 412, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435.

Sous-Série B³, Lettres reçues

B³ 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 659, 571, 573, 612, , 613, 618, 619, 621, 627, 628, 629, 630, 635, 636, 637, 640, , 641, 642, 644, 645, 755, 757, 758, 760, 761, 769, 770, 772, 774, 777, 778, 782, 783, 784, 785, 786, 790, 792, 793, 794, 796.

Sous-Série B⁴, Campagnes

B⁴ 106 1763, Côtes de France, Méditerranée, Afrique du Nord, Amérique du Nord, Saint-Pierre et Miquelon, Antilles.
B⁴ 107-108 1764-1765, Côtes de France, Méditerranée, Afrique occidentale, Amérique, Antilles.
B⁴ 109 1765-1766 Afrique du Nord, Levant.
B⁴ 110-111 1766-1767 Côtes de France, îles Anglo-Normandes, Islande, Italie, Corse, Afrique du Nord, Antilles, Amérique du Nord, Terre-Neuve, océan Indien.
B⁴ 112, Côtes de France, mer du Nord, mer de Norvège, Méditerranée, Terre-Neuve, Antilles, océan Indien.
B⁴ 113 1768-1769 Corse.
B⁴ 114 1769-1770 Côtes de France, Manche, Antilles, Brésil, océan Indien, Chine, voyage de Bougainville.
B⁴ 115 1770 côtes de France, Afrique occidentale, Antilles, Louisiane, océan Indien, Chine.
B⁴ 116-117 1770-1771 Levant, Afrique du Nord, côtes de France, Portugal, Antilles, océan Indien.
B⁴ 118 1772 côtés de France, Afrique occidentale, Antilles, océan Indien.
B⁴ 119 1772-1773 Levant, Afrique du Nord.
B⁴ 120-121 1773 côtes de France, Afrique occidentale, Antilles, Guyane, océan Indien, Bornéo.
B⁴ 122 1774 Levant, Afrique du Nord.
B⁴ 123 1773-1775, Côtes de France, Afrique occidentale, Antilles, Guyane, océan Indien, Bornéo.

- B⁴ 124-125 1775, Côtes de France, Espagne, Méditerranée, Amérique, océan Indien, Levant, Antilles, Guyane, îles du Cap-Vert.
- B⁴ 126,128, 1776, Côtes de France, Espagne, Portugal, Russie, Levant, Afrique du Nord, océan Indien, Afrique, Amérique du Nord, Antilles.
- B⁴ 129-132, 1777, Côtes de France, Méditerranée, Levant, Afrique du Nord, Amérique du Nord, Antilles.
- B⁴ 133, 1775-1777, Île de France, Inde, Cochinchine, Siam, Ceylan, Bornéo.
- B⁴ 150, 1778-1779, Antilles, États-Unis d'Amérique, Afrique occidentale, îles Mascareignes, Inde, Siam, Birmanie, Chine.
- B⁴ 213, 1784, Amérique, Angleterre, Espagne, Méditerranée.
- B⁴ 214-215, 1774-1780, Lettres du ministre et minutes de lettres du comte de Fleurieu.
- B⁴ 267-268, 1782-1784, Amérique du Nord, Antilles, Afrique occidentale, océan Indien.
- B⁴ 269, 1784, Côtes de France, mer Baltique.
- B⁴ 270, 1785, Côtes de France, Espagne, Afrique, Levant, Antilles, Amérique, océan Indien.
- B⁴ 271, 1784, Amérique du Nord, Antilles.
- B⁴ 272, 1786-1790, Côtes de France, Russie, Méditerranée, Malte, Levant, Afrique, océan Indien.
- B⁴ 273-275, 1786-1787, Terre-Neuve, Antilles, Guyane, côtes de France, Espagne, Russie, Levant, Afrique, États-Unis, Portugal, mer Baltique.
- B⁴ 276, 1786-1790, océan Indien, Extrême-Orient, mer Rouge.
- B⁴ 277-278, 1788, Côtes de France, Espagne, Afrique, Levant, Antilles, Amérique espagnole, Terre-Neuve, océan Indien, Extrême-Orient.
- B⁴ 279-280, 1789, Côtes de France, Espagne, Angleterre, Antilles, Terre-Neuve, Guyane, Levant, Afrique, océan Indien, Extrême-Orient.
- B⁴ 284-288bis, 1676-1790, Siam, Méditerranée, Manche, Irlande, Espagne, mer Baltique, Amérique espagnole, Antilles, île Royale, Chine, Afrique, Minorque, Afrique du Nord, côtes de France, golfe Persique, océan Indien, États-Unis, mer du Nord, mer Égée.
- B⁴ 321, XVII^e-XVIII^e siècle, Documents divers : Méditerranée, Angleterre, Siam, Antilles, Amérique du Sud, guerre d'indépendance américaine, océan Indien.

Sous-Série B⁵, Armements, bâtiments du roi

- B⁵ 3, 1691-1759.
- B⁵ 4, 1755-1775.
- B⁵ 5, 1766-1768.
- B⁵ 6, 1769.
- B⁵ 7, 1761-1770.
- B⁵ 8, 1771.
- B⁵ 9, 1772-1774.
- B⁵ 10, 1771-1777.
- B⁵ 11, 1740-1778.
- B⁵ 12, 1692-1779.
- B⁵ 21, 1777-1782.
- B⁵ 23, 1774-1784.
- B⁵ 24, 1783.
- B⁵ 25, 1774-1784.
- B⁵ 26-27, 1785.
- B⁵ 28, 1786-1787.
- B⁵ 29, 1788-1789.

Sous-Série B⁷, Pays étrangers, commerce et consulats

- B⁷ 428, 1768-1770, Levant et Barbarie.
- B⁷ 440, 1776-1781, Levant et Barbarie.
- B⁷ 444, 780-1787, Levant et Barbarie.

B⁷ 446, 1781-1784, Levant et Barbarie.
 B⁷ 452, 1781-1789, Levant et Barbarie.

Série C, Personnel

Sous-Série C⁶, rôles d'équipage

C⁶ 379, 380, 388, 389, 395, 397, 401, 411, 415, 769, 771, 783, 793, 805, 814, 848, 851, 853, 855, 865, 867, 869, 870, 871, 872, 874, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 884, 886, 887, 888, 891, 892, 893, 894, 896, 897, 901, 903, 904, 905, 908, 909, 911, 915, 916, 918, 919, 922, 923, 924, 925, 929, 930, 931, 934, 935, 936, 939, 941, 943, 945, 948, 950, 951, 952, 955, 977, 978, 980, 981, 1029, 1030, 1031, 1032, 1034, 1038, 1042, 1044, 1049, 1050, 1059, 1060, 1061, 1062, 1063, 1064, 1082, 1250, 1290, 1291, 1322.

Sous-Série C⁷, Dossiers individuels

C⁷ 96, Saqui des Tourès.
 C⁷ 97, Saint-Riveul, Durfort, Durand.
 C⁷ 119, Girardin.
 C⁷ 127, Granchain.
 C⁷ 151, Kergariou.
 C⁷ 153, Kersaint.
 C⁷ 161, Jaille.
 C⁷ 186, Ligondès.
 C⁷ 191, Macnemara et Macarty Macteigne.
 C⁷ 255, Pontevès-Gien.
 C⁷ 264, Puget Bras.
 C⁷ 275, Richery.
 C⁷ 283, Rosily.
 C⁷ 291, Sainneville.
 C⁷ 293, Saint-Félix.
 C⁷ 323, Thy.
 C⁷ 328, Trécesson.
 C⁷ 343, Verdun de la Crenne.
 C⁷ 347, Villages.
 C⁷ 350, Vintimille.

Série G, documents divers

G 122, 123, 124, 125, 131, 234 1650-1800, Mémoires généraux et observations sur l'organisation et l'état de la Marine.
 G 257, 258, 262, 266, 268, 273, États de la Marine.

Série 2JJ, Papiers d'hydrographes

2JJ 95, Papiers de Fleurieu.
 2JJ 96, Papiers de Fleurieu.
 2JJ 114, Correspondance du comte de Kersaint.

Série 4JJ, journaux de bord

4JJ 10, 24, 25, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 41, 42, 57, 58, 67, 68, 72, 73, 85, 144L, 144N.

❖ ARCHIVES NATIONALES, PIERREFITTE-SUR-SEINE

Archives privées

Fonds privés Famille de Castries 306AP

306AP 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24.

❖ ARCHIVES NATIONALE D'OUTRE-MER, AIX-EN-PROVENCE

Série B, correspondance au départ

B 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 134, 135, 137, 138 (*toutes colonies et ports, 1762-1771*).

B 141 (*toutes colonies et ports, 1771-1772*).

B 145 (*toutes colonies et autres lieu, 1773*).

B 148, 151 (*toutes colonies et autres lieux, 1774-1775*).

B 156, 160 (*toutes colonies et autres lieux, 1776-1779*).

B 183, 186 (*toutes colonies et autres lieux, 1783-1784*).

B 188, 189, 192, 193, 194, 196 (*toutes colonies et autres lieux, 1785-1787*).

B 197, 198, 199, 200 (*toutes colonies et autres ports, 1788-1789*).

B 210, 211, 212, 213, 214 (*Inde, îles de France et de Bourbon, 1789-1790*).

Série C, correspondance à l'arrivée

Sous-Série, C¹, Extrême-Orient

C¹ 3, 4, 14, 15, 16, 1686-1863, Cochinchine.

Sous-Série, C², Compagnies des Indes

C² 171, 1785-1786, Officiers de vaisseau.

C² 175, 1786, Officiers de vaisseau.

C² 176, 1786, Cossigny et Moracin.

C² 178, 1786, Convention et différends avec les Anglais.

C² 190-191, 1789, Conway, Moracin et officiers de vaisseau.

Sous-Série C⁴, Île de France

C⁴ 59-60, 1783-1785, Souillac et Chevreau.

C⁴ 64-67, 1783-1785, Souillac et Chevreau.

C⁴ 68-69, 1785, Chevreau et Motaix de Narbonne.

C⁴ 73-76, 1786-1787, Souillac et Motaix de Narbonne.

C⁴ 77-83, 1787-1789, d'Entrecasteaux, Motaix de Narbonne et divers.

Sous-Série C^{5B}, Cap de Bonne-Espérance

C^{5B} 5, 5bis, 6, 7, 8, 1783-1792, correspondance et documents divers provenant des agents de la Marine au Cap de Bonne-Espérance.

Sous-Série C^{7A}, Guadeloupe

C^{7A} 24, 1764, Bourlamaque.

- C^{7A} 25-29, 1765-1768, Nolivos.
 C^{7A} 30, 1769, Bouillé.
 C^{7A} 31-34, 1770-1775, Nolivos et Nozières.
 C^{7A} 33-34, 1776-1777, D'Arbaud.
 C^{7A} 40, 1784, D'Arbaud.
 C^{7A} 41-43, 1785-1789, Clugny.

Sous-Série, C^{8A} Martinique et Îles du Vent

- C^{8A} 65-66, 1763, Fénelon et Lemer cier de la Rivière.
 C^{8A} 67-69, 1765-1770, D'Ennery et Peynier.
 C^{8A} 70, 1771, Vallière et Peynier.
 C^{8A} 71, 1772, Vallière, Nozières, Peynier et Täscher.
 C^{8A} 72-74, 1773-1775, Nozières et Täscher.
 C^{8A} 75-76, 1776-1777, Nozières, d'Argout, Bouillé et Täscher.
 C^{8A} 84-86, 1783-1786, Damas et Petit de Viévigne.
 C^{8A} 87-88, 1787-1788, Damas et Foulquier.
 C^{8A} 89-90, 1789, Damas, Vioménil et Foullon d'Écotier.

Sous-Série C^{9A} Saint-Domingue et Îles sous le Vent

- C^{9A} 119-123, 1764, Montreuil, d'Estaing, d'Argout, Rohan, Magon et Bongars.
 C^{9A} 124-129, 1765-1766, Rohan, d'Argout, Magon, Bongars.
 C^{9A} 130-136, 1767-1769, Rohan, d'Argout, Bongars, Kerdisien-Trémis.
 C^{9A} 138-140, 1770-1771, Nolivos, Bongars, Montarcher, Kerdisien-Trémis.
 C^{9A} 141-142, Vallière, Montarcher.
 C^{9A} 143-144, 1774-1776, Vallière, d'Ennery, Montarcher, de Vaivre.
 C^{9A} 145, 1777, d'Argout, Vaivre.
 C^{9A} 156, 1784-1785, Bellecombe, Bongars.
 C^{9A} 157-158, 1786-1787, La Luzerne, Barbé de Marbois.
 C^{9A} 159-161, 1787-1788, Vincent, Barbé de Marbois.
 C^{9A} 162-163, 1789, Duchilleau, Vincent, Peynier, Barbé de Marbois.

Sous-série C^{10C}, Sainte-Lucie

- C^{10C} 3 et 4, Correspondance et mémoire.

Sous-Série C¹², Saint-Pierre et Miquelon

- C¹² 1 et 2, 1763-1768, D'Angeac.
 C¹² 10, 11, 12, 1786-1792, correspondance du commandant de la station navale de Terre-Neuve, Dumesnilambert, gouverneur, Danseville, ordonnateur.
 C¹² 16, 17, 1763-1792, originaux ou copies des lettres adressées par le ministre aux administrateurs.
 C¹², 22 et 23, 1770-1803, documents financiers.

Sous-série F, Divers

- F^{2C}, 6-7, 1765-1790, Mémoires, circulaires, toutes colonies.
 F^{2C} 8, 1759-1789, Mémoires divers et états de dépenses concernant la Guadeloupe, Martinique, Sainte-Lucie, Cayenne, Saint-Domingue, îles de France et Bourbon.
 F³, 158, Mémoire adressé au roi par M. de La Luzerne sur les administrations dont il a été chargé : gouvernement général de Saint-Domingue et secrétariat d'État de la Marine.

E 80, Personnel colonial, Dossier Louis-Nicolas Chevalier, agent de la nation française à Batavia.

❖ CHAMBRE DE COMMERCE DE LA VILLE DE MARSEILLE

E. 2, 1692-1791, objets généraux.
E. 6, 1620-1791, Galères garde-côtes
E. 41-42, 1767-1794, Armements, escortes et convois
E. 95, 1769-1788, Prises maritimes
H. 87, 1654-1786, Foire de Beaucaire.
J. 335-336, 1766-1778, Consulat de Smyrne.
J. 380, 381, 382, 1627-1793, Consulat de Smyrne.
J. 454, 1690-1791, Vice-consulat de Milo et de l'Argentièrre.
J. 469, 470, 471, 472, 473, 1764-1770, Consulat de Morée.
J. 481, 1697-1792, Vice-consulat de Naples de Romanie.
J. 482, 1771-1786, Vice-consulat de Naples de Romanie.
J. 527-528, 1770-1781, Consulat de Cérigo.
J. 540, 1719-1777, Vice-consulat de Mételin.
J. 1282, 1770-1773, Consulat de Salonique.
J. 1283, 1773-1774, Consulat de Salonique.
J. 1287, 1783-1787, Consulat de Salonique.
J. 1288, 1785-1787, Consulat de Salonique.
J. 1289, 1787-1789, Consulat de Salonique.
K. 17, 1785-1793, Malte, lettres du chevalier de Seytres-Caumont.

❖ ARCHIVES DE LA CATHEDRALE DE MALTE, MDINA

Documents consulaires, lettres reçues par le chargé d'affaires du roi à Malte

Volume II, Smyrne.
Volume III, Grèce.
Volume IV, Salonique.
Volume V, Chypre.
Volume VII, Zante.
Volume IX, Naples de Romanie.
Volume X, Coron.
Volume XI, Levant.
Volume XII, Égypte.
Volume XXVI, Paris.
Volume XXVIII, Marseille.
Volume XXIX, Marseille.

❖ PUBLIC RECORDS OFFICE, NATIONAL ARCHIVES, KEW

ADM 8 40-65, Ships, 1764-1789.
ADM 50-51, Captain's Logs.
ADM 1 388, Mediterranean.
AMD 1 472, Newfoundland.

❖ SERVICE HISTORIQUE DE LA DEFENSE

Vincennes*BB⁴, département Marine, Campagnes*

- BB⁴ 1-3, 1790-1791, Armements en général, escadre de Brest, Lorient, Rochefort, missions particulières ; station du Levant, escadre de Toulon, station de Terre-Neuve, station des côtes d'Afrique, station de l'Inde, stations des îles du Vent et des îles sous le Vent.
- BB⁴ 4-7, 1791, Armements, Brest, Rochefort, Toulon, missions particulières, station du Levant, station des îles du Vent, expédition à la Martinique et à Saint-Domingue, station des îles sous le Vent, station de Terre-Neuve, station de l'Inde.
- BB⁴ 8, 1792, Armements, escadre de Brest, station du Levant, station de Terre-Neuve, station du Sénégal, stations des îles sous le Vent, station des îles du Vent.

Manuscrits

- MS 74, 1782-1788, Recueil d'ordonnances, édits, arrêts, manuscrits, imprimés.
- MS 222, Essai d'administration de la Marine, Contient en annexe un tableau des dépenses d'une année en paix dans les trois ports.
- MS 223, 1775-1776, journaux de navigation de la frégate la *Terpsichore* et du vaisseau le *Solitaire*.
- MS 338, 1784-1785, Papiers de Louis-Honoré-Alexandre, chevalier de Puget de Bras, capitaine de vaisseau, commandant sur le *Téméraire*, la station des îles sous le Vent à Saint-Domingue.

Brest*Série 3A, commandement de la Marine dans les ports militaires*

- A3 91, 1776-1777, Conseil de Marine.
- A3 93, 1783-1784, Conseil de Marine
- A3 94, 1786, Conseil de Marine.
- A3 95, 1787, Conseil de Marine.
- A3 96, 1788-1789, Conseil de Marine.
- A3 97, 1790, Conseil de Marine.

Fonds R

3099, Verdun de la Crenne, *Mémoire sur la tactique navale*.

3100, *Tactique et signaux de jour, de nuit et de brume, à l'ancre & à la voile, à l'usage de l'escadre d'évolutions, commandée par M. le Marquis de Nieuil, chef d'escadre des Armées Navales, inspecteur du Corps Royal des Canoniers-matlot, en 1787*, Imprimerie ordinaire du roi & de la Marine, Brest, 1787.

3426, Puysegur, *Le Pilote de l'Isle de Saint-Domingue et des débouquements de cette isle, comprenant une carte de l'isle de Saint-Domingue et une carte des débouquements, depuis la Caye d'Argent jusqu'à la partie Ouest du Placet des Isles Lucayes*, Imprimerie Royale, Paris, 1787.

Manuscrit

70, Relation géographique et historique d'une partie de la côte de l'Est de Madagascar par le chevalier de Grenier, enseigne des vaisseaux du roi, commandant la corvette l'Heure du Berger, 1768.

71, Mémoire des découvertes du chevalier Grenier, manuscrit original, 1770.

Rochefort

1C, journaux de bord

- 1C3, 1785-1786, journal de navigation de la corvette la *Belette*, commandée par de Boubée.
1C4, 1787-1789, journal de navigation de la frégate la *Calypso*, commandée par Kergariou Locmaria (non consultable, mauvais état).
1C5, journal de navigation de la chatte du roi le César
1C6, 1782-1784, journal de navigation de la corvette le *Chien de Chasse* commandée par de Combre.
1C9, 1787, journal de navigation du *Goéland*, commandé par Lisle Corillaud
1C14, 1787-1788, journal de navigation de la frégate la *Pomone*, Bonneval puis Marquis de Saint-Félix.
1C16, 1783-1787, journal de navigation de la corvette le *Rossignol*, commandée par de la Baume-Pluvinel, Villeon, Ducluzel.
2G5 1, Rapports d'essai et procès-verbaux de visite des bâtiments de l'État.

❖ CENTRE DES ARCHIVES DIPLOMATIQUES DE NANTES

A166PO 244, 246, 247, 248, 249, 250, correspondance entre l'ambassadeur de la France à Constantinople et les officiers de la Marine en Méditerranée.

❖ ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES YVELINES

A1558 et 1559, état de la Marine de 1785.
E1426, papiers de famille, Kersaint (Armand Guy Simon de Coëtnempren, comte de)

❖ ANOM ULYSSE

Dépôt des fortifications des colonies en ligne, base de données Ulysse

ANOM, 13DFC407A, *Plan de la ville et du Fort-Royal relatif à l'état des projets de 1785 et à celui des bâtiments tant civils que militaires appartenant au roi qui y est joint*, non signé, 1^{er} septembre 1784.

ANOM, 13DFC392A, *Plan d'une partie du Carénage et partie du canal attenant au dit port, pour servir aux projets d'un quai en maçonnerie au pourtour du port, & de dessécher par des remblais la Savane*, François Henri Charles de Bexon, sous-directeur des fortifications, 27 avril 1784.

ANOM 13DFC432A, *Plan d'une partie de la ville du Fort-Royal et des environs sur lequel sont placés les nouveaux établissements de la Marine qu'on propose de construire*, François Henri Charles de Bexon, sous-directeur des fortifications, 10 mars 1785.

ANOM 15DFC0140A, *Plan, profil et élévation de l'arsenal de marine projeté au petit-carénage*, Taverne de Boisforêt 1784.

ANOM 13DFC381A, *Plan de la ville du fort Royal*, n.s., 1784.

ANOM 13DFC448bisC, *Plan et profils du bâtiment à construire à l'arsenal du fort Royal*, Chevalier de Pécauld, directeur de l'arsenal de Fort-Royal vu et approuvé par du Puget, 1^{er} août 1785.

ANOM 15DFC0396A, *Plan de la ville du Cap-Français, chef-lieu de l'île de Saint-Domingue*, Eynard, 1780.

ANOM 15DFC0353C, *Plan, profil et élévation d'une fontaine à faire sur le bord de mer du Cap dans une des cales du quai pour l'aiguade des vaisseaux*, Du Coudreau, ingénieur en chef, 1747.

❖ BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE

Cartes et plans (consultés sur Gallica)

GESH18PF149 DIV7P15, *Plan de la ville du Port-au-Prince*, La Merveillère, 1788.

GESH18PF149 DIV7P12D, *Plan du Port-au-Prince pour servir au projet général de sa défense par mer et à la construction indispensable des bâtiments nécessaires au service du roi*, n.s., 1751.

GESH18PF149 DIV4P22D, *Plan de la ville du Cap-Français et de ses environs dans l'île de Saint-Domingue*, René Phéliepeau, ingénieur-géographe, 1786.

GESH18PF49 DIV4P17/1D, *Plan de la baie et rade du Cap-Français* dessiné par M. de Foligné, lieutenant de frégate du roi, 1780.

GESH18PF149 DIV4019, *Plan des parcs, arsenal [du Cap-Français] et de tout le terrain appartenant à l'artillerie et des bâtiments servant à son usage*, Marchand, lieutenant d'artillerie, 10 octobre 1783.

GE C-4673, *Plan de la ville du Cap-Français, coste et isle de Saint-Domingue, avec les divers projets proposés à nos seigneurs les Général et Intendant*, Deforges l'ainé, 1762.

GESH18PF149 DIV4P22D, *Plan de la ville du Cap-Français et de ses environs de l'isle de Saint-Domingue*, René Phéliepeau, ingénieur géographe, 1786.

GE SH 18 PF 221 DIV 1 P 33/1 D, *Plan du Port Louis de l'Isle de France levé en 1771 et revu en 1775 de basse mer*, Boisquenay, 1775.

GE B-1197, *Veüe et perspective du Cap François. Scituée dans l'isle de St. Domingue avec toutes les observations et dangers de l'entrée de la baye, faite et levée par le chevalier du Sault, lieutenant de vaisseau en 1717.*

GESH18PF149 DIV4P23/1, *Plan de l'état actuel de la ville du Cap servant à indiquer les progrès de ses reconstructions*, M. Vincent, directeur des fortifications, 1800.

GESH 18PF221 DIV1P37, *Plan du Port-Louis et du Port Fanfaron*, Paris, Chevalier de Solhminiac, 22 février 1786.

GESH18PF221 DIV1P25/2, *Plan du Trou Fanfaron près le Port Louis Isle de France*, Chevalier de Tromelin, 1772.

2. Sources imprimées

APRES DE MANNEVILLETTE Jean-Baptiste (d'), *Instructions sur la navigation des Indes orientales et de la Chine, pour servir au Neptune oriental*, Demonville, Paris, 1775, p. 574.

BERNARDIN DE SAINT-PIERRE, *Voyage à l'Isle de France, à l'Isle de Bourbon, au Cap de Bonne-Espérance, & avec des observations nouvelles sur la nature & sur les Hommes*, Merlin, Amsterdam, 1773, 3 volumes.

BIDE DE MAURVILLE, *Relation de l'affaire de Larache*, Amsterdam, 1775, p. 398.

BORY DE SAINT-VINCENT Gabriel, *Considérations sur l'état présent de la colonie française de Saint-Domingue*, Grangé, Paris, 1776, 2 volumes.

BORY DE SAINT-VINCENT Gabriel, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique, fait par ordre du gouvernement, pendant les années neuf et dix de la République (1801-1802), avec l'histoire de la traversée du capitaine Baudin jusqu'au Port-Louis de l'Île Maurice*, F. Buisson, Paris, 4 volumes.

BOUGAINVILLE Louis-Antoine (de), *Voyage au tour du monde avec la frégate du roi la Boudeuse et la flûte l'Etoile, en 1766, 1767, 1768 & 1769*, Saillant & Nyon, Paris, 1771.

CALONNE Charles-Alexandre (de), *Réponse de M. de Calonne à l'écrit de M. Necker, publié en avril 1785, contenant l'examen des comptes de la situation des finances rendus en 1774, 1776, 1781, 1783 et 1787*, Imprimerie T. Spilsbury, Londres, janvier 1788, p. 45.

DES CARS (Duc), *Mémoires du Duc des Cars*, publié par le neveu le Duc des Cars, Libraire E. Plon, Paris, 1890, 2 volumes.

DIDEROT et d'ALEMBERT, *Encyclopédie méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1786, 3 volumes.

GERONYMO de Ustariz, *Théorie et pratique du commerce et de la Marine*, Veuve Estienne & Fils, Paris, 1753, p. 206.

GRANPRE (de) L., *Voyage dans l'Inde et au Bengale fait dans les années 1789 et 1790, contenant la description des îles Seychelles et de Trinquemalay, des détails sur le caractère et les arts industriels des peuples de l'Inde, la description de quelques pratiques religieuses des habitants du Bengale, suivi d'un voyage fait dans la mer Rouge des Arabes de l'Yémen ; des détails sur leur caractère et leur mœurs, etc. etc.*, Dentu, Paris, 1801, 2 volumes.

GRENIER (chevalier de), *Mémoires de la campagne de découvertes dans les mers des Indes, où il propose une route qui abrège de 800 lieues la traversée de l'Isle de France à la côte de Coromandel & en Chine*, R. Malassis, Brest, 1770, p. 35.

Journal de bord du Bailli de Suffren dans l'Inde, publié par Henri Moris, Challamel et Cie, Paris, 1888, p. 319.

LA JAILLE (de), *Voyage au Sénégal, pendant les années 1784 et 1785, contenant des recherches sur la géographie, la navigation et le commerce de la côte occidentale d'Afrique, depuis le cap Blanc jusqu'à la rivière de Serralione*, Dentu, Paris, 1802, p. 262.

LE BRASSEUR Joseph, *L'Inde ou réflexions sur les moyens que doit employer la France relativement à ses possessions en Asie*, Le Didot l'Ainé, Paris, 1790.

LAPEROUSE Jean-François (de), *Voyage autour du monde sur l'Astrolabe et la Boussole (1785-1788)*, La Découverte/Poche, Paris, 2008, p. 414.

LEBLOND Jean-Baptiste, *Voyage aux Antilles et à l'Amérique méridionale commencé en 1767 et fini en 1802*, Arthus-Bertrand, Paris, 1813, p. 474.

LEBLOND Jean-Baptiste, *Voyage aux Antilles et à l'Amérique méridionale commencé en 1767 et fini en 1802*, Arthus-Bertrand, Paris, 1813, p. 474.

MALOUËT Pierre-Victor, *Collection des opinions de M. Malouët, député à l'Assemblée nationale*, tome 1, 1791, p. 224.

Mémoires du comte de Maurepas, Buisson, Paris, 1792, 4 volumes.

MOREAU DE SAINT-MERY Mérédic Louis Èlie, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'île de Saint-Domingue, avec des observations générales sur sa population, sur le caractère et les mœurs des divers habitants, sur son climat, sa culture, ses productions et son administration, etc.*, Dupont, Paris, 1798, 3 volumes.

NECKER Jacques, *Compte rendu au roi du mois de janvier 1781*, Imprimé par ordre de Sa Majesté, Imprimerie royale, Paris, 1781.

Œuvres complètes de M. Necker, publiées par M. le Baron de Staël, son petit-fils, Truttel et Würtz, Paris, 1821, 15 volumes.

Ordonnance de la Marine du 25 mars 1765, Imprimerie royale, Paris, 1765, p. 344.

Ordonnances et règlements concernant la Marine 1786, Imprimerie de Mallard, Toulon, 1787, p. 546.

RAYNAL Guillaume Thomas, *Essai sur l'administration de Saint-Domingue*, 1785, s.l., p. 254.

RAYNAL Guillaume-Thomas, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, Genève, Jean Léonard Pellet, 1780.

ROMME Nicolas, Charles, *Description de l'art de la mâturation*, 1787, p. 82.

RIVIERE, Charles-Joseph (chevalier de), *Extrait du journal de ma station aux isles du vent*. Fort-Royal, Martinique, Imprimerie J.-F. Bazille, 1790.

SAINT-PRIEST (comte de), *Mémoire sur l'ambassade de France en Turquie et sur le commerce des Français dans le Levant*, Ernest Leroux, Paris 1877, p. 542.

SAINT-PRIEST (comte de), *Mémoires, règnes de Louis XV et de Louis XVI*, publiés par le baron de Barante, Calman-Lévy, Paris, 1929, p. 237.

SERRE (chevalier de la), *Essais historiques et critiques sur la Marine de France de 1661 à 1789, et des principaux objets qui y sont relatifs*, Librairies Janet et Cotellet, Paris, 1814, p. 377.

SONNERAT Pierre, *Voyages aux indes orientales et à la Chine*, Paris, chez l'auteur, 1782, 2 vol. p. 366-367).

Supplément au Neptune oriental, par feu M. d'Après de Mannevillette, Demonville, Paris, 1781.

TOLOZAN Jean-François, *Mémoire sur le commerce de la France et de ses colonies*, Moutard, Paris, 1789, p. 122.

VASSIF-ÉFENDI, *Précis historique de la guerre des Turcs contre les Russes, depuis l'année 1769 jusqu'à l'année 1774*, Le Normand, Paris, 1822, p. 284.

Bibliographie

1. ABENON Lucien, *La Guadeloupe de 1671 à 1759. Étude politique et sociale*, L'Harmattan, Paris, 1987, p. 270.
2. ACCERA Martine, « Protéger et projeter les forces navales. Quelles infrastructures pour quelle politique ? Essai de comparaison, Angleterre, France, Espagne (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Éric SCHNAKENBOURG et Frédéric DESSBERG (dir.), *La France face aux crises et aux conflits européens et atlantiques du XVII^e au XX^e siècle*, Enquêtes et documents, n° 39, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, 2010, p. 133-142.
3. ACERRA Martine, « Industrie et besoins de la Marine de guerre (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Histoire, économie et société*, 8-3, 1989, p. 431-436.
4. ACERRA Martine, « L'arsenal, pivot de la puissance maritime ? », dans Jean MEYER, Christian BUCHET et Jean-Pierre POUSSOU (dir.), *La puissance maritime*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2004, p. 435-443.
5. ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Librairie de l'Inde, Paris, 1993, p. 930.
6. ACERRA Martine, ZYSBERG André, *L'Essor des marines de guerres européennes, (vers 1680- vers 1790). Les espaces maritimes*, Sedes, Paris, p. 298.
7. ADELAÏDE-MERLANDE Jacques, *La Caraïbe et la Guyane au temps de la Révolution et de l'Empire, 1789-1804*, Monde Caribéen Karthala, Paris, 1992, p. 224.
8. AGAY (d') Frédéric, *La Provence au service du roi (1637-1831), Officiers des vaisseaux et des galères*, Honoré Champion, Paris, 2017, 2 volumes.
9. AHMAD Gunny, « L'Île Maurice et la France dans la deuxième moitié du siècle », *Dix-huitième siècle*, n° 13, Juifs et judaïsme, 1981, p. 297-316.
10. AIZPURUA Ramon, *Curacao y la costa de Cracas. Introducción al estudio del contrabando de la provincia de Venezuela en tiempos de la compañía Guipuzcoana, 1730-1780*, Academia nacional de la historia, Caracas, 1993, p. 417.
11. ALAMKAN Myriam, *Histoire maritime des Petites Antilles, XVII^e et XVIII^e siècles : de l'arrivée des colons à la guerre contre les États-Unis d'Amérique*, Ibis Rouge, Paris, 2002, p. 207.
12. ALEXANDRESCU-DERSCA M., « Contribution à l'étude de l'approvisionnement en blé de Constantinople au XVIII^e siècle », *Studia et Acta Orientalia*, Bucarest, 1962, p. 172-231.
13. ALLAIN Thierry, « Smyrne, cadre et instrument du commerce hollandais en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Élisabeth MALAMUT, Mohamed OUERFELLI, Gilbert BUTI et Paolo ODORICO (dir.), *Entre deux rives, villes et Méditerranée au Moyen Âge et à l'Époque Moderne*, Presses Universitaires de Provence, 2018, p. 117-139.
14. ALONSO Mora Marina, MARTINEZ SHAW Carlos, « Los astilleros de la America colonial », dans A. Castellero CALVO (dir.), *Historia General de América latina, Consolidación del orden colonial*, vol. III, 1, Paris, Unesco, 2000, p. 279-303.
15. ANANDA Abeydeera, « Louis Monneron, agent de la France à Ceylan », *Dix-huitième siècle*, n° 22, Voyage, Explorer, 1990, p. 25-37.
16. ANDERSON M.S., « Great Britain and the Growth of the Russian Navy in the Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, 42:2, 1956, p. 132-146.

17. ANDERSON M.S., « Russia in the Mediterranean, 1788-1791 : a Little-known Chapter in the History of Naval Warfare and Privateering », *The Mariner's Mirror*, 45:1, p. 25-35.
18. ANTONETTI Pierre, *Histoire de la Corse*, Robert Laffont, Paris, 1999, p. 502.
19. ARMITAGE David, BRADDICK Michael J., *The British Atlantic World, 1500-1800*, Palgrave Macmillan, New York, 2000, p. 389.
20. ARMITAGE David, *The Ideological origins of the British Empire*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, p. 239.
21. ARMYTAGE Frances, *The Free Port System in the British West Indies, a Study in Commercial Policy, 1766-1822*, Longmans, Green and Co., London, 1953, p. 178.
22. ARNOUX J., « L'amiral Richery, contre-amiral, 1757-1798 », *Annales de Basses-Alpes*, n° 66, 1897, p. 162-171.
23. ASPINALL Arthur, *Cornwallis in Bengal, The Administration and Juridical Reforms of Lord Cornwallis in Bengal, Together With Accounts of the Commercial Expansion of the East India Company, 1786-1793, and of the Foundation of Penang, 1786-1793*, Manchester University Press, 1931, p. 210.
24. AUZOUX André, « La France et Mascate aux dix-huitième et dix-neuvième siècles (1759-1810) », *Revue d'histoire diplomatique*, 1909, p. 518-540.
25. AZEMA Georges, *Histoire l'Île Bourbon depuis 1673 jusqu'au 20 décembre 1848*, Henri Plon, Paris, 1862, p. 360.
26. BAILOU Jean, *Histoire de l'administration française, les affaires étrangères et le corps diplomatique français*, CNRS Éditions, Paris, 1984, p. 866.
27. BANKS Kenneth J., *Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1764*, McGill-Queen's University Press, London, 1958, p. 319.
28. BANNISTER Jerry, *The Rule of the Admirals, law, custom, and Naval Government in Newfoundland, 1699-1832*, The Osgoode Society, 2003, p. 265.
29. BARBICHE Jean-Paul, *Les Antilles britanniques, de l'époque coloniale aux indépendances*, L'Harmattan, Paris, 1989, p. 303.
30. BARKEY Karen, « Trajectoires impériales : histoires connectées ou études comparées », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4, 2007, p. 69-89.
31. BARKEY Karen, *Empire of difference : The Ottomans in comparative perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, p. 342.
32. BARNAVI Élie, *Dix thèses sur la guerre*, Coll. Champs essais, Flammarion, Paris, 2014, p. 172.
33. BARON Hulot, *D'Entrecasteaux, 1737-1793*, Société de géographie, Paris, 1894, p. 148.
34. BARRY Boubacar, *La Sénégambie du XV^e au XIX^e siècle. Traite négrière, Islam, conquête coloniale*, L'Harmattan, Paris, 1988, p. 432.
35. BARTOLOMEI Arnaud, CALAFAT Guillaume, GRENET Mathieu et ULBERT Jörg (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, École française de Rome, Casa De Velázquez, Rome-Madrid, 2018, p. 570.

36. BATTESTI Michèle, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la première guerre mondiale », dans BATTESTI Michèle (dir.), *Les bases navales et les arsenaux français d'outre-mer, du second Empire à nos jours*, La Vauzelle/DGA, 2002, p. 10-33.
37. BATTESTI Michelle, « De l'évolution du progrès technique et de la Marine sous le Second Empire », *Rochefort et la mer*, n° 15, Modernisation de la Marine au XIX^e siècle, Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1998, p. 71-84.
38. BAUGH Daniel, « Great Britain's "Blue-Water" Policy, 1689-1815 », *The International History Review*, Vol. 10, n°1 (Feb. 1998), p. 33-58.
39. BAUGH Daniel, « La place de la protection du commerce dans les opérations navales : le cas des Petites Antilles (1650-1750) », dans Jean-Sébastien Guibert et Boris Lesueur (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 43-79.
40. BAUGH Daniel, « Origins of the British Navy's First Overseas Bases, c. 1700-1750 : Their Development and Significance », dans Caroline LE MAO (dir.), *Les Arsenaux dans l'Histoire*, Paris, Presses universitaires Paris-Sorbonne, à paraître.
41. BAUGH Daniel, « The Eighteenth-Century Navy as a National Institution, 1690-1815 », dans J.R. HILL et Bryan RANFT, *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford University Press, 1995, p. 120-160.
42. BAUGH Daniel, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1965, p. 584.
43. BECCHIA Alain, *Modernités de l'Ancien Régime*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2012, p. 501.
44. BEGOT Danielle (dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise. Guadeloupe, Martinique, Saint-Domingue, Guyane, XVII^e-XXI^e siècle*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2011, p. 678.
45. BELLEC François, « L'art des pilotes des Indes », *Cahiers de la Compagnie des Indes, La mer & la navigation*, n° 3, 1998, p. 31-35.
46. BELLEC François, *Le livre des Terres Inconnues*, Éditions du Chêne, 2000, p. 213.
47. BELY Lucien, *L'art de la paix en Europe : naissance de la diplomatie moderne, XVI^e-XVIII^e siècles*, Coll. Le Nœud gordien, Presses universitaires de France, Paris, 2007, p. 745.
48. BELY Lucien, *La France moderne (1498-1789)*, Presses Universitaires de France, Paris, 2009, p. 689.
49. BELY Lucien, *Les relations internationales en Europe, XVII^e-XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, 4^e édition, Paris, 2007, p. 800.
50. BERNET Etienne, « Bibliographie francophone de la grande pêche, Terre-Neuve-Islande-Groenland », *Les Cahiers de Fécamp Terre-Neuve*, 1999, p. 125.
51. BERNOT Jacques, *Le comte de Toulouse (1678-1737), Amiral de France, gouverneur de Bretagne*, Éditions Lanore, Paris, 2012, p. 288.
52. BERTRAND Romain, « Rencontres impériales. L'histoire connectée et les relations euro-asiatiques », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 54-4, 2007, p. 29-63.

53. BILICI Faruk, *La politique française en Mer noire (1747-1789) : vicissitudes d'une implantation*, Studies on Ottoman Diplomatic History, VI, Éditions Isis, 1992, p. 201.
54. BLACK Jeremy, « Naval Power, Strategy and Foreign Policy, 1775-1791 », dans Michael DUFFY (dir.), *Parameters of British Naval Power 1650-1850*, University of Exeter, 1992, p. 93-121.
55. BLANCPAIN François, *La colonie française de Saint-Domingue*, Karthala, Paris, 2004, p. 244.
56. BLANKEN Jacques, *Contrebandiers smoggeurs en Manche. Histoire d'un commerce interlope*, Locus Solus, 2015, p. 260.
57. BLERALD Alain-Philippe, *Histoire économique de la Guadeloupe et de la Martinique : du XVII^e siècle à nos jours*, Karthala, Paris, 1986, p. 336.
58. BLONDY Alain, « L'ordre de Malte et Malte dans les affaires polonaises et russes au XVIII^e siècle », *Revue des études slaves*, tome 66, fascicule 4, 1994, p. 733-755.
59. BLONDY Alain, « Malte, enjeu diplomatique européen au XVIII^e siècle », dans *Méditerranée, mer ouverte*, actes du colloque de Marseille (21-23 septembre 1995), Marseille-Malte, 1998, t. I, p. 109-121.
60. BLONDY Alain, *Bibliographie du monde méditerranéen : relations et échanges : de la chute de Constantinople (1453) à la reconquête ottomane de Tripoli (1835)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2003, p. 301.
61. BLONDY Alain, *Chrétiens et Ottomans de Malte et d'ailleurs*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 906.
62. BLONDY Alain, *Des nouvelles de Malte, correspondance de M. l'abbé Boyer (1738-1777)*, Pie Peter Lang, Bruxelles, 2004, p. 280.
63. BLONDY Alain, *Le monde méditerranéen, 15 000 ans d'histoire*, Perrin, Paris, 2018, p. 448.
64. BLONDY Alain, *Les journaux de campagnes de Jean-François de Villages, chevalier de Malte, 1765-1773*, Édition Bouchène, Paris, 2010, p. 296.
65. BLONDY Alain, *Malte et Marseille au XVIII^e siècle*, Fondation de Malte, Malte, 2014, p. 618.
66. BODINIER Philippe, « Les officiers de l'armée et de la Marine à l'époque de la guerre d'Amérique », *Rochefort et la mer*, n° 9, Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle, Publication de l'Université francophone d'été Québec-Saintonge, Jonzac, 1988, p. 81-102.
67. BOER Claire, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés*, n° 32, 2017, p. 27-48.
68. BOIS Jean-Pierre, *Deux voyages au temps de Louis XVI, 1777-1780, la mission du baron de Tott en Égypte en 1777-1778 et le journal de bord de l'Hermione en 1780*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2005, p. 252.
69. BOIS Jean-Pierre, *La paix ; histoire politique et militaire 1434-1878*, Perrin, Paris, 2012, p. 648.
70. BOISTEL Guy, « De quelle précision a-t-on réellement besoin en mer, quelques aspects de la diffusion des méthodes de détermination astronomique et chronométrique des longitudes en mer en France, de Lacaille à Mouchez (1750-1880) », *Histoire & Mesure*, XXI, n° 2, 2006, p. 121-156.
71. BOISTEL Guy, « L'astronomie nautique au XVIII^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, Publication de la société française d'histoire maritime, n° 48, 2002-2003, p. 44-51.

72. BOISTEL Guy, *L'astronomie nautique au XVIII^e siècle : tables de la Lune et longitudes en mer*, Atelier national de reproduction des thèses, Lille, 2001, p. 991.
73. BONNICHON Philippe, « Éléments de connaissance géographique de l'océan Indien en France au temps de Bougainville », dans Michel MOLLAT et Etienne TAILLEMITE (dir.), *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières à propos du voyage de Bougainville*, CNRS Éditions, Paris, 1982, p. 123-147.
74. BONNICHON Philippe, « Journaux de bord et hydrographie de l'océan Indien au XVIII^e siècle », dans Christiane VILLAIN-GANDOSI et Éric RIETH, (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime », sources et champ de recherche*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2001, p. 423-435.
75. BONNICHON Philippe, « Missions de la Marine militaire au temps de Louis XVI (1778-1790) », *Revue d'histoire économique et sociale*, 54, 1976, p. 525-559.
76. BONNICHON Philippe, « Pratiques maritimes, d'après les journaux de bord : la croisière de la frégate l'Adélaïde pour les Mascareignes et retour, à la fin de la guerre de succession d'Espagne », dans Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *Les Européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, Presses de l'université Paris-Sorbonne, n° 2, 1997, p. 25-55.
77. BONNICHON Philippe, « Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI », *Revue d'Histoire maritime*, Stratégie navale : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux, n° 12, Presses universitaires Paris-Sorbonne, 2010, p. 61-75.
78. BONNICHON Philippe, GENY Pierre et NEMO Jean, *Présences françaises outre-mer (XVI^e-XXI^e siècles)*, Karthala, Paris, 2012, p. 1188.
79. BOPPE Auguste, *Le consulat général de Morée et ses dépendances*, Berger-Levrault, Nancy, 1902.
80. BOPPE Auguste, *Les Consuls du Levant*, Berger-Levrault, Nancy, 1902, 3 volumes.
81. BOS Jeroen, « Dead on arrival : The Unused Cartographic Legacy of Carl Friedrich Reimer », dans Alexander James KENT, Soetkin VERVUST, Imre Josef DEMHARDT, Nick MILLEA (Editors), *Mapping Empires : Colonial Cartographies Of Land and Sea*, 7th International Symposium of the ISA Commission on the History of Cartography, Springer, 2018, p. 283-307.
82. BOSHER John Francis, *French Finances, 1770-1795, From Business to Bureaucracy*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, p. 370.
83. BOUBAKER Sadok, « Les espaces maritimes de Tunis aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Alia BACCAR-BOURNAZ (dir.), *Tunis, cité de la mer*, L'Or du Temps, Tunis, 1999, p. 61-70.
84. BOUBAKER Sadok, *La régence de Tunis au XVII^e siècle : ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, CEROMA, Zaghuan, 1987, p. 1056.
85. BOUBAKER Sadok, *Une réflexion sur l'histoire moderne de la Tunisie (XVI^e-début XIX^e siècle). Les spécialités d'une province ottomane*, Le Maghreb à l'époque ottomane, Faculté des lettres et des sciences humaines Rabat, 1992, p. 85-117.
86. BOUDRIOT Jean et BERTI Hubert, *Galiote à bombes « La Salamandre », 1758*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 1982, p. 138.
87. BOUDRIOT Jean et BERTI Hubert, *Le Requin, chébec de 24 canons, 1750, bâtiments méditerranéens, chebecs de la Marine royale et monographie*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 1987, p. 153.

88. BOUDRIOT Jean, BERTI Hubert, *Cotre le Cerf, 1779-1780, du constructeur Denÿs*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 1981, p. 72.
89. BOUDRIOT Jean, BERTI Hubert, *Le Coureur, lougre (1776-1778)*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., 1985, Paris.
90. BOUDRIOT Jean, *Corvette, La Créole, prince de Joinville, San Juan de Ulúa, 1838*, Monographie, étude historique, Collection archéologie française, A.N.C.R.E., 1990, p. 176.
91. BOUDRIOT Jean, *Historique de la corvette « la Créole », 1827, 1650-1850*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., 1990, p. 171.
92. BOUDRIOT Jean, *L'artillerie en mer. Marine française, 1650-1850*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 1992, p. 198.
93. BOUDRIOT Jean, *La frégate, marine de guerre, 1650-1850*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 1992, p. 339.
94. BOUDRIOT Jean, *La Renommée, 1744, frégate de VIII*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., 1993, p. 146.
95. BOUDRIOT Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., tome 1, p. 166.
96. BOUDRIOT Jean, *Marine royale, XVII^e-XVIII^e siècles : uniformes, équipement, armement*, Collection archéologie navale française, A.N.C.R.E., Paris, 2004.
97. BOULAIRE Alain, *La Marine française, de la Royale de Richelieu aux missions d'aujourd'hui*, Éditions Palantines, 2011, p. 383.
98. BOURGOIN Jean, « L'hydrographie française au XVIII^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, 11, 1985, p. 6-18.
99. BOURNONVILLE Aurélien, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*. Droit. Université du Droit et de la Santé – Lille II, sous la direction de Louis de Carbonnières, soutenue le 4 décembre 2014, p. 500.
100. BRAUDEL Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen au temps de Philippe II*, Armand Colin, dixième édition, 2017, tome 2, p. 455.
101. BRIERE Jean-François, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIII^e siècle*, Collection Fleur de Lys, 1990, p. 270.
102. BROGINI Anne et GHAZALI Maria (dir.), *Des marges aux frontières. Les puissances et les îles en Méditerranée à l'époque moderne*, Éditions Classiques Garnier, Paris, 2010, p. 433.
103. BROGINI Anne, « À l'aube d'une économie marchande. Le rôle de la course à Malte au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 17, Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XX^e siècles), Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 37-54.
104. BRUIJN Jaap R., « Facing a New World : The Dutch Navy geos Overseas (c.1750 - c.-1850) », in Bob MOORE, Henk Van NIEROP (dir.), *Colonial Empires Compared, Britain and the Netherlands, 1750-1850*, Papers delivered to the Fourteenth Anglo-Dutch Historical Conference, 2000, Ashgate, 2003, p. 113-131.

105. BRUIJN Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, University South Carolina Press, Columbia, 1993.
106. BUCHET Christian, « Des liaisons atlantiques et de la nécessaire révision du concept de maîtrise des mers (1701-1763) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 35, 1997, p. 9-23.
107. BUCHET Christian, « Des routes maritimes Europe-Antilles et de leurs incidences sur la rivalité franco-britannique », *Histoire, économie et société*, 13^e année, n°4, 1994, p. 463-582.
108. BUCHET Christian, « Le choix des bâtiments de la Royal Navy dépêchés aux Antilles et de leurs retombées tactiques sur la rivalité anglo-française », dans Hubert BONIN et Silvia MARZAGALLI (dir.), *Négoce, Ports et Océans, XVI^e-XX^e siècles*, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 2000, p. 389-407.
109. BUCHET Christian, « Les modalités évolutives de la logistique anglaise en matériel naval dans l'espace caraïbe (1689-1763) », *Histoire, économie et société*, 11^e année, n°4, 1992, p. 571-596.
110. BUCHET Christian, « Les traversée Europe-Antilles : force de la marine française ou faiblesse de la Royal-Navy », *Chronique d'histoire maritime*, n° 45, 2001, p. 63-69.
111. BUCHET Christian, « Marines de guerre et espaces caraïbe (1689-1763) », *Revue historique des armées*, volume 4, L'Europe et les espaces maritimes au XVII^e et XVIII^e siècles, 1996, p. 73-88.
112. BUCHET Christian, « Révélateur d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire Économie et Société*, 16^e année, n°1, Marine XVII^e-XVIII^e siècle, 1997, p. 125-151.
113. BUCHET Christian, *La logistique française en matériel naval dans l'espace caraïbe (1662-1763)*, Comité de documentation historique de la Marine, 1993, p. 43-74.
114. BUCHET Christian, *La lutte pour l'espace caraïbe de l'Amérique centrale et du sud (1672-1763)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1991, p. 1279.
115. BUCHET, Christian, *Marine, économie et société, un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Honoré Champion, Paris, 1999, p. 430.
116. BÜHLMANN Christian, « Le concept d'asymétrie : une plus-value pour comprendre les conflits modernes ? », Institut de Stratégie Comparée, *Stratégique*, 2012/2, n° 100-101, p. 229-268.
117. BUTEL Paul, *Histoire de l'Atlantique*, Perrin, Paris, 1997, p. 357.
118. BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises, XVII^e-XVIII^e siècle*, Perrin, Paris, 2002, p. 423-435.
119. BUTI Gilbert (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve Éditions, Paris, 2009, p. 312.
120. BUTI Gilbert, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée XVII^e et XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2005/1, n° 52-1, p. 7-38.
121. BUTI Gilbert, « Marseille au XVIII^e siècle : réseaux d'un port mondial », dans Michèle COLLIN (dir.), *Ville et port XVIII^e-XX^e siècles*, L'Harmattan, Paris, 1994, p. 209-222.
122. BUTI Gilbert, « Stratégies marchandes au temps des troubles et des incertitudes. Le cas de la France méditerranéenne au XVIII^e siècle », *The Historical Review*, Vol. 7, 2010, p. 23-36.

123. CABANTOUS Alain, BUTI Gilbert, *De Charybde en Scylla : risques, périls et fortune de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Belin, Paris, p. 434.
124. CABANTOUS Alain, *La vergue et les fers, mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Tallandier, Paris, 1984, p. 249.
125. CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PERON Françoise, *Les Français la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Fayard, Paris, 2005, p. 902.
126. CABANTOUS, Alain, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique », dans Christian VILLAIN-GANDOSSI et Éric RIETH (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime », sources et champs de recherche*, Comités des travaux historiques et scientifiques, Paris, 2001, p. 33-43.
127. CAILLOT Bernard, *L'Angleterre face aux Bourbons dans la guerre d'Indépendance américaine*, L'Harmattan, Paris, 2012, p. 285.
128. CARIOU Yann et PIERREFEU Sandrine, *Manuel du Gabier, l'Hermione, frégate de XII*, Éditions de Monza, Paris, 2018, p. 159.
129. CARRE Adrien (dir.), *Mémoires du chevalier de Cotignon, gentilhomme nivernais, officier de marine de Sa Majesté Louis le seizième*, Édition des 4 seigneurs, Grenoble, 1974, p. 489.
130. CARRE Adrien, « Hygiène navale, préoccupation essentielle de l'Académie de Marine », dans *La Mer au siècle des Encyclopédies*, Actes recueillis et présentés par Jean Balcou, Champion & Genève, Slatkine, 1987, p. 157-173.
131. CARRERE d'Encausse Hélène, *Catherine II, un âge d'or pour la Russie*, Fayard, Paris, 2002, p. 674.
132. CARRIERE Charles et COURDURIE Marcel, « L'espace commercial marseillais aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans LEON Pierre (dir.), *Aires et structures du commerce français au XVIII^e siècle*, CNRS Éditions, Paris, 1973, p. 47-75.
133. CARRIERE Charles et MORINEAU Michel, « Draps du Languedoc et commerce du Levant au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, Vol. 46, n° 1, 1968, p. 108-121.
134. CARRIERE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, 1973, 2 volumes, p. 1111.
135. CASTELLAN Georges, *Histoire des Balkans, XIV^e-XX^e siècles*, Fayard, Paris, 1999, p. 643.
136. CASTRIES Scipion (de), *Souvenirs maritimes*, Le Temps retrouvé, Mercure de France, Paris, 1997, p. 553.
137. CERBELAUD SALAGNAC Georges, « La reprise de Terre-Neuve par les Français en 1762 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 63, n° 231, 2^e trimestre 1976, p. 211-222.
138. CHAGNIOT Jean, *Guerre et société à l'époque moderne*, Presses universitaires de France, Paris, 2001, p. 360.
139. CHALINE Olivier, BONNICHON Philippe, de VERGENNES Charles-Philippe (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, tome II, L'opérationnel naval, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2018, p. 457.
140. CHALINE Olivier, BONNICHON Philippe, de VERGENNES Charles-Philippe (dir.), *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, tome I, L'instrument naval, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013, p. 453.

141. CHALINE Olivier, KNAB-DELUMEAU Isabelle et KOWALSKI Jean-Marie, « Le navire à la mer, un défi pour l'historien », *Revue d'histoire maritime*, n° 25, Le navire à la mer, Sorbonne Université Presses, 2018, p. 13-16.
142. CHALINE Olivier, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, Paris, 2016, p. 559.
143. CHALINE Olivier, *Les armées du roi, le grand chantier, XVII^e-XVIII^e siècle*, Armand Colin, Paris, 2016, p. 352.
144. CHAPPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 1999, p. 1060.
145. CHARDON Thierry, « Du guet de mer aux milices gardes côtes : la défense du littoral en Normandie à l'époque de la guerre de Sept Ans (1756-1763) », *Annales de Normandie*, 56^e année, n° 3, 2006, 355-380.
146. CHARLES-ROUX François, « Le projet français de commerce avec l'Inde par Suez sous le règne de Louis XVI », *Revue Histoire coloniale*, 1925, p. 411-448.
147. CHARLES-ROUX François, *Les échelles de Syrie et de Palestine au XVIII^e siècle*, Librairie orientaliste Paul Geuthner, 1928, p. 224.
148. CHASSAIGNE Philippe, « Économie des îles sucrières dans les conflits maritimes de la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'exemple de Saint-Domingue », *Histoire, économie et société*, 7^e année, n° 1, 1988, p. 93-105.
149. CHAULEAU Liliane, *Dans les Îles du Vent, la Martinique*, L'Harmattan, Paris, 1993, p. 303.
150. CHAUNU Pierre, « Géographie des naufrages à l'époque moderne », *Le naufrage*, actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris réunis par Christian Buchet et Claude Thomasset, Honoré Champion, Paris, 1999, p. 73-84.
151. CHAUNU Pierre, *Les fondements de la paix, des origines au déclin du XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 1993, p. 119.
152. CHAUSSINAND-NOGARET Guy, *Choiseul*, Le Club, 1998, p. 362.
153. CHENEY Paul, CHARLES Loïc, « The colonial Machine Dismantled : Knowledge and Empire in the French Atlantic », *Past and Present*, 2013, p. 127-163.
154. CHENEY Paul, *Revolutionary Commerce, Globalization and the French Monarchy*, Cambridge University Press, Cambridge, London, 2010, p. 305.
155. CHIRAC Marcelle, *Journal de campagne de l'Amiral de Bauffremont, prince de Listenois dans les pays barbaresques (1766)*, Éditions du CNRS, Paris, 1981, p. 144.
156. CRISTELOW Allan, « Contraband Between and the Spanish Main, and the Three Port Act of 1766 », *The Hispanic American Historical Review*, vol. 22, n°2 (May, 1942), p. 309-343.
157. CRISTELOW Allan, « French Interest in the Spanish Empire during the Ministry of the Duc of Choiseul, 1759-1771 », *The Hispanic American Historical Review*, vol. 21, n°4, (Nov. 1941), p. 515-537.
158. CLEMENT Alain, « Du bon et du mauvais usage des colonies » : politique coloniale et pensée économique française au XVIII^e siècle », *Cahiers d'économie politique*, n° 56, 2009, p. 101-127.

159. CLEMENT Alain, « Les mercantilistes et la question coloniale au XVI^e et XVII^e siècle », *Outre-Mers*, tome 92, n° 348-349, 2^e semestre 2005, La loi de 1905 et les colonies, p. 167-202.
160. CLEMENT-NOGUIER Sophia, « Un concept aux multiples facettes, Sécurité du fort contre asymétrie du faible », *La Revue internationale et stratégique*, 2003/3, n° 51, p. 89-96.
161. CLINQUART Jean, *L'Administration des douanes en France sous la Révolution*, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, Neuilly-sur-Seine, 1989, p. 482.
162. CLINQUART Jean, *La douane et les douaniers*, Tallandier, Paris, 1990, p. 300.
163. COAD Jonathan, *Support the Fleet, Architecture and engineering of The Royal Navy's Bases, 1700-1914*, English Heritage, Swindon, 2013, p. 464.
164. COLGATE Hugh Arthur, *Tricomalee and the East Indies Squadron, 1746-1844*, M.A. thesis, University of London, 1959, p. 523.
165. CORDIER E.-L., *Les grands hommes de la France, Navigateurs*, P. Ducrocq, Paris, 1882, p. 436.
166. CORDIER Henri, *La correspondance de la Cochinchine, (1785-1791)*, E. J. Brill, Leide, 1906-1907, p. 558.
167. COULET DU GARD René, *La course et la piraterie en Méditerranée*, Éditions France-Empire, 1980, p. 315.
168. COUTAU-BEGARIE Hervé (dir.), *L'évolution de la pensée navale*, Commission française d'histoire-maritime FEDN, Paris, 1990, p. 231.
169. COUTAU-BEGARIE Hervé, « Guerres irrégulières : de quoi parle-t-on ? », *Stratégique*, 2009/1, n°93-94-95-96, p. 13-30.
170. COUTAU-BEGARIE Hervé, *L'histoire maritime en France*, Economica, Paris, 1997, p. 114.
171. COUTAU-BEGARIE Hervé, *La lutte pour l'Empire de la mer*, Economica, Paris, 1995, p. 338.
172. COVO Manuel, « « Gagner n'importe comment » : l'interlope entre les États-Unis et Saint-Domingue », Histoire et mémoires de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions en Normandie, *Revue du Philanthrope*, Presses universitaires de Rouen et du Havre, numéro 4, 2013, p. 43-59.
173. COVO Manuel, *Commerce et révolutions dans l'espace atlantique. États-Unis-Saint-Domingue. 1784-1806*, thèse soutenue sous la direction de François Weil à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales le 23 novembre 2013.
174. CREWE Duncan, *Yellow Jack and the Worm, British Naval Administration in the West Indies, 1739-1748*, Liverpool University Press, Liverpool, 1993, p. 321.
175. CROUZET François, « Puissance maritime et blocus », Christian BUCHET, Jean MEYER et Jean-Pierre POUSSOU (dir.), *La puissance maritime*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2004, p. 467-477.
176. CROUZET François, *De la supériorité de l'Angleterre sur la France, l'économie et l'imaginaire, XVII^e-XX^e siècle*, Perrin, Paris, 1985, p. 696.
177. DALEGRE Joëlle, *Greco et Ottomans, (1453-1923), de la chute de Constantinople à la disparition de l'Empire Ottoman*, L'Harmattan, Paris, 2002, p. 268.

178. DARRIEUS Gabriel, *La guerre sur mer, stratégie et tactique : La doctrine*, Paris, Challamel 1907, p. 458.
179. DAS Sudipta, *Myths and Realities of French Imperialism in India, 1763-1783*, American University Studies, Peter Lang, 1992, p. 459.
180. DAY John Fredrick, *British Admiralty Control and Naval Power in the Indian Ocean (1793-1815)*, Thèse soutenue à l'Université d'Exeter, avril 2012, p. 449.
181. DECENCIERE Patrice, « Évolution de l'art de la manœuvre des vaisseaux au siècle des Lumières », *Chronique d'histoire maritime*, n° 62, 2007.
182. DECENCIERE Patrice, « La communication en mer : les systèmes de signaux au XVIII^e siècle », *Chronique d'histoire maritime*, n° 71, 2011, p. 11-26.
183. DECENCIERE Patrice, « Performance des navires au temps de la marine à voiles », *Neptunia*, n° 291, 2018, p. 41-54.
184. DECENCIERE Patrice, « Virements de bord chronométrés à bord des navires à voiles des XVIII^e et XIX^e siècles », *Neptunia*, n° 292, Les Amis du Musée national de la Marine, Décembre 2018, p. 20-30.
185. DELACROIX Gérard, *Le Gros Ventre, gabare du roi, 1766*, A.N.C.R.E, 2003, p. 132.
186. DELEPINE François, *L'amiral de Kerguelen et les mythes de son temps*, L'Harmattan, Paris, 1998, p. 215.
187. DEPEYRE Michel, « La stratégie française en mer des Antilles au XVII^e siècle, Les Antilles et la Guyane au XVIII^e siècle », *Rocheport et la mer*, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, n° 16, 1999, p. 9-15.
188. DERMIGNY Louis, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIII^e siècle, 1719-1833*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1964, p. 487.
189. DERMIGNY Louis, *Les mémoires de Charles de Constant sur le commerce à la Chine*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1964, p. 491.
190. DEROLIN Pierre, « Les premiers paquebots des Isles françaises d'Amérique (1762-1765) », *École pratique des hautes études*, 4^e section, Sciences historiques et philologiques. Annuaire 1975-1976, p. 1067-1069.
191. DESPORTES Vincent, « L'adieu aux armes : anticiper et gérer la sortie de crise », *Doctrine*, n° 1, 2007, p. 3-7.
192. DESSERT Daniel, *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, Paris, 1996, p. 393.
193. DESTOUCHES Didier, « Le Conseil supérieur de la Guadeloupe sous l'Ancien Régime : entre centralisation et spécificités coloniales », *Histoire de la justice*, 2016/1, n° 26, p. 109-124.
194. DEVEZE Michel, *Antilles, Guyane, la mer Caraïbes de 1492 à 1789*, Sedes, Paris, 1977, p. 382.
195. DEVEZE Michel, *L'Europe et le monde à la fin du XVIII^e siècle*, Albin Michel, Paris, 1970, p. 703.
196. DONALDSON D.W., « Port Mahón, Minorca ; The Preferred Naval Base for the English Fleet in the Mediterranean in the Seventeenth Century », *The Mariner's Mirror*, 88:4, November 2002, p. 423-436.

197. DONNADIEU Jean-Louis, FLOCH Catherine et Henri, « Œil et oreille de Versailles ? L'étrange mission du capitaine de vaisseau Rochegude à Saint-Domingue (1785-1787) », *Revue du Tarn*, n° 231, automne 2013, p. 405-424.
198. DORIGNY Marcel, KLEIN Jean-François, PEYROULOU Jean-Pierre, SINGARAVELOU Pierre, de SUREMAIN Marie-Albane (dir.), *Grand Atlas des empires coloniaux, des premières colonisations aux décolonisations, XV^e-XXI^e siècles*, Autrement, 2^e édition, 2019, p. 288.
199. DOUGLAS INGLIS C., « The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century », *New Aspects of Naval History*, Selected Papers from the 5th Naval History Symposium, Baltimore, Nautical and Aviation Publishing Co. Of America, 1985, p. 47-58.
200. DREVILLON Hervé WIEVIORKA (dir.), *Histoire militaire de la France. Des Mérovingiens au Second Empire*, Perrin, Paris, 2018, p. 550.
201. DUBE Alexandre, « Le roi s'incarne-t-il aux colonies », dans Luigi DELIA et Aurélie ZYGEL-BASSO (dir.), *L'Europe et le monde colonial au XVIII^e siècle*, Coll. Études internationales sur le Dix-huitième siècle, n° 14, Honoré Champion, Paris, 2013, p. 216.
202. DUC DE CASTRIES, *Le maréchal de Castries (1727-1800)*, Flammarion, Paris, 1956, p. 281.
203. DUFFY Michael, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michael DUFFY (dir.), *Parameters of British Naval Power 1650-1850*, University of Exeter, 1992, p. 60-82.
204. DUHAU Isabelle et DAVOIGNEAU Jean, « Cap-Haïtien versus Jacmel, essai sur la ville en Haïti », *Études caribéennes*, n° 39-40, Avril-Août 2018, p. 1-47.
205. EDHEM Eldem, « French trade and Commercial Policy in the Levant in the Eighteenth Century », Kate FLEET (dir.), *Oriente Moderno, XVIII, The Ottoman Empire in the Eighteenth Century*, 1999, p. 27-47.
206. ÉGASSE Benjamin, *L'État, la fortification et le littoral lorientais. Pouvoirs, économie et environnement d'un système défensif au XVIII^e siècle*, thèse sous la direction de Sylviane Llinares, soutenue le 6 décembre 2019 à l'Université Bretagne Sud.
207. ELDEM Edhem, « Le commerce français d'Istanbul au XVIII^e siècle : d'une présence tolérée à une domination imposée », dans François M. CROUZET (dir.), *Le Négoce international (XVIII^e-XX^e siècles)*, Economica, Paris, 1989, p. 181-190.
208. ELDEM Edhem, « Les échelles du Levant – une vision ottomane », Thierry FAVRE (dir.), *Rencontre d'Averroès, La Méditerranée, frontières et passages*, Babel, Paris, 1999, p. 380.
209. ELDEM Edhem, GOFFMAN Daniel et MASTER Bruce, *The Ottoman City between East and West, Aleppo, Izmir and Istanbul*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999, p. 244.
210. FAIVRE D'ARCIER Amaury, *Les oubliés de la liberté, négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, Peter Lang, 2007, p. 266.
211. FARGANEL Jean-Pierre, « Entre diplomatie et pouvoir local, heurs et malheurs des consuls français d'Acre et de Seyde (1695-1794) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, 1998, p. 49-86.
212. FARGANEL Jean-Pierre, « Les Échelles du Levant dans la tourmente des conflits méditerranée au XVIII^e siècle : la défense des intérêts français au fil du temps », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 70, 2005, p. 61-83.

213. FARGANEL Jean-Pierre, « Les Orientaux vus par les marchands français établis dans les Échelles du Levant (XVI^e-XVIII^e siècle) », dans Christian VILLAIN-GANDOSSI, Actes du Colloque *Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, septembre 1995), Marseille-Malte, 1998, t. I, p. 429-444.
214. FARGANEL Jean-Pierre, *Les marchands dans l'Orient méditerranéen au XVII^e et XVIII^e siècle ; la présence française dans les Échelles du Levant (1650-1789)*, Atelier national de reproduction des thèses, Lille, 1993.
215. FARNAUD Christophe, « Un hongrois avant Napoléon. La mission secrète du baron de Tott », *Revue historique des armées*, n° 270, 2013, p. 14-22.
216. FAVIER Jean, *Les Européens et les Indes orientales au XVIII^e siècle : aspects maritimes, commerciaux et coloniaux*, Ophrys Éditions, Paris, 2002, p. 160.
217. FIGEAC-MONTHUS Marguerite, LASTECOUCERES Christophe (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles. De la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Armand Collin, Paris, 2012, p. 404.
218. FILION Maurice, « La crise de la Marine française, d'après le Mémoire de Maurepas de 1745 sur la Marine et le commerce », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 21(2), septembre 1967, p. 230-242.
219. FILLIOZAT Manonmani, « J.-B. D'Après de Manneville et la cartographie de la nouvelle route des Indes », *Comité français de la cartographie*, n° 175, mars 2003, p. 6-16.
220. FILLIOZAT Manonmani, « La cartographie hollandaise au service de la Compagnie française des Indes orientales », *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n° 7-8, Échanges, commerce et compagnies, France-Pays-Bas, XVII^e-XVIII^e siècles, 2002-2003, p. 21-30.
221. FILLIOZAT Manonmani, « Le Neptune oriental : une somme de la cartographie de la Compagnie des Indes orientales », *Cahiers de la Compagnie des Indes*, n° 3, La Mer & la navigation, 1998, p. 31-35.
222. FISHER G., *Barbary Legend : War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford University Press, Wesport, 1957, p. 349.
223. FONTAINE Laurence, « Le rôle de la fraude dans l'enrichissement des réseaux de migrants montagnards à l'époque moderne », dans Gérard BEAUR, Hubert BONIN, Claire LEMERCIER (dir.), *Fraude, contrefaçon et contrebande, de l'Antiquité à nos jours*, Droz, Tallandier, Paris, 2009, p. 125-143.
224. FONTENAY Michel, « Dans le sillage de Bonaparte : une conspiration d'un corsaire, natif du cap Corse, contre l'occupation française de Malte », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, 1998, p. 153-172.
225. FONTENAY Michel, « La fin du Corso, brigandage maritime sous couvert de religion », dans Gilbert BUTI, Philippe HRODEJ (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, 2016, p. 223-267.
226. FONTENAY Michel, « Le développement urbain du port de Malte du XVI^e siècle au XVIII^e siècle », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 71-1, 1994, p. 259-271.
227. FOURNIER Joseph, *La Chambre de commerce de Marseille et ses représentants permanents à Paris (1599-1875)*, Barlatier, Marseille, 1920.
228. FRANGALIS-SYRETT Elena, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Center for Asia, Athènes, 1992, p. 375.
229. FROSTIN Charles, « Les « enfants perdus de l'État » ou la condition militaire à Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, tome 80, numéro 2, 1973, p. 317-343.

230. FROSTIN Charles, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue au XVII^e-XVIII^e siècle. Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance*, Service de reproduction des thèses, Lille, 1973, p. 856.
231. FROSTIN Charles, *Les révoltes blanches à Saint-Domingue au XVII^e et XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, p. 408.
232. GARCIA Manuel Perez, « Les échanges transnationaux et la circulation des nouveaux produits en Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 2011/1, 30^e année, p. 39-55.
233. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ Antonio, *La Carrera de Indias : histoire du commerce hispano-américain (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Éditions Desjonquères, Paris, 1997, p. 256.
234. GARNIDINER Rémi, « Les frégates françaises et la Royal Navy », *Le Petit Perroquet*, n° 22, 1977, p. 4-26.
235. GARNIER Odile, « Consigner l'événement : les journaux du voyage de Marchand (1790-1792) et les îles de la Révolution », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 320, 2000, p. 101-120.
236. GAUDART Edmond, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome I, Pondichéry, 1690-1789*, Éditions Leroux, 1922, Paris, p. 410.
237. GAUDART Edmond, *Catalogue des manuscrits des archives anciennes de l'Inde française, tome II, Pondichéry, 1789-1815*, Éditions Leroux, 1924, Paris, p. 487.
238. GAUDART Edmond, *Les privilèges du commerce Français dans l'Inde*, Imprimerie Moderne, Pondichéry, 1935.
239. GAY Jacques, « Le fer dans la marine en bois : l'exemple de la flotte de guerre », *Histoire et Mesure*, 3-1, 1988, p. 53-86.
240. GEGGUS David, « The Major Port Towns of Saint-Domingue in the Later Eighteenth Century », dans Franklin W. KNIGHT, Peggy K. LISS (dir.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, p. 87-117.
241. GEYER A.L., *Das wirtschaftliche System der Niederländischen Ost-Indischen Kompanie am Kap der Guten Hoffnung, 1785-1795*, Historische Bibliothek, T.30, 1923, p. 113.
242. GEYL Peter, *La Révolution batave, Sociétés des études Robespierriistes*, Paris, 1971, p. 386.
243. GILLET André, *Une histoire du point en mer*, Bellin, Paris, 2000, p. 109.
244. GILLET Jean-Claude, *La Marine impériale, le grand rêve de Napoléon*, Bernard Giovanangeli, 2010, p. 340.
245. GIS D'HISTOIRE MARITIME, *La maritimisation du monde, de la Préhistoire à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2016, p. 623.
246. GLACHANT Roger, *Suffren et le temps de Vergennes*, Éditions France-Empire, Paris, 1976, p. 432.
247. GLETE Jan, *Navies and Nations : Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, 1993, 2 volumes.
248. GODARD Philippe, KERROS (de) Tugdual, *Louis de Saint Aloiïarn, un marin breton à la conquête des terres australes*, Éditions Les Portes du Large, Rennes, 2002, p. 362.

249. GODECHOT Jacques, « La France et Malte au XVIII^e siècle », *Revue historique*, (juillet-septembre), 1951, p. 67-79.
250. GODECHOT Jacques, « Les relations économiques entre la France et les États-Unis de 1778 à 1789 », *French Historical Studies*, Vol. 1, n°1, 1958, p. 26-39.
251. GOULD Eliga H., « Entangled histories, entangled worlds : The English-speaking Atlantic as a Spanish Periphery », *The American Historical Review*, 112-3, 2007, p. 764-786.
252. GOUREVITCH Jean-Pierre, *La Méditerranée, conquête, puissance et déclin*, Édition Desclée de Brouwer, 2018, Paris, p. 372.
253. GRANCHER Romain, « Gouverner les ressources de la mer. Une histoire environnementale de l'inspection des pêches françaises au XVIII^e siècle », *Cahiers d'histoire*, volume 36, automne 2018, p. 45-68.
254. GRAVIERE Jurien (de la), *Souvenirs d'un amiral*, L. Hachette, Paris, 1860.
255. GUERIN Léon, *Histoire maritime de France, Marine contemporaine de 1784 à 1848*, Société Bibliophile, Paris, 1848, Tome trois, p. 730.
256. *Guerres et paix. 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine, Rochefort, 20-22 mars 1986*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 326.
257. GUIBERT Jean-Sébastien, « Sonder les côtes et sonder les esprits : les missions diplomatiques à l'étranger ou l'espionnage sous les tropiques pendant le gouvernement de Pierre Gédéon comte de Nolivos (1765-1768) », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (152), 2009, p. 15-29.
258. GUIBERT Sébastien, *Mémoire de mer, océans de papiers, naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVII^e-XIX^e siècles*, thèse de doctorat sous la direction Danielle Bégat, Université des Antilles, Pointe-à-Pitre, 2013.
259. GUILLERM Alain, *Fortifications et Marine en occident. La pierre et le vent*, L'Harmattan, Paris, 1994, p. 274.
260. GUYOTJEANNIN Olivier, *Saint-Pierre et Miquelon*, L'Harmattan, Paris, 1986, p. 139.
261. GWYN Julian, *Ashore and Afloat ; The British Navy and the Halifax Naval Yard before 1820*, University of Toronto Press, Ottawa, 2004, p. 366.
262. GWYN Julian, *Frigates and Foremasts, 1745-1815, The North American Squadron in Nova Scotia Waters*, UBS Press, Vancouver, 2003, p. 206.
263. HARRIS Robert D., « French Finances and the American War, 1777-1783 », *The Journal of Modern History*, Vol. 48, n°2 (jun., 1976), p. 233-258.
264. HAUDRERE Philippe, « Fortunes orientales et commerce d'Inde en Inde au XVIII^e siècle », dans François CROUZET (dir.), *Le négoce international XVIII^e-XX^e siècles*, Economica, Paris, 1989, p. 191-198.
265. HAUDRERE Philippe, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121-3, 2014, p. 165-175.
266. HAUDRERE Philippe, « Jean-Baptiste d'Après de Manneville et l'œuvre des hydrographes de la Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer*, Hydrographie et cartes marines (XVI^e-XX^e siècle), Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 17, 2000, p. 37-47.

267. HAUDRERE Philippe, « La Révolution de l'Inde n'aura pas lieu. Les Français dans l'océan Indien durant la guerre d'Indépendance américaine, 1778-1783 », dans Olivier CHALINE et C.-P. VERGENNES (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2008, p. 153-168.
268. HAUDRERE Philippe, « Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle : Européens et espaces maritimes », Sedes, Paris, 1997, p. 155.
269. HAUDRERE Philippe, « Naufrages sur la route maritime vers les Indes orientales au XVIII^e siècle », *Le naufrage*, actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris réunis par Christian BUCHET et Claude THOMASSET, Honoré Champion, Paris, 1999, p. 55-72.
270. HAUDRERE Philippe, « Santé et voyages au long cours : la route du Cap au XVIII^e siècle », *L'Homme, la santé & la mer*, Actes du colloque international tenu à l'Institut catholique de Paris les 5 et 6 décembre 1995, réunis sous la direction de Christian BUCHET, Honoré Champion, Paris, 1997, p. 223-231.
271. HAUDRERE Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Les Indes savantes, Paris, 2^e édition, 2005, 2 volumes, p. 1071.
272. HAUDRERE Philippe, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014, p. 330.
273. HENNEQUIN, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, Regnault, Paris, 1835, t.1.
274. HILAIRE-PEREZ Liliane, *L'expérience de la mer, les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Seli Arslan, Paris, 1997, p. 384.
275. HOFFMAN Nathalie, « L'asymétrie en Asie du Sud-Est, un mode opératoire systématique », *Revue internationale et stratégique*, n° 51, 2003/3, p. 115-123.
276. HRODEJ Philippe et BUTI Gilbert, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013, p. 990.
277. HRODEJ Philippe, « Défense statique et défense dynamique, le cas de Saint-Domingue dans la seconde moitié du XVII^e siècle », dans David PLOUVIEZ (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique (XV^e-XX^e siècle)*, Enquête et Documents, n° 49, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014, p. 41-54.
278. HRODEJ Philippe, « L'État et ses principaux représentants à Saint-Domingue au XVIII^e siècle : contradictions et manquements », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, n° 94, 354-55, 2007, p. 173-195.
279. HRODEJ Philippe, « L'État français face à la piraterie : les campagnes menées contre les forbans (1715-1727) », dans Michèle BATESTI (dir.), *La piraterie au fil de l'histoire, un défi pour l'État*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2014, p. 347-361.
280. HRODEJ Philippe, « Les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'Empire espagnol d'Amérique (1700-1713) », dans Christian BUCHET (dir.), *La mer, la France et l'Amérique latine*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 2006, p. 27-45.
281. HUGHES Quentin, *Britain in the Mediterranean and the Defence of her Naval Stations*, Penpaed, Liverpool, 1981, p. 235.
282. JAMAS Alan, « L'évolution de la stratégie navale française du XVI^e au XVII^e siècle : la guerre de Trente ans en Méditerranée », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 71, 2005, p. 203-211.

283. JENKIS E.H., *Histoire de la marine française, des origines à nos jours*, Albin Michel, Paris, 1977, p. 428.
284. JESTIN Mathieu, *Salonique (1781-1913), une histoire consulaire de la question d'Orient*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 2018, p. 328.
285. JOBE Joseph (dir.), *Les grands voiliers*, Lausanne, Éditions Lausanne, 1967, p. 252.
286. JORE Léonce, *Les établissements français sur la côte occidentale d'Afrique de 1758 à 1809*, Société française d'histoire d'outre-mer, Paris, 1965, p. 477.
287. KARRAS Alan L., « Caribbean Contraband, Slave Property and the State, 1767-1792 », *Pennsylvania History*, 64, n° 5, 1997, p. 250-269.
288. KARRAS Alan L., *Smuggling Contraband and Corruption in the World History*, Rowman & Littlefield Publishers, Plymouth, 2010, p. 200.
289. KINKEL Sarah, « The King's Pirates ? Naval Enforcement of Imperial Authority, 1740-76 », *The William and Mary Quarterly*, Vol. 71, n°1 (January 2014), p. 3-34.
290. KLEIN Jean-François, « Un chaînon manquant impérial ? Les Monneron, une fratrie d'armateur au tournant du monde », dans Jean-François KLEIN et Bruno MARNOT (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquête et Documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, CRHIA, p. 43-70.
291. KLOOSTER Wim, « Atlantic and Caribbean Perspectives : analyzing a Hybrid and Entangled world », dans N. Peter MILLER (dir.), *The Sea, Thalassography and Historiography*, University of Michigan Press, 2013, p. 60-83.
292. KLOOSTER Wim, « Curaçao as a Transit Center to the Spanish Main and the French West Indies », dans Gert OOSTINDIE, Jessiva V. ROITMAN (dir.), *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800 : Linking Empires, Bridging Borders*, Brill, 2014, p. 25-52.
293. KLOOSTER Wim, « L'hydre de la contrebande aux Antilles (XVII^e-XVIII^e siècles) », *L'Esprit du temps*, 2017/2, n° 51, p. 331-339.
294. KLOOSTER Wim, « La relation complexe entre la guerre et la contrebande dans l'Amérique atlantique », dans Silvia MARZAGALLI et Bruno MARNOT (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e et XX^e siècle*, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 395-408.
295. KLOOSTER Wim, *Illicit Riches : the Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Brill Press, 1962, p. 303.
296. KNIGHT Roger, *The Pursuit of Victory, the Life and Achievement of Horatio Nelson*, Penguin Book, London, 2005, p. 874.
297. KNIGHT Roger, WILCOX Martin, *Sustaining the Fleet, 1793-1815, War, the British Navy and the Contractor State*, The Boydell Press, Woodbridge, 2010, p. 262.
298. KONINCKX Christian, « L'alimentation et la pathologie des déficiences alimentaires dans la navigation au long cours au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 30, 1983, p. 109-139.
299. KOOT Christian J., *Empire at the Periphery, British Colonists, Anglo-Dutch Trade, and the Development of the British Atlantic, 1621-1713*, New York University Press, New York/London, 2011, p. 293.

300. LABAT SAINT-VINCENT Xavier, *Malte et le commerce français au XVIII^e siècle*, thèse soutenue en 2000 sous la direction de Jean-Pierre POUSSOU, Paris-Sorbonne IV.
301. LABOURDETTE Jean-François, *Vergennes, ministre principal de Louis XVI*, Éditions Desjonquères, Paris, 1990, p. 332.
302. LACOMBE Robert, « Histoire monétaire de Saint-Domingue et de la République d'Haïti, des origines à 1874 », *Revue d'histoire des colonies*, tome 43, n° 152-153, troisième et quatrième trimestre, 1956, p. 273-337.
303. LACOUR-GAYET Georges, *La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Honoré Champion, Paris, 1902.
304. LACOUR-GAYET Georges, *La Marine militaire sous le règne de Louis XVI*, Honoré Champion, Paris, 2^e édition, 1910, p. 719.
305. LAFLEUR Gérard, « Liens commerciaux entre les Petites Antilles et l'Amérique du Nord sous l'Ancien régime », *Cahiers d'histoire*, 32/2, 2013, p. 13-39.
306. LAMBERT Andrew, « Strategy, Policy and Shipbuilding : The Bombay Dockyard, the Indian Navy and Imperial Security in the Eastern Seas, 1784-1869 », dans H.V. BOWEN, Margarett LINCOLN, Nigel RIGBY (dir.), *The World of the East India Company*, The Boydell Press, Woodbridge, 2002, p. 137-152.
307. LAMBERT DE SAINTE-CROIX, *Essai sur l'histoire de l'administration de la Marine de France, 1689-1792*, Calmann Lévy, Paris, 1892, p. 457.
308. LAUX Claire, RUGGIU François-Joseph, SINGARAVELOU Pierre (dir.), *Au sommet de l'Empire, les élites européennes dans les colonies (XVI^e-XX^e siècles)*, P.I.E. Peter Lang, Bruxelles, 2009, p. 328.
309. LE BOUËDEC Gérard et ULBERT Jörg, *La fonction consulaire à l'époque moderne, l'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2006, p. 427.
310. LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique*, Armand Colin, Paris, 1997, p. 372.
311. LE ROCHEMORGERE Louis, « L'arsenal de Brest au milieu du XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer*, n° 3, Publication de l'université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1987, p. 53-72.
312. LEE DAWDY Shannon, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle. Courants d'échange dans le monde Caraïbe », *Annales, histoire, sciences sociales*, 3, 62^e année, 2007, p. 663-685.
313. LEFORT Alain, *La Royale et les Terre-neuvas*, L'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1996, p. 250.
314. LEFREBvre Jean-Charles (dir.), *Les marines françaises et britanniques face aux États-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, VII^e journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, Brest, 4-7 mai 1998, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1999, p. 418.
315. LEGAY Marie-Laure, FELIX Joël et WHITE Eugene, « Retour sur les origines financières de la Révolution française », *Annales historiques de la Révolution française*, 365, avril-juin 2009, p. 183-201.
316. LEGAY Marie-Laure, *Histoire de l'argent à l'époque moderne. De la Renaissance à la Révolution*, Armand Colin, Paris, 2014, p. 221.
317. LEGOHEREL Henri, « L'intendant de marine », *Chronique d'histoire maritime*, n° 73, 2012, p. 51-77.

318. LEGOHEREL Henri, *Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Édition Cujas, Paris, 1965, p. 368.
319. LESUEUR Boris, « L'arsenal introuvable : Fort-Royal (XVII^e-XVIII^e siècle) », Jean-Sébastien GUIBERT et Boris LESUEUR (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 81-113.
320. LESUEUR Boris, « Les Antilles dans la préparation de la guerre de revanche », dans Philippe JOUTARD, Didier POTON, Laurent VEYSSIERE (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris, 1763-1783*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2016, p. 180-192.
321. LESUEUR Boris, « Les troupes coloniales aux Antilles sous l'Ancien Régime », *Histoire, Économie et société*, 2009/4, 28^e année, p. 3-19.
322. LESUEUR Boris, « Transporter et combattre, les leçons de la guerre d'Indépendance américaine », *Chronique d'histoire maritime*, n^o 71, décembre 2011, p. 39-55.
323. LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime, Fidelitate per Mare et Terras*, Éditions S.P.M., Paris, 2014, p. 534.
324. LISS Peggy K., *Atlantic Empires. The Network of Trade and Revolution, 1713-1826*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore & London, 1983, p. 348.
325. LLINARES Sylviane et ULBERT Jörg (dir.), *La liasse et la plume. Les bureaux du secrétaire d'État de la Marine (1669-1792)*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2017, p. 184.
326. LLINARES Sylviane, « L'entretien des « ports de France » à l'époque moderne. Techniques, mises en œuvre et innovations (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans Sylviane LLINARES, Benjamin ÉGASSE et Katherine DANA (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (XVI^e-XX^e siècles)*, Coll. Histoire, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2018, p. 15-41.
327. LLINARES Sylviane, « Les mémoires et les correspondances des marins voyageurs en Angleterre (1764-1785) », *Documents pour l'histoire des techniques*, 19, 2^e semestre 2010, p. 177-185.
328. LLINARES, Sylviane, *Marine propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Librairie de l'Inde, Paris, 1994, p. 492.
329. LOAT Albert, *Contrebande et surveillance des côtes bretonnes*, Coop Breizh, Spezet, 2009, p. 160.
330. LOIR Maurice, *La Marine royale en 1789*, Armand Colin, Paris, 1892, p. 319.
331. LOMBARD-JOURDAN Anne, « Un mémoire inédit de F. E. de Rosily sur l'île de Timor (1772) », *Archipel*, volume 23, 1982, p. 75-104.
332. LOPEZ Olivier, « Les hommes de la Compagnie royale d'Afrique au XVIII^e siècle. Une intégration illusoire », *Cahiers de la Méditerranée*, 84, 2012, p. 33-47.
333. LOTURE (de) Robert, *Histoire de la grande Pêche de Terre-Neuve*, L'Ancre de Marine, Saint-Malo, 1994, p. 254.
334. LUBBOCK Basil, *Cruisers, Corsairs & Slavers, an Account of the Suppression of the Picarron, Pirate & Slaver by the Royal Navy during the 19th Century*, Nautical Press, Glasgow, 1993, p. 479.
335. MACDONALD Janet, « Two Years off Provence : The victualling of Nelson's fleet in the Mediterranean », *Mariner's Mirror*, 92:4, 2006, p. 443-445.

336. MACHAT J., *Document sur les établissements français de l'Afrique occidentale au XVIII^e siècle*, Augustin Challamel, Paris, 1906.
337. MADARIAGA (de) Isabel, *La Russie au temps de la Grande Catherine*, Fayard, Paris, 1987, p. 784.
338. MAGON de Saint-Elier Ferdinand, *Tableaux historiques, politiques & pittoresques de l'Île de France, aujourd'hui Maurice, depuis sa découverte jusqu'à nos jours*, Port-Louis, 1839, p. 246.
339. MAHAN A.T., *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, La bibliothèque des Introuvables, Paris, 2001, p. 457.
340. MALANGIN Raphaël, « La crise des Établissements français des Indes (1768-1773) », *Annales historiques de la Révolution françaises*, 375, janvier-mars 2014, p. 69-88.
341. MALANGIN Raphaël, *Renoncer à l'Inde ? Comptoirs, agents aventuriers français aux Indes orientales à la fin du XVIII^e siècle (1761-1785)*, thèse de doctorat de l'université de Nantes, sous la direction de Jacques Weber, 2017.
342. MALOUËT Pierre-Victor, *Mémoires de Malouët, publié par son petit-fils, le Baron Malouët*, Librairie E. Plon, Paris, 1874, 2 volumes.
343. MANTIENNE Frédéric, *Les relations politiques et commerciales entre la France et la péninsule Indochinoise (XVIII^e)*, Les Indes Savantes, Paris, 2003, 2 volumes.
344. MANTIENNE Frédéric, *Pierre Pigneaux, évêque d'Adran et mandarin de Cochinchine (1741-1799)*, Les Indes Savantes, Paris, 2012, p. 246.
345. MANTRAN Robert (dir.), *Histoire de l'Empire Ottoman*, Fayard, Paris, 1989, p. 810.
346. MANTRAN Robert, « L'évolution des relations entre la Tunisie et l'Empire ottoman du XVI^e au XIX^e siècle », *Cahiers de la Tunisie*, 1959, p. 319-333.
347. MANTRAN Robert, « Le Drogman, instrument de la connaissance de l'Orient musulman », dans Christian VILLAIN-GANDOSSI, *Actes du Colloque Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, septembre 1995), Marseille-Malte, 1998, p. 421-427.
348. MANTRAN Robert, « Les lumières et l'Orient musulman à l'époque ottomane », dans Thierry FABRE (dir.), *Rencontre d'Averroès, la Méditerranée, frontières et passages*, Babel, Paris, 1999, p. 41-63.
349. MARCEL Marion, *Histoire financière de la France depuis 1715*, Librairie Rousseau et C^{ie}, Paris, 1927, tome 2, 1789-1792, p. 498.
350. MARGARITI Roxani, « An Ocean of Islands : Islands, Insularity and Historiography of the Indian Ocean », dans N. Peter MILLER (dir.), *The Sea, Thalassography and Historiography*, University of Michigan Press, 2013, p. 198-230.
351. MARGOLINE-PLOT Eugénie, *Les Pacotilles d'Indiennes, la Boutique et la Mer, organisation, structures et logistiques d'une économie parallèle en Bretagne au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat d'Histoire, sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université Bretagne Sud, 2014, p. 705.
352. MARION Gérard, *L'administration des finances en Martinique (1679-1790)*, L'Harmattan, Paris, 2003, p. 764.
353. MARTIN Pierre, *Les fermiers des droits maritimes en Bretagne (XVI^e-XVIII^e siècles). Une élite seconde sous l'Ancien Régime*, Les Indes savantes, Paris, 2013, p. 585.

354. MARTIN Sébastien, « L'arsenal de Rochefort et le ravitaillement des colonies : élaboration, évolutions et fonctionnement d'un approvisionnement portuaire singulier au XVIII^e siècle », dans LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2015.
355. MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2015, p. 400.
356. MARTINEAU Alfred, *Bussy et l'Inde française 1720-1785*, Société de l'Histoire des colonies françaises, Paris, 1935, p. 451.
357. MARZAGALLI Silvia (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre (XVII^e-XX^e siècle)*, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 2002, p. 199.
358. MARZAGALLI Silvia, « Le commerce entre la France et les États-Unis, 1793-1815. Le triomphe bordelais », dans Silvia MARZAGALLI (dir.), *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Librairie Droz, 2015, p. 127-179.
359. MARZAGALLI Silvia, « Le négoce maritime et la rupture révolutionnaire : un ancien débat revisité », *Annales historiques de la Révolution française*, 352, avril-juin 2008, p. 183-207.
360. MARZAGALLI Silvia, GHAZALI Maria et WINDLER Christian (dir.), *Les consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Les Méditerranées, Classique Garnier, Paris, 2015, p. 381.
361. MASSALOUX, Jean-Paul, *La régie de l'enregistrement et des Domaines aux XVIII^e et XIX^e siècle, étude historique*, Librairie Droz, Genève, 1989, p. 414.
362. MASSE Alexandre, *Un empire informel en Méditerranée, Les consuls de France en Grèce et dans l'Empire ottoman : images, ingérences, colonisation (1815-1856)*, Classiques Garnier, Paris, 2019, p. 669.
363. MASSON Paul, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Hachette, Paris, 1911, p. 679.
364. MAZIANE Leïla, « Salé au XVII^e siècle, terre d'asile morisque sur le littoral d'Atlantique marocain », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 79, 2009, p. 359-372.
365. MAZIANE Leïla, *Salé et ses corsaires (1666-1727) : un port de course marocain au XVII^e siècle*, Presses universitaires de Caen, 2008, p. 362.
366. MCCUSKER J. John, « British Mercantilist Policies and the American Colonies », in *The Cambridge Economic History of the United States*, vol. 1, The Colonial Era, ed. Stanley M. Engerman and Robert E. Gallman, Cambridge : Cambridge University Press, 1996, p. 337-362.
367. MÉRINO José P., « Graving Docks in France and Spain Before 1800 », *The Mariner's Mirror*, 71/1, 1985, p. 35-38.
368. MEYER Jean et ACERRA Martine, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Éditions Ouest-France, 1994, p. 697.
369. MEYER Jean et ACERRA Martine, *L'Empire des mers*, Nathan, Paris, 1990, p. 282.
370. MEYER Jean et ACERRA Martine, *La grande époque de la marine à voile*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1987, p. 215.
371. Meyer Jean et ACERRA Martine, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1988, p. 285.

372. MEYER Jean et BROMLEY John, « La seconde guerre de Cent Ans (1689-1815) », François BEDARIDA, François CROUZET, Douglas JOHNSON (dir.), *De Guillaume le conquérant au Marché commun, dix siècles d'histoire franco-britannique*, Albin Michel, Paris, 1979, p. 153-191.
373. MEYER Jean, « La France et les Amériques : le grand commerce transatlantique (XVI^e-XX^e siècle) », *Rochefort et la mer*, n° 9, Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle, Publication de l'Université francophone d'été, Saintonge-Québec, Jonzac, 1994, p. 9-19.
374. MEYER Jean, « Le contexte des grands voyages d'exploration du XVIII^e siècle », dans Etienne Taillemite et Michel Mollat (dir.), *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières à propos du voyage de Bougainville*, CNRS Éditions, Paris, 1982, p. 191.
375. MEYER Jean, « Les Européens et la mer : l'Europe et les espaces maritimes de 1680 à 1780 », *Revue historique des armées*, L'Europe et les espaces maritimes au XVII^e et XVIII^e siècles, volume 4, 1996, p. 3-22.
376. MEYER Jean, « Les problèmes de personnel de la marine de guerre française aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Les hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest, de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, juin 1984, *Revue du Nord*, n° 1, hors-série, 1986, p. 107-123.
377. MEYER Jean, « Stratégie, politique et grands voyages, 1770-1850 », *Rochefort et la mer*, n° 13, Extrême-Orient et Pacifique Sud du XVIII^e siècle à nos jours, Publication de l'Université francophone d'été, Saintonge-Québec, Jonzac, 1988, p. 133-147.
378. MEYER Jean, ACERRA Martine et MERINO José, *Les marines de guerres européennes : XVII^e-XVIII^e siècles*, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 1998, p. 447.
379. MEYER Jean, *Le poids de l'État*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 1983, p. 304.
380. MEZIN Anne, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Direction des Archives et de la Documentation, Ministère des Affaires étrangères, Paris, 1997, p. 974.
381. MICHEL Jacques, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI, l'œuvre de Monsieur de Sartine*, tome II, La reconquête de la liberté des mers, Les éditions de l'Érudit, Paris, 1984, 2 volumes, p. 259.
382. MIEGE Jean-Louis, « Aspects de la course marocaine du XVII^e au XIX^e siècle, dans Michel VERGE-FRANCESCHI et Antoine-Marie GRAZIANI (dir.), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne et Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, Paris, 2000, p. 39-71.
383. MILFORD Elizabeth, « The Navy at Peace », *The Mariner's Mirror*, 76:1, 1990, p. 23-36.
384. MOISSAND Jeanne, « Lumières sur l'Atlantique hispanique (XVIII^e-XIX^e siècles) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 57-2, 2010, p. 180-189.
385. MOLLAT DU JOURDAIN Michel, *L'Europe et la Mer*, Seuil, Paris, 1993, p. 348.
386. MONAQUE Rémi, *Suffren : un destin inachevé*, Tallandier, Paris, 2009, p. 491.
387. MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Éditions Perrin, Paris, 2016, p. 528.
388. MONAQUE Rémi, « L'esprit du haut commandement français dans la Marine de Louis XVI », dans Christian BORDE et Christian PFISTER (dir.), *Histoire navale, Histoire maritime, mélanges offerts à Patrick Villiers*, L'Harmattan, Paris, 2012, p. 55-65.
389. MONFATE Araùz, ANDRES Celestino (dir.), *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Academia nacional de la historia, Caracas, 1984, p. 359.

390. MORANDIERE (de la) Charles, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, des origines à 1789*, GP. Maisonneuve et Larose, Paris, 1962, p. 1023.
391. MOREAU Jean-Pierre, « Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVI^e et début XVIII^e siècle. Sources documentaires, approches archéologiques », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, Paris, n° 275, 1987, p. 129-148.
392. MORELLI Federica, THIBAUD Clément, VERDO Geneviève (dir.), *Les Empires atlantiques des Lumières au libéralisme (1763-1865)*, Enquêtes et Documents, n° 38, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2009, p. 286.
393. MORGAT Alain, « La reconstruction de la marine royale après la guerre de Sept Ans. Le cas de Rochefort », dans Laurent VEYSSIERE, Philippe JOUTARD et Didier POTON (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de paix 1763-1783*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2016, p. 147-157.
394. MORGAT Alain, *Le dramatique tour du monde du chevalier de Surville (1769-1773)*, Service historique de la Marine, Paris, 2004, p. 288.
395. MORIEUX Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2008, p. 384.
396. MORINEAU Michel, « Budgets de l'État et gestion des finances royales en France au dix-huitième siècle », *Revue historique*, CCLIV, 1980, p. 269-336.
397. MORINEAU Michel, « La vraie nature des choses et leur enchaînement entre la France, les Antilles et l'Europe (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'histoire des colonies*, n° 84, 314, 1997, p. 3-24.
398. MORINEAU Michel, « Naissance d'une domination. Marchands européens et marchés du Levant au XVI^e-XIX^e », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 1, 1976, p. 145-184.
399. MORINEAU Michel, « Quelques remarques sur l'abondance monétaire aux Provinces-Unies », *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 29^e année, n° 3, 1974, p. 767-776.
400. NARDIN Jean-Claude, *La mise en valeur de l'île de Tabago (1763-1783)*, Mouton & Co, Paris, 1969, p. 357.
401. NEVEU Bruno, « Les relations diplomatiques entre la France et Malte au XVII^e siècle et XVIII^e siècles », *Annuaire de l'École des Hautes Études, 4^e section*, 1975-76, p. 773-780.
402. NIAUSSAT Pierre, « État sanitaire et maladies aux Antilles et en Guyane au XVIII^e siècle », *Les Antilles et la Guyane au XVIII^e siècle*, *Rochefort et la mer*, n° 16, Les Antilles et la Guyane au XVIII^e siècle, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1999, p. 29-55.
403. NIAUSSAT Pierre, « Fleurieu et les naturalistes de son temps, » dans Ulane BONNEL (dir.), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Economica, Paris, 1992, p. 332.
404. NIAUSSAT Pierre, « L'Hôpital à bord du XVI^e au XX^e siècle », *Neptunia*, n° 157, 1985, p. 6-14.
405. ODDOS Robert, « Deux siècles de relations franco-omanaises (1735-1920), aperçu historique », *Revue historique*, Juillet-septembre 1995, n° 599, p. 83-123.
406. OLIVIER-JEGAT Edern, « La station navale des petites Antilles en temps de paix (1785-1786) », dans Jean-Sébastien GUIBERT et Boris LESUEUR (dir.), *Navigations militaires aux Antilles (1620-1820)*, L'Harmattan, Paris, 2019, p. 153-165.

407. PAGDEN Anthony Robin, *Lords of all the World, Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-c. 1800*, Yale University Press, New Haven/London, 1995, p. 244.
408. PAGE Anthony, « The Seventy Years War, 1744-1815, and Britain's Fiscal-Naval State », *War & Society*, 34:3, 2015, 162-186.
409. PANZAC Daniel, « Affréteurs ottomans et capitaines français à Alexandrie : la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 34, 1982, p. 23-38.
410. PANZAC Daniel, « Armed Peace in the Mediterranean, 1736-1739, a Comparative Survey of the Navies », *The Mariner's Mirror*, 1998, p. 41-55.
411. PANZAC Daniel, « L'escale de Chio : un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Égée au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 4^e année, 1985, p. 541-561.
412. PANZAC Daniel, « La course barbaresque revisitée, XVI^e-XIX^e siècle », dans Michel VERGE-FRANCESCHI et Antoine-Marie GRAZIANI (dir.), *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Presses universitaires Paris-Sorbonne et Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, Paris, 2000, p. 27-38.
413. PANZAC Daniel, « La paix armée en Méditerranée : les flottes de guerre vers 1736-1739 », dans Christian VILLAIN-GANDOSSO, *Actes du Colloque Méditerranée, mer ouverte* (Marseille, septembre 1995), Marseille-Malte, 1998, p. 85-108.
414. PANZAC Daniel, « La peste dans les possessions insulaires du Grand Seigneur (XVII^e-XIX^e siècles) », Nicolas VATON et Gilles VEINSTEIN (dir.), *Insularités ottomanes*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2004, p. 223-241.
415. PANZAC Daniel, « Les échanges maritimes dans l'Empire ottoman au XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 39, 1985, p. 177-188.
416. PANZAC Daniel, « Les réseaux d'échange des ports ottomans : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne, Tunis fin XVIII^e-fin XIX^e siècle », dans Michèle COLLIN (dir.), *Ville et port XVIII^e-XX^e siècles*, L'Harmattan, Paris, 1994, p. 231-245.
417. PANZAC Daniel, « Une activité en trompe-l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 47/1, 1988, p. 126-141.
418. PANZAC Daniel, *Activité et diversité d'un grand port ottoman : Smyrne dans la première moitié du XVIII^e siècle*, Mémorial Omer Lüfti Barkan, Paris, 1980, p. 159-164.
419. PANZAC Daniel, *La caravane maritime, marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 240.
420. PANZAC Daniel, *La marine ottomane, de l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, CNRS Éditions, Paris, 2009, p. 537.
421. PAQUETTE Gabriel B., « The Image of Imperial Spain in British Political Thought, 1750-1800 », *Bulletin of Spanish Studies*, LXXXI, n°2, 2004, p. 187-214.
422. PARES Richard, *War and Trade in the West Indies*, Routledge, 1963, p. 648.
423. PAWSON Michael, BUISSERET David, *Port Royal Jamaica*, Oxford University Press, Oxford, 1975, p. 204.

424. PEARCE Adrian J., *The British Trade with Spanish America, 1763-1808*, Liverpool Latin American Studies, 9, 2014, p. 364.
425. PEARSALL Alan, « The Royal Navy and the Protection of Trade in the Eighteenth Century, Guerres et Paix (1660-1815) », *Journées franco-anglaises d'histoire de la marine*, Rochefort 20-22 mars 1786, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1987, p. 149-162.
426. PEROTIN-DUMON Anne, « Cabotage, contraband, and Corsairs : The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800 », dans Franklin W. KNIGHT, Peggy K. LISS (dir.), *Atlantic Port Cities. Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, The University of Tennessee Press, Knoxville, 1991, p. 58-86.
427. PEROTIN-DUMON Anne, « Commerce et travail dans les villes coloniales des Lumières : Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 75, n° 278, 1^{er} trimestre 1988, p. 32-78.
428. PEROTIN-DUMON Anne, *La ville aux îles, la ville dans l'île, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Karthala, Paris, 1999, p. 980.
429. PETITFILS Jean-Christophe, *Louis XVI*, Perrin, Paris, 2005, p. 1114.
430. PETITJEAN ROGET Jacques, *Le Gaoulé, la révolte de la Martinique en 1717*, Société d'Histoire de la Martinique, Fort-de-France, 1966, p. 579.
431. PETRE-GRENOUILLEAU Olivier, « L'histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ? », *Histoire Économie et Société*, 2001, 20^e année, n° 1, p. 37-48.
432. PICCIOLA André, *Le comte de Maurepas, Versailles, et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Perrin, Paris, 1999, p. 490.
433. PINON Pierre, « Villes fondées à Saint-Domingue au XVIII^e siècle, une régularité sans concession », dans Xavier MALVERTI et Pierre PINON (dir.), *La ville régulière. Modèles et tracés*, Picard éditeur, Paris, 1997, p. 215.
434. PITOT Albert, *L'Île de France, esquisses historiques (1715-1810)*, E. Pezzani, Port-Louis, Île Maurice, 1899, p. 447.
435. PLATANIA Marco, « L'originalité de la politique française en Inde (1750-1783) », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, IRICE, n° 34, 2011, p. 91-102.
436. PLOUVIEZ David, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117, 2010, p. 55-72.
437. PLOUVIEZ David, « Marine et justice », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 119, 2012, p. 205-207.
438. PLOUVIEZ David, « Marines européennes, développements administratif, économique et financier », dans Christian BUCHET et Gérard LE BOÛEDEC (dir.), *La mer dans l'histoire*, The Boydell Press, Woodbridge, 2017.
439. PLOUVIEZ David, « Puissance navale et réseaux consulaires. L'action des consuls français en Italie et sur les marges occidentales de l'Empire ottoman au XVIII^e siècle », dans Silvia MARZAGALLI, Maria GHAZALI et Christian WINDLER (dir.), *Les consuls en Méditerranée, agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Les Méditerranées, Classique Garnier, Paris, 2015, p. 179-201.

440. PLOUVIEZ David, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Enquête et Documents, n°50, Presses universitaires de Rennes, Rennes, CRHIA, p. 71-85
441. PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Les Indes Savantes, Paris, 2014, p. 541.
442. PLUCHON Pierre, « Choiseul et Vergennes : un gâchis colonial », dans Hubert BONIN et Silvia MARZAGALLI (dir.), *Négoce, Ports et Océans, XVI^e-XX^e siècles*, Presses universitaires de Bordeaux, Bordeaux, 2000, p. 225-235.
443. PLUCHON Pierre, *Histoire de la colonisation française, le premier empire colonial*, Fayard, Paris, 1991, p. 1114.
444. PLUCHON Pierre, *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Privat, Paris, 1982, p. 480.
445. POILROUX-DELEUZE H., « La course en Méditerranée », dans Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *Guerre et commerce en Méditerranée, IX^e-XX^e siècles*, Kronos, Paris, 1991, p. 161-177.
446. POTOFKY Allan, « Le corps consulaire français et le débat autour de la « perte » des Amériques. Les intérêts mercantiles franco-américains et le commerce atlantique, (1763-1795) », *Annales historiques de la Révolution française*, 363, janvier-mars 2011, p. 33-57.
447. POUMAREDE G., « Naissance d'une institution royale ; les consuls de la nation française en Levant et en Barbarie au XVI^e et XVII^e siècle », *Annuaire bulletin de la société de l'histoire de France*, Paris, volume 525, 2003, p. 65-124.
448. POURCHASSE Pierrick, « Commerce et connaissance du Nord : la Marine française et la Baltique au XVIII^e siècle », dans Éric SCHNAKENBOURG (dir.), *Figure du Nord, Scandinavie, Groenland et Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2012, p. 53-66.
449. PRITCHARD James, *In search of Empire : the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge & New York, Cambridge University Press, 2004, p. 514.
450. RAMBERT Gaston, *Histoire du commerce de Marseille, Vol. IV : 1599-1789*, Plon, Paris, 1954, p. 664.
451. RAMOS Feliciano Hector R., *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, 1748-1778*, Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1990, p. 414.
452. RANDIER Marc, *L'instrument de marine*, Marcel-Didier Vrac, Le Touvet, 1999, p. 219.
453. RAYMOND André, *La Ville arabe à l'époque ottomane (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Presses de l'Ifpo, Institut français d'études arabes de Damas, Coll. Études arabes, médiévales et modernes, Damas, 1998, p. 380.
454. REGOURD François, « Hommes de pouvoir et d'influence dans une capitale coloniale. Intendants et gouverneurs-généraux à Port-au-Prince dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », dans Josette PONTET (dir.), *Des Hommes et pouvoirs dans la ville (XIV^e-XX^e siècles), France, Allemagne, Angleterre, Italie*, CESURB – Histoire Université Michel de Montaigne – Bordeaux 3, 1999, p. 181-215.
455. REGOURD François, « L'expédition hydrographique de Chastenot de Puységur à Saint-Domingue (1784-1785) », dans Hubert BONIN et Silvia MARZAGALLI (dir.), *Négoce, Ports et Océans, XVI^e-XX^e siècles*, Presses universitaires de Bordeaux, 2000, p. 247-262.

456. REUSSNER André, « L'hygiène navale à la fin du XVIII^e siècle », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, n° 79, 1931, p. 35-54.
457. REYNAL DE SAINT-MICHEL (de) Bertrand, *Atlas de la Martinique au XVIII^e siècle : des hommes et des sites. Pour une étude toponymique et anthroponymique*, Fort-de-France, 1997, p. 174.
458. ROCHE Jean-Michel, *Commandants, états-majors, et activités des bâtiments de la Marine française (1661-1689)*, Brest, CA, 2019, p. 540.
459. RODGER N.A.M., « Image and Reality in Eighteenth-century Naval Tactics », *The Mariner's Mirror*, 89/3, 2003, p. 280-296.
460. RODGER N.A.M., « Vision générale – l'époque moderne », dans Christian BUCHET, Jean MEYER et Jean-Pierre POUSSOU (dir.), *La puissance maritime*, Presses universitaires de Paris Sorbonne, Paris, 2004, p. 51-63.
461. RODGER N.A.M., *The Admiralty*, Terence Dalton Limited, Suffook, 1979, p. 179.
462. RODGER N.A.M., *The Command of the Ocean, a Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin Book, London, 2004, p. 907.
463. ROGANI Elisabeth, « L'administration des douanes d'Ancien Régime : fonctions et résistances à ces fonctions sur le littoral breton au XVIII^e siècle », dans Gérard LE BOUËDEC et François CHAPPE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVI^e au XX^e siècle*, Actes du colloque international de Lorient, 24-26 septembre 1998, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2000, p. 437-451.
464. ROGE Pernille, « 1763 et la reconquête française du Sénégal », dans Philippe JOUTARD, Didier POTON, Laurent VEYSSIERE (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris, 1763-1783*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2016, p. 193-197.
465. ROGE Pernille, « L'expérimentation coloniale britannique, danoise et française sur la côte ouest africaine dans les années 1780-1790 », dans Guy SAUPIN (dir.), *Africains et Européens dans le monde atlantique, XV^e-XIX^e siècles*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014, p. 217-235.
466. ROQUINCOURT Thierry, *Articles historiques sur les Marines, Colonies et Outre-Mer, XVI^e siècle-1815, Bibliographies*, Kronos, Paris, 2009, p. 649.
467. ROSTU (du) Loïc, « Un vaisseau du XVIII^e siècle au combat », *Rochefort et la mer*, n° 3, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1987, p. 91-102.
468. ROUX J.S., *Le Bailli de Suffren dans l'Inde*, Barlatier-Feissat et Demonchy, Marseille, 1862, p. 301.
469. RUGGIU François-Joseph, VIDAL Cécile (dir.), *Sociétés, colonisations et esclavages dans le monde atlantique, historiographie des sociétés américaines des XVI^e-XIX^e siècles*, Les Perséides, Bécherel, 2009, p. 9-31.
470. SAIZIEU (de) Laurence, « Le conflit franco-tunisien de 1770, la régence de Tunis face à la réunion de la Corse à la France », *Revue d'histoire diplomatique*, 2006/3, p. 251-263.
471. SALKIN-LAPARRA Geneviève, *Marins et diplomates, les attachés navales, 1860-1914*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1990, p. 500.
472. SALVUCCI Linda K., « Atlantic Intersections : Early American Commerce and The Rise of the Spanish West Indies », *Business History Review*, 79, 2005, p. 781-810.

473. SAUPIN Guy et SCHNAKENBOURG Éric (dir.), *Expériences de la guerre et pratiques de la paix, de l'Antiquité au XX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2013, p. 355.
474. SAWERS Larry, « The Navigation Acts revisited », *The Economic History Review*, New Series, Vol. 45, No. 2 (May, 1992), p. 262-284.
475. SCHELLE Gustave, *Œuvres complètes de Turgot et documents le concernant*, Félix Alcan, Paris, 1913.
476. SCHNAKENBOURG Éric, « Le contentieux franco-anglais des îles neutres antillaises dans la première moitié du XVIII^e siècle », *Outre-Mers*, tome 100, n° 380-381, 2013, p. 206-231.
477. SCHNAKENBOURG Éric, « Les chemins de l'information : la circulation des nouvelles depuis la périphérie européenne jusqu'au gouvernement français au début du XVIII^e siècle », *Revue historique*, n° 638, 2006, p. 291-213.
478. SCHNAKENBOURG Éric, « Les interactions entre commerce et diplomatie au début du XVIII^e siècle : l'exemple du traité de commerce franco-anglaise de 1713 », *Histoire, économie et société*, 23/3, 2004, p. 349-365.
479. SCHNAKENBOURG Éric, « Neutres et neutralité dans le monde antillais du XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 174, mai-août 2016, p. 5-19.
480. SCHNAKENBOURG Éric, *Entre la guerre et la paix. Neutralité et relations internationales, XVII^e-XVIII^e siècles*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2013, p. 376.
481. SCHRIKKER Alicia, *Dutch and British colonial intervention in Sri Lanka c. 1780-1815 : Expansion and reform*, Doctoral thesis, Leiden university, 1976, consulté en ligne le 04 mars 2019.
482. SCHUTTE Gerrit Jan, *De Nederlandse Patriotten en de Koloniën, Een onderzoek naar hun denkbeelden en optreden 1770-1800*, Tjeenk Willink, Groningen, 1974, p. 257.
483. SCOTT H.M., « Le Duc de Choiseul, la Cour de France et la politique étrangère française, 1671-1770 », *Revue d'histoire diplomatique*, 2004-3, p. 281-300.
484. SEBAG Paul, *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course, Histoire et perspectives méditerranéennes*, L'Harmattan, Paris, 1989, p. 267.
485. SENS Angélie, « Les Indes Orientales Néerlandaises vers 1763-1830. Une pépinière idéale pour une société « en chantier » », *Annales historiques de la Révolution française*, 375, janvier-mars 2014, p. 161-186.
486. SERVIÈRE D., Torrès S., « Aperçu historique sur le Protectorat et les Capitulations », *Échos d'Orient*, tome 17, n° 108, 1915, p. 432-443.
487. SMOLLA G., « La construction navale au Canada français jusqu'en 1763 », *Chronique historique de la Marine*, Paris, n° 48, p. 67-76.
488. SOUTY François, « La Révolution française, la République batave et le premier repli colonial néerlandais (1784-1814) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 76, n°282-283, La Révolution Française et les colonies, 1^{er} et 2^e trimestre 1989, p. 159-202.
489. SOUTY François, *Trois rivières et l'Histoire : la Guyane hollandaise occidentale au XVIII^e siècle, 1700-1796*, Paris, Université Paris, I.H.E.A.L., 2 volumes.

490. SPRAY William A., « British Surveys in the Chagos Archipelago and Attempts to Form a Settlement at Diego Garcia in the Late Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, 56:1, 1970, p. 59-76.
491. STEER Michael, « The blockade of Brest and the Victualling of the Western Squadron, 1793-1805 », *The Mariner's Mirror*, 76:4, 1990, p. 307-316.
492. STOURM René, *Les finances de l'Ancien Régime et de la Révolution, origines du système financier actuel*, Guillaumin et Cie, Paris, 1888, 2 volumes, p. 511.
493. SUEUR Laurent, « 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^e siècle vers les Indes orientales », *Revue historique*, n° 585, 1993, p. 131-140.
494. SUEUR Laurent, « Les maladies des marins français de la Compagnie des Indes et de la Marine royale durant la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue historique*, n° 589, 1994, p. 121-131.
495. SVORONOS Nicholas, *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*, Presses universitaires de France, Paris, 1956, p. 430.
496. SYRETT David, « A Study of Peacetime Operations : the Royal Navy in the Mediterranean, 1752-5 », *The Mariner's Mirror*, 90-1, 2004, p. 42-50.
497. TAILLEMITE Etienne, « La seconde ère des découvertes, la lente progression vers le Pacifique, 1680-1790 », *Revue historique des armées*, L'Europe et les espaces maritimes au XVII^e-XVIII^e siècles, n° 4, 1996, p. 97-106.
498. TAILLEMITE Etienne, « Le Conseil de marine de 1788 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 20, 1989, p. 2-9.
499. TAILLEMITE Etienne, « Le maréchal de Castries et les réformes de la Marine », *Chronique d'histoire maritime*, n° 13, 1986, p. 1-14.
500. TAILLEMITE Etienne, « Les marins de Louis XVI vus par le marquis de Bouillé, officier de l'armée de Terre pendant la guerre d'Amérique », dans Christian BORDE et Christian PFISTER (dir.), *Histoire navale, Histoire maritime, mélanges offerts à Patrick Villiers*, L'Harmattan, Paris, 2012, p. 37-45.
501. TAILLEMITE Etienne, « Les nouvelles conditions de l'exploration maritime (1690-1790) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 36, 1997, p. 61-69.
502. TAILLEMITE Etienne, « Marins et armateurs : la guerre des communications dans l'Atlantique au XVIII^e siècle », *Rocheport et la Mer*, n° 9, Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle, Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1994, p. 19-31.
503. TAILLEMITE Etienne, « Saint-Domingue, « la perle des Antilles » », *Rocheport et la mer*, n° 16, Les Antilles et la Guyane au XVIII^e siècle, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1999, p. 15-29.
504. TAILLEMITE Etienne, *Bougainville et ses compagnons autour du monde, 1766-1769*, Imprimerie nationale, Paris, 1977, p. 515.
505. TAILLEMITE Etienne, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, Paris, 2002, p. 576.
506. TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, Paris, 2003, p. 460.
507. TAILLEMITE Etienne, *Les hommes qui ont fait la Marine française*, Perrin, Paris, 2008, p. 403.

508. TAILLEMITE Etienne, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Payot, Paris, 2002, p. 265.
509. TAILLEMITE Étienne, *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont d'Urville*, Fayard, Paris, 1999, p. 725.
510. TAILLEMITE, Etienne, « Réflexions sur quelques recherches récentes en histoire maritime, Horizons marins, littéraires et spirituels (V^e-XVIII^e siècles) », dans Henri DUBOIS, Jean-Claude HOCQUET et André VAUCHEZ (dir.), *Marins, Navires et affaires*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, II, 1987, p. 67-77.
511. TARLING Nicholas, *Anglo-Dutch Rivalry in the Malay World 1780-1824*, Cambridge University Press, Cambridge, 1962, p. 189.
512. TARRADE Jean, « Diplomatie, Marine et colonies : la stratégie du Duc de Choiseul (1759-1770) », *Rochefort et la mer*, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1988, p. 123-133.
513. TARRADE Jean, « Le maréchal de Castries et la politique française dans l'océan Indien à la fin de l'Ancien régime », dans Claude WANQUET (dir.), *Révolution française et océan indien. Prémices, paroxysmes, héritages et déviances*, Édition l'Harmattan, Paris, 1990, p. 39-48.
514. TARRADE Jean, « Les chambres de commerce à la fin du XVIII^e siècle : la naissance d'un réseau portuaire », dans Michèle COLIN (dir.), *Ville et port XVIII^e-XX^e siècles*, L'Harmattan, Paris, 1994, p. 273-287.
515. TARRADE Jean, « Liberté du commerce, individualisme et État. Les conceptions des négociants français au XVIII^e siècle », *Cahiers d'économie politique*, n° 27-28, Le libéralisme à l'épreuve : de l'empire aux nations (Adam Smith et l'économie coloniale), 1996, p. 175-191.
516. TARRADE Jean, « Pavillons neutres et spéculation internationale pendant la guerre d'Indépendance américaine », *Rochefort et la mer*, n° 9, Présence maritime français en aux XVII^e-XVIII^e siècles, Publication de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1988, p. 31-45.
517. 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*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1972, 2 volumes, p. 892.
518. THESEE Françoise, *Le développement de la ville du Fort-Royal au XVIII^e siècle*, Conseil régional de la Martinique, Fort-de-France, 2008, p. 58.
519. TOTH Ferenc, « François baron de Tott (1733-1793) et ses mémoires », *Annuaire de l'École pratique des hautes études (EPHE)*, Section des sciences historiques et philologiques, 141, 2011, p. 298-299.
520. TOTH Ferenc, « Missions militaires françaises en Turquie à la fin de l'Ancien Régime. Le baron de Tott et La Fitte-Clavé (1769-1784) », dans Frédéric DESSBERG & Éric SCHNAKENBOURG (dir.), *Les horizons de la politique extérieure française, stratégie diplomatique et militaire dans les régions périphériques et les espaces seconds (XVI^e-XX^e siècles)*, Peter Lang, 2011, p. 269-283.
521. TOTH Ferenc, *La guerre russo-turque (1768-1774) et la défense des Dardanelles, l'extraordinaire mission du baron de Tott*, Economica, Paris, 2008, p. 160.
522. TOUSSAINT Auguste, *Histoire de l'Île Maurice*, Que sais-je ?, n° 1449, Presses universitaires de France, Paris, 1971.
523. TOUSSAINT Auguste, *L'océan Indien au XVIII^e siècle*, Flammarion, Paris, 1974, p. 341

524. TOUSSAINT Auguste, *Les routes de l'océan Indien au XVI^e siècle et XVIII^e siècle, Océan Indien et Méditerranée*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1964, p. 303-313.
525. TOUSSAINT Auguste, *Une cité tropicale, Port-Louis de l'île Maurice*, Presses universitaires de France, Paris, 1966, p. 163.
526. TROUETTE Émile, *L'Île Bourbon pendant la période révolutionnaire, de 1789 à 1803*, Challamel et C^{ie}, Paris, 1888, p. 341.
527. ULKER Necmi, « The Emergence of Izmir as a Mediterranean Center for the French and English Interests, 1698-1740 », *International journal of Turkish Studies*, 1987, p. 1-36.
528. VAGHI Massimiliano, « Le souvenir d'une « épopée glorieuse », la France en Inde entre la Révolution et l'Empire », *La Révolution française*, 8, 2015, p. 1-24.
529. VAGHI Massimiliano, *La France et l'Inde. Commerces et politique impériale au XVIII^e siècle*, Éditions Mimésis, 2016, p. 236.
530. VAN DER GALIËN DOUWE, *De Kaap de Goede Hoop tijdens de laatste jaren van het bewind*, van de Universiteit Leiden, Masterscriptie Colonial and Global history, Juni 2018.
531. VAN KLABEREN J.J., *The Dutch Colonial System in the East Indies*, Lecturer of Economics, Chulalongkorn University, Bangkok, 1953.
532. VAN REGEMORTER J.L., « Commerce et politique : Préparation et négociation du traité franco-russe de 1787 », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 4, n^o 3, juillet-septembre 1963, p. 230-257.
533. VASSIF-ÉFENDI, *Précis historique de la guerre des Turcs contre les Russes, depuis l'année 1769 jusqu'à l'année 1774*, Le Normant, Imprimerie, Paris, 1822, p. 284.
534. VEINSTEIN Gilles, « Le législateur ottoman face à l'insularité, l'enseignement des Kânûnnâme », dans Nicolas VATIN et Gilles VEINSTEIN (dir.), *Insularités ottomanes*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2004, p. 91-110.
535. VERGE-FRANCESCHI Michel (dir.), *Commerce et échanges maritimes XVI^e-XIX^e siècle*, Septièmes journées universitaires de Bonifacio, juillet 2005, Éditions Alain Piazzola, 2007, p. 140.
536. VERGE-FRANCESCHI Michel, « Les amiraux de la guerre d'Amérique », dans *Les marines française et britannique face aux États-Unis, de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, VII^e journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, Service historique de la Marine, Vincennes, 1999, p. 127-139.
537. VERGE-FRANCESCHI Michel, « Les gouverneurs des colonies françaises au XVIII^e siècle. L'exemple antillais et canadien », dans Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *Les Européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, n^o 22, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, p. 109-126.
538. VERGE-FRANCESCHI Michel, « M. de Macnemara, vice-amiral rochefortais et les officiers étrangers dans la marine royale », *Rocheport et la mer*, Publication de l'Université francophone d'été Saintongue-Québec, Jonzac, 1988, p. 57-77.
539. VERGE-FRANCESCHI Michel, « Marine et Révolution. Les officiers de 1789 et leur devenir », *Histoire économie et société*, 9^e, n^o 2, 1990, p. 259-286.
540. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime 1492-1792*, Sedes, Paris, 1998, p. 786.

541. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Histoire de Corse : le pays de la grandeur*, Éditions du Félin, Les marches du temps, 2013, p. 563.
542. VERGE-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle, guerre, administration, exploration*, Sedes, Paris, 1996, p. 451.
543. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Les officiers généraux de la Marine royale, 1715-1774*, Librairie de l'Inde, Paris, 1990, 7 volumes.
544. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, CNRS Éditions, Paris, 1991, p. 471.
545. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Pasquale Paoli : un Corse des Lumières*, Fayard, Paris, 2005, p. 637.
546. VERGE-FRANCESCHI Michel, *Toulon, port-royal, 1481-1789*, Tallandier, Paris, 2002, p. 336.
547. VIDAL Cécile, « Introduction : le(s) monde(s) atlantique(s), l'Atlantique français, l'empire atlantique français », *Outre-Mers*, 96, n° 362-363, 2009, p. 7-37.
548. VIDAL Cécile, *Français ? La nation en débat entre colonies et métropole, XVI^e-XIX^e siècle*, Éditions EHESS, Paris, 2014, p. 270.
549. VILAN-GANDOSSI Christiane et LEROY André (dir.), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, actes du colloque de Toulon en 2002, Société française d'histoire maritime, 2004, p. 324.
550. VILLIERS Patrick, « Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique », *Revue Historique*, 100^e année, n° 256, 1976, p. 37-57.
551. VILLIERS Patrick, « La Marine et les convois de Louis XIV à Louis XVI », *Revue historique des armées*, L'Europe et les espaces maritimes au XVII^e et XVIII^e siècles, volume 4, 1996, p. 33-46.
552. VILLIERS Patrick, « Le Régent, la Marine et les colonies, 1^{er} septembre 1715 - 2 décembre 1723 », *Revue du Nord*, 2015/4 (n° 412), p. 879-893.
553. VILLIERS Patrick, « Les établissements français et les débuts de la station navale française sur les côtes occidentales d'Afrique, de 1755 à 1792 », *Rochefort et la mer*, n° 12, À la découverte de l'Afrique noire par les marins français (XV^e-XIX^e siècle), Université Francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, 1998, p. 43-74.
554. VILLIERS Patrick, « Une intervention méconnue de l'État dans la guerre et l'économie coloniale : le rôle des affrètements royaux pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 35, 1997, p. 25-38.
555. VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Hachette Livre, Paris, 1997, p. 256.
556. VILLIERS Patrick, *La Marine de Louis XVI, de Choiseul à Sartine*, Debanne, 1982, p. 480.
557. VLADIMIROVNA Anna et VERGE-FRANCESCHI Michel (dir.), *La Corse, la Méditerranée et la Russie*, Éditions Alain Piazzola, 2015, p. 255
558. VO DUC HANH Etienne, « Le traité de Versailles du 28 novembre 1787 entre Louis XVI et Nguyễn-Phuoc-Anh », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 16/4, octobre-décembre 1969, p. 625-651.
559. WANQUET Claude, « Les îles Mascareignes, l'Inde et les Indiens pendant la Révolution française », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 78, n° 290, 1^{er} trimestre 1991, p. 29-57.

560. WANQUET Claude, *Les premiers députés de la Réunion à l'Assemblée nationale, quatre insulaires en révolution (1790-1798)*, Karthala, Paris, 1992, p. 237.
561. WARD Geoffrey, « Nowhere is Perfect : British Naval Centres on the Leeward Islands Station during the Eighteenth Century », dans *Caribbean Connections*, Volume I, Issue I, February 2011.
562. WARD Peter-Augustus, *Admiral Peter Rainier and the Command of the East Indies Station, 1794-1805*, University of Exeter, 2010, p. 256. Consultation sur internet : <https://core.ac.uk/download/pdf/12826738.pdf>
563. WEBER Jacques (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde, de 1763 à nos jours*, Les Indes savantes, Paris, 2003, p. 585.
564. WHEELER Dennis, « Le climat de l'océan Atlantique aux XVII^e-XVIII^e siècles selon les journaux de bord de la Marine britannique », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 57/3, 2010, p. 42-69.
565. WHEELER Dennis, « The weather vocabulary of an eighteenth-century mariner : the log books of Nicholas Pocock, 1740-1821 », *Weather*, 50, 1995, p. 298-304.
566. WILCOX, Martin, « The Great Complex Concern : Victualling the Royal Navy on the East Indies Station, 1780-1815 », *The Mariner's Mirror*, n°97/2, 2011, p. 32-48.
567. WILLAUMEZ Jean-Baptiste, *Dictionnaire de Marine [1820-1831]*, Douarnenez, Le Chasse-marée/ArMen, 1998, p. 579.
568. WILLIAM C. Chapman U.S.N, « Prélude to Chesme », *The Mariner's Mirror*, 52:1, p. 61-76.
569. WILLIS Sam B.A., « Fleet Performance and Capability in the Eighteenth-Century Royal Navy », *War in History*, n°11/4, 2004, p. 373-392.
570. WILLIS Sam B.A., *Fighting at Sea in The Eighteenth Century, the Art of Sailing Warfare*, The Boydell Press, Woodbridge, 2008, p. 272.
571. WINDLER Christian, « Diplomatie et interculturalité : les consuls français à Tunis, 1700-1840 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 50/4, Belin, Paris, 2003, p. 63-91.
572. WINDLER Christian, *La diplomatie comme expérience de l'autre, consuls français au Maghreb (1700-1840)*, DROZ, Genève, 2002, p. 633.
573. WINFIELD Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792, Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth publishing, Minnesota, 2007, p. 384.
574. XAMBO Jean-Baptiste, « La course barbaresque au cœur des échanges et des conflits sur les deux rives de la Méditerranée : l'affaire Villareal, Marseille 1670-1682 », *Revue d'histoire maritime*, n° 17, Course, piraterie et économies littorales, Presses universitaires Paris-Sorbonne, Paris, 2013.
575. ZANCO Jean-Philippe, *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Kronos, Paris, 2011, p. 564.
576. ZYSBERG André, « Louis XVI, le roi qui aimait la mer », *L'Histoire*, vol. 270, n° 11, 2002, p. 60-65.
577. ZYSBERG, André, « Il faut que les hommes bougent. L'équipage du Jason pendant la guerre d'Amérique (mars 1780-avril 1782) », dans Christian BORDE et Christian PFISTER (dir.), *Histoire navale, Histoire maritime, mélanges offerts à Patrick Villiers*, L'Harmattan, Paris, 2012, p. 45-55.

Index

NAVIRES

A

Achille, 156, 495, 499, 519, 548
Actif, 544, 556
Actionnaire, 552
Active, 11, 129, 351, 427, 499, 504, 549, 554
Aglaé, 555, 558
Aigrette, 74, 174, 359, 501, 520, 540, 546, 555
Aimable, 197, 289, 541
Ajax, 531
Alceste, 262, 542, 543
Alcmène, 541, 546
Alerte, 240, 543, 554
Alouette, 177, 447, 500, 504, 548
Altier, 497, 536
Ambitieuse, 498, 535
Ambition, 544, 551
Amphion, 104
Amphitrite, 290, 398, 421, 517, 533, 550, 552, 553
Andromaque, 421, 422, 555
Angélique, 544
Annibal, 531
Apollon, 508, 549
Argonaute, 56, 460, 531
Ariel, 110, 421, 422, 495, 499, 548, 555, 557
Artésien, 397, 531
Astrée, 57, 139, 287, 288, 289, 302, 318, 335, 393, 414, 426, 495, 502, 508, 519, 532, 533
Atalante, 65, 80, 81, 160, 164, 174, 241, 244, 266, 272, 497, 506, 507, 534, 537, 538, 539, 540, 541
Auguste, 291, 531, 532
Aurore, 119, 252, 289, 398, 502, 507, 508, 540, 541, 552
Autruche, 557

B

Badine, 164, 359, 363, 426, 499, 500, 542, 543, 548
Ballon, 61, 501, 547, 549, 550
Barbeau, 438, 508, 550
Barbue, 544
Bayonnaise, 496, 551, 559
Belette, 164, 176, 250, 454, 499, 501, 543, 554, 557
Belle-Poule, 167, 517, 545, 552
Bellone, 508, 531, 550
Bergère, 544, 546, 551, 552
Biche, 73, 497, 519, 536, 537, 545
Bienvenue, 429, 533, 534
Blanche, 552, 553
Blonde, 173, 197, 422, 495, 496, 500, 520, 554, 555, 558, 559
Borée, 556
Boudeuse, 553
Boulonnaise, 559
Bricole, 537
Brillant, 56, 433, 531, 532, 544
Brune, 240, 406, 447, 463, 495, 498, 500, 542, 543, 548

C

Calypso, 57, 139, 144, 285, 287, 288, 290, 293, 294, 295, 301, 302, 478, 495, 502, 508, 532, 533, 544, 549, 550, 551
Caméléon, 241, 497, 498, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541
Capricieuse, 501, 555
Cérès, 173, 176, 177, 200, 223, 353, 412, 413, 425, 443, 500, 553, 554, 559
Cerf, 191, 549, 550, 552, 553, 554, 555
Cerf-Volant, 191, 552, 553, 554
César, 541
Chasseur, 120, 317, 547
Chien de Chasse, 61, 126, 203, 353, 377, 406, 421, 425, 471, 547

Chimère, 116, 244, 259, 497, 506, 535, 536, 537, 538,
539, 540, 541

Clairvoyant, 11, 359, 363, 364, 500

Cléopâtre, 11, 110, 346, 359, 363, 495, 499, 500, 547,
548

Coureur, 125, 157, 183, 411, 504, 548, 549, 557

Courrier des Indes, 557

Cousine, 559

Coventry, 508, 531

Crescent, 11, 359, 363, 500, 554

Curieuse, 553

Curieux, 501, 555

Cybèle, 495, 534

D

Danaé, 173, 209, 328, 426, 495, 499, 517, 535, 546,
547, 550

Danube, 204, 536

David, 173, 223, 412, 413, 513, 547, 548

Dédaigneuse, 450, 551, 553

Défenseur, 363, 551

Didon, 495, 496, 548, 550, 557

Diligente, 73, 497, 517, 519, 535, 546, 553

Dordogne, 559

Dryade, 57, 137, 139, 173, 288, 289, 294, 296, 297,
414, 426, 446, 508, 533, 534

Du Guay-Trouin, 549

Duc de Chartres, 470, 508, 532

Duchesse, 498, 535

Durance, 550

E

Éclair, 73, 501, 539, 540, 541

Écluse, 518, 521, 536

Écureuil, 287, 290, 518, 532, 545, 546, 552, 553

Éléphant, 80

Embuscade, 549, 550

Émeraude, 496, 559

Engageante, 160, 161, 174, 241, 244, 245, 249, 252,
264, 266, 497, 506, 507, 537, 538, 539, 540, 541,
555

Éole, 549

Épervier, 125, 501, 504, 549

Espérance, 333, 534

Espoir, 501, 555, 558, 560

Etna, 497, 536, 538

Étoile, 438, 449, 470, 544

Étourdie, 546, 553

Expédition, 125, 422, 497, 501, 504, 549, 558

Experiment, 74, 150, 559

F

Fanfaron, 173, 198, 283, 288, 391, 394, 459, 533, 554

Fantasque, 380, 381, 407, 541

Fauvette, 61, 173, 349, 499, 517, 549, 550, 553, 554,
559

Favorite, 366, 367, 499, 500, 517, 546, 548, 555, 556

Félicité, 264, 335, 496, 500, 542, 560

Fendant, 56, 332, 404, 495, 531

Ferme, 495, 539, 549, 550

Fidèle, 534, 550

Fier, 535

Fine, 183, 499, 501, 520, 550, 555

Flamand, 397, 531, 539

Flèche, 164, 173, 217, 243, 343, 380, 453, 496, 500,
501, 506, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 547, 553

Flore, 93, 174, 496, 507, 518, 540, 552, 559

Folle, 188, 202

Fougueux, 495, 555

Furet, 500, 557, 558

G

Galathée, 556

Gerfaut, 61, 191, 208, 209, 220, 250, 542, 547

Goéland, 457, 501, 504, 548, 558

Gracieuse, 120, 174, 245, 258, 261, 364, 496, 497,
501, 504, 506, 507, 535, 536, 539, 540, 541, 549,
558, 560

Gros Ventre, 282, 538

H

Hardy, 363, 531, 541, 551

Hasard, 164, 501, 543

Hector, 541, 544

Hercule, 80

Héroïne, 497, 519, 536, 551

Héros, 397, 531

Hippopotame, 497, 535, 545

Hirondelle, 268, 348, 497, 507, 535, 536, 537, 538, 540, 544, 552

I

Illustre, 334, 377, 408, 427, 495, 501, 504, 549

Impatient, 121, 164, 543

Impatiente, 558

Impérieuse, 121, 164, 335, 496, 501, 543

Indiscreète, 545, 553

Infidèle, 536, 545

Iphigénie, 120, 164, 501, 517, 543

Iris, 173, 223, 239, 542, 547, 557

Isis, 363, 545, 551, 552

J

Junon, 74, 183, 496, 500, 559

Jupiter, 549

L

Lamproie, 559

Légère, 124, 125, 380, 545

Léopard, 177, 180, 415, 423, 495, 501, 517, 555

Levrette, 173, 471, 500, 520, 549, 550, 554, 555, 559

Licorne, 69, 74, 363, 497, 518, 536, 546, 551

Lion, 541

Louvine, 544

Lutin, 125, 495, 501, 504, 549

M

Malicieuse, 497, 517, 535, 544, 545

Malin, 500, 559

Maréchal de Castries, 281, 529, 549, 556

Marquis de Castries, 183, 294, 295, 296, 398, 463, 465, 470, 478, 502, 508, 532, 533

Mars, 80

Marsouin, 283, 470, 550

Médée, 499, 553

Méduse, 57, 173, 288, 297, 495, 533, 534

Mignone, 66, 161, 163, 174, 422, 495, 497, 498, 499, 506, 507, 520, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 554, 555

Minerve, 179, 183, 263, 496, 542, 543

Minotaure, 544

Modeste, 156, 183, 499, 501, 548

Montréal, 499, 546

N

Néréïede, 335

Normande, 550

Nymphe, 125, 137, 140, 218, 289, 428, 496, 508, 533, 534, 557

O

Oiseau, 518, 546

Outarde, 402, 428, 463, 502, 560

P

Pandour, 11, 296, 297, 359, 363, 500, 501, 508, 533, 559

Patriote, 112, 114, 115, 218, 406, 423, 451, 495, 499, 500, 548

Pénélope, 428, 508, 533

Perdrix, 167, 173, 180, 183, 349, 412, 413, 417, 445, 495, 504, 514, 547, 548, 557

Perle, 545, 546, 552

Petit Annibal, 56, 531, 532

Petit-Mars, 544

Pivert, 125, 193, 553, 554

Pléïade, 258, 270, 497, 498, 506, 535, 536, 537, 538, 539, 540

Poisson-Volant, 351, 495, 553, 554

Pomone, 250, 496, 501, 542, 543

Poulette, 170, 183, 263, 359, 360, 363, 400, 417, 500, 501, 504, 542, 543, 548

Pourvoyeuse, 397, 461, 471, 546

Précieuse, 138, 139, 144, 179, 293, 294, 295, 399, 404, 414, 426, 433, 460, 461, 467, 470, 502, 508, 531, 532, 550

Prévoyance, 508, 532

Prosélyte, 533

Proserpine, 150, 158, 183, 426, 495, 496, 499, 520, 554, 555, 557

Protecteur, 497, 536

Protée, 519, 546

Prudente, 556, 558

R

Railleuse, 110, 359, 360, 363, 366, 412, 499, 500, 547, 548, 557

Recherche, 534

Réfléchi, 42, 61, 72, 106, 110, 114, 115, 151, 158, 168, 173, 180, 217, 223, 366, 380, 412, 426, 450, 464, 495, 499, 515, 517, 518, 546, 547, 554

Renard, 241, 266, 334, 497, 498, 535, 536, 537, 538

Renommé, 553

Requin, 497, 535

Résolue, 534

Résolution, 57, 138, 139, 144, 173, 284, 292, 293, 302, 307, 346, 351, 405, 414, 426, 460, 465, 467, 470, 478, 495, 502, 508, 532, 533

Réunion, 501, 550

Rossignol, 166, 199, 359, 360, 363, 372, 447, 500, 501, 517, 542, 545, 546, 552, 559

Royal-Louis, 518, 544

Rusé, 498, 537, 538, 539, 551

S

Sagittaire, 74, 497, 537, 538, 546

Saint-Esprit, 544, 551

Saint-Michel, 56, 363, 404, 501, 519, 531, 532, 551, 552

Salamandre, 497, 536, 538

Sans-Soucis, 501, 555, 556, 558

Sardine, 121, 174, 239, 249, 258, 359, 363, 500, 501, 506, 507, 539, 540, 541, 542, 548

Sceptre, 535, 544

Séduisant, 67, 106, 164, 359, 360, 363, 497, 498, 500, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542

Seine, 366, 449, 456, 499, 508, 545

Sémillante, 263, 359, 363, 500, 542

Sensible, 410, 427, 495, 501, 504, 549, 551

Sérin, 546, 552, 553, 556

Serpent, 498, 538

Silphide, 544, 551, 552

Sincère, 154, 168, 497, 521, 537, 547, 554, 555, 557

Singe, 164, 271, 497, 498, 506, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541

Solitaire, 519, 535, 545

Sphinx, 397, 517, 531

Subtile, 144, 179, 286, 287, 292, 293, 294, 304, 346, 399, 467, 470, 502, 508, 531, 532

Sultane, 164, 243, 271, 497, 507, 536, 537, 539, 540, 541

Superbe, 345, 495, 499, 501, 520, 554

Surveillante, 288, 404, 452, 463, 470, 508, 531, 532, 550, 558

Suzanne, 61, 173, 191, 223, 377, 547

T

Tamponne, 497, 506, 518, 538

Tarleton, 67, 240, 250, 542, 543

Téméraire, 72, 79, 129, 151, 168, 177, 180, 203, 335, 351, 443, 495, 553, 554

Témérité, 157, 351, 425, 554

Terpsichore, 59, 166, 363, 497, 518, 519, 535, 536, 545, 546, 551

Thétis, 70, 137, 288, 289, 320, 337, 346, 426, 428, 495, 519, 533, 534, 544

Tiercelet, 61, 119, 547

Topaze, 120, 245, 250, 258, 497, 498, 506, 535, 536, 537, 538, 539

Tourtereau, 61, 176, 177, 208, 412, 516, 547, 548

Tourterelle, 74, 519, 545, 553

Triton, 80

U

Union, 59, 497, 535, 537, 545

Uranie, 496, 556, 558

Utile, 124, 438, 463, 497, 536, 543

V

Vaillant, 535, 552

Vautour, 349, 499, 553

Vengeur, 519, 531

Vénus, 74, 80, 139, 144, 173, 178, 183, 290, 291, 296,
301, 302, 332, 346, 399, 405, 414, 421, 470, 477,
478, 502, 508, 532, 533, 559

Vestale, 421, 422, 501, 555, 558, 560

Vigilant, 551

Vigilante, 500, 521, 542, 547, 557

Z

Zéphyr, 120, 250, 506, 540, 546, 552

INDIVIDUS

A

Abbadie, 376, 552

Amé de Laune, 537

Amoureux, consul de Naples de Romanie, 117, 122,
242, 252, 258, 266

B

Balleroy, 543, 546

Baraudin, 551

Barbazan, 125, 148, 150, 151, 158, 183, 206, 207, 214,
215, 333, 347, 406, 414, 415, 416, 422, 424, 428,
431, 464, 486, 501, 502, 505, 546, 547, 560, 561,
563

Barjetton, 542, 544

Barras, 541, 546, 547, 553

Bataille, 419, 502, 519, 553, 554, 564

Baudard de Saint-James, trésorier de la Marine, 97

Bausset, 503, 541, 552

Beaulieu, 537, 538

Beaume Pluvinel, 565

Beaumont, 125, 126, 210, 333, 334, 353, 370, 371,
372, 373, 381, 424, 429, 430, 432, 433, 453, 455,
463, 470, 501, 505, 507, 537, 538, 544, 550, 554

Beaurepaire, 363, 506, 549

Beaussier, 74, 550, 558, 561

Becque, 559

Begon, 552

Belizat, 506, 555

Bellecombe, gouverneur de Saint-Domingue, 61, 200,
470

Blanchard, 555, 556

Blotfier, 512, 545

Boadès, 260, 545, 546, 547

Boischâteau, 555

Boisgelin, 555, 556

Bolle, 540

Bombelle, 542

Bompar, 119, 120, 255, 503, 513, 546

Bonneval, 330, 507, 547

Boubée, 343, 505, 560, 563

Bougainville, 14, 51, 283

Bouillé, marquis de, 343, 387

Bourgeois de Boynes, secrétaire d'État de la Marine,
33, 86, 352, 354, 388, 390

Brach, 565

Braquemont, 541

Breugnou, 427, 503, 542, 543, 561

Briqueville, 543

Brizolière, 558

Broves, comte de, 65, 118, 243, 503, 543

Bruyères, 547, 558

Bruyès, 127, 208, 357, 421, 549, 553, 554

Buissy, 561

Bussy, marquis de (gouverneur général de l'Inde
française), 56, 305, 324, 350

C

Cairon de Merville, 564

Callamand, 507, 539, 540

Calonne, contrôleur général de Finances, 97, 98

Cambis, 507, 562

Cambray, 544
Capellès, 565
Cardonie, 558
Castebelle, 537
Castellane Majastre, 118, 251, 545, 546
Castellet, 334, 363, 364, 365, 506, 547
Catherine II, 117, 233, 238, 240, 248, 363
Chabert, 118, 253, 263, 277, 332, 503, 512, 513, 541, 543, 545, 546
Chabons, 208, 553
Champmartin, 546
Champourcin, 269, 503, 542, 544, 547
Chanvalon, commissaire de l'Île de France, 406
Chariste, 558
Chastenet de Puységur, 353, 505, 507, 559
Chateauvert, 74, 293, 537, 538, 558, 559
Chavagnac, 173, 501, 560, 561
Cherisey, 558
Chevreau, 319, 408, 485
Chezac, 541
Choiseul, secrétaire d'État de la Marine, 12, 15, 31, 64, 68, 69, 77, 88, 89, 90, 104, 105, 132, 212, 238, 354, 373, 490
Choiseul-Praslin, secrétaire d'État de la Marine, 237, 243
Cillard, 503, 512, 544
Clavel, 513, 546
Clavières, 503, 537, 542, 546
Clesmeur, 553
Clugny, intendant de Saint-Domingue, 193, 219, 223, 224
Cluzel, 507, 548
Cohorn, 263, 503, 512, 543, 545
Colbert, 31
Combis, 553
Comte de Toulouse, Amiral, 82
Conway, comte de (gouverneur général de l'Inde française), 291, 300, 312, 322, 348, 477
Coriolis, 120, 274, 503, 512, 541, 544, 545, 546

Cornwallis Charles, gouverneur Anglais de l'Inde, 304, 305
Cossigny, gouverneur général de l'Inde française, 288, 289, 300
Cotignon, 131, 227, 228, 347, 354, 356, 384, 387, 398, 424
Coubaut, 548
Couradrin de Cartillon, 557
Courcry, 558
Crès, 125, 177, 210, 343, 356, 423, 430
Cucerville, 537
Cumont, 550
Cypieres, 537, 538

D

D'Albert de Rions, 11, 44, 334, 360, 364, 368, 449, 503, 506
D'Après de Mannevillette, 295, 310
D'Entrecasteaux, 57, 91, 139, 143, 144, 183, 282, 285, 289, 294, 295, 297, 299, 304, 305, 306, 308, 310, 318, 319, 321, 323, 329, 331, 336, 337, 348, 351, 401, 404, 458, 459, 465, 467, 484, 485, 501, 538, 540, 547
D'Estaing, 41, 88, 105, 205, 329, 343
D'Oppède, 243, 246, 503, 544, 545
D'Orvilliers, 334, 359, 360, 361, 506, 565
Dabon, 541
Dalpheran de Montinejan, 563
Damas, vicomte de (gouverneur de la Martinique), 91, 106, 158, 170, 194, 206, 215, 218, 342, 343, 381, 383, 408, 437, 452, 456, 542
Dampierre, 552
Dandigné, 560
Dangely de Fayolle, 565
Danjard, 549
Darband de Jonques, 503, 541, 544
Daubenton, 558
Deniau, 555, 556
Denys de Bonnaventure, 333, 502, 565
Des Roches, 551
Desforges, 552

Deshayes de Cry, 197, 551, 557, 559
 Desnos, 551
 Du Bouzet, 209, 227, 228, 332, 376, 385, 460, 501,
 505, 507, 552, 553
 Du Chaffault, 64, 114, 329, 360, 503, 542, 557
 Du Chilleau, 550, 552, 558
 Du Vivier de Barnave, 563
 Dubourques, 503, 542
 Duminy, 316, 317
 Dumoutier, 562
 Dunezat, 363, 505, 506, 559
 Duplessis de Parscau, 189, 205, 557
 Duport Mablan, 539, 540
 Duquesne, 423, 505, 554
 Durand d'Ubraye, 501, 505, 507, 552, 555
 Durand de Saulse, 503, 544
 Durfort, 503, 543, 545, 547, 550
 Duroslan, 285
 Dussault, 381, 552

E

Elmanov, amiral russe, 257, 258
 Escars, 558

F

Fabry, 503, 541, 543, 561, 564, 566
 Fabry Lainé, 561, 564, 566
 Faucher, 160, 503, 541, 544, 546
 Faudran de Taillade, 121, 542, 545
 Fennelon, 188, 427, 550
 Féraud, 549
 Ferron de Quing, 559
 Fleurieux, 551
 Flogergues, 503, 543
 Forbin, 546, 547
 Foullon d'Écotier, intendant de la Martinique, 126,
 456, 457, 460, 487
 Foulquier, intendant de la Martinique, 127, 189, 193,
 196, 205, 219, 220, 346, 452, 455, 461, 473, 485,
 509
 Fournouse, 476, 539, 540

Framont, 513, 542, 546, 553

G

Gabarres, 503, 542
 Gantès, 545
 Gasques, 543, 550
 Gavoty, 549
 Gineste, 547
 Girardin, 43, 62, 74, 148, 150, 167, 330, 331, 341, 501,
 502, 555, 563, 565
 Glandevès, 118, 121, 252, 253, 258, 273, 274, 276,
 332, 512, 513, 544, 546, 547
 Goimpy, 557
 Gonides, 550
 Gouandour, 551
 Goubert, 550
 Gouzillon de Belizal, 542
 Gramont, capitaine du port du Cap, 393, 394
 Granchain, 502, 563
 Grasse, 41, 111, 339, 503, 542, 543, 554, 559, 563
 Grasse Briançon, 285, 503, 542, 543
 Gravier, 543
 Grimaldy, 560
 Grimouard, 501, 502, 562, 566
 Guerpeil de Bar, 561
 Guglielmo Lorenzi, corsaire, 241
 Guichen, 95, 329, 334, 360, 550
 Guillaumanche, 548
 Guillotin, 556
 Guirand de la Brillance, 503, 512, 513, 541, 544, 545,
 546

H

Haumont, 540
 Hector, 49, 547, 550
 Huon de Kermadec, 337, 355, 540, 559

I

Isnard de Cancelade, 548

J

Jancours, 550
Joly de Fleury, contrôleur général de Finances, 97
Joyeuse, 537, 562

K

Kearney, 551
Keranissant, 177, 178, 358, 537, 538, 554
Kergariou Locmaria, 287, 288, 289, 292, 295, 296,
302, 303, 310, 501, 507, 538, 539, 558
Kerguelen, 14, 38, 284, 285, 336
Kerguern, 560
Kerhué, 537
Kéroulas de Cohars, 539
Kersaint, chevalier de, 139, 290, 298, 411, 452
Kersaint, comte de, 60, 89, 90, 92, 93, 94, 123, 128,
166, 172, 206, 223, 227, 228, 299, 309, 329, 330,
331, 332, 334, 337, 338, 342, 343, 344, 345, 346,
347, 353, 354, 358, 372, 373, 383, 385, 386, 390,
405, 433, 483, 501, 503, 505, 523, 538, 539, 540,
551, 552
Kersaint, vicomte de, 400, 401, 411
Kersauzon, 295, 296, 432, 466, 467, 508, 538

L

La Biochaye, 551
La Borde de Marchainville, 559
La Bouchetière, 111, 350, 501, 505, 506, 553, 554
La Clue, 503, 543, 545
La Croix de Castries, 288, 294, 295, 296, 474, 508,
537, 538
La Croix de Gaujeac, 503, 543, 545
La Devèze, 549
La Flotte, 502, 565
La Galissonnière, 177, 183, 350, 359, 373, 421, 427,
429, 455, 456, 501, 561
La Haichois, 565
La Jaille, 331, 341, 502, 561, 565
La Jalousière, 333, 501, 559
La Luzerne, secrétaire d'État de la Marine, 58, 87, 92,
96, 125, 126, 127, 158, 173, 196, 200, 201, 203,

207, 214, 215, 222, 322, 323, 351, 371, 392, 393,
435, 458, 465, 466
La Motte Vauvert, 551
La Motte-Piquet, 541
La Poype Vertrieux, 503, 545
La Prévalaye, 548
La Touche, 559
La Touche Beauregard, 554
La Touche-Tréville, 60, 329, 557
La Tour du Pin, 565
La Tullaye, 539
Lambros Katsonis, corsaire, 241, 242
Lamont, 550
Lapérouse, 14, 51, 183, 282, 295, 296, 297, 300, 309,
337
Larchantel, 559
Launay Tromelin, 549
Laye de Volende, 559, 560
Le Brasseur, commissaire général de la Marine, 401,
410, 412
Le Tourneur, 563, 564
Lemaire, consul de Corron, 251, 256, 267, 269, 270
Lestang Paradis, 549
Ligny, 559, 560
Ligondès, 174, 179, 183, 266, 268, 336, 337, 359, 442,
502, 548, 549
Listenois, prince de, 64, 503, 542
Lombard, 552, 557
Lors, 548
Loz, 503, 542, 557
Luppé, 557
Luxembourg, 503, 541
Lyle Callian, 117, 160, 247, 258, 507, 512, 544, 545,
552, 554
Lyle Taulane, 256, 271, 513, 546

M

Macarty Mactaigne, 126, 156, 371, 501, 505, 554
Macnemara, 58, 175, 206, 285, 292, 304, 305, 320,
330, 331, 333, 336, 337, 339, 341, 343, 360, 468,
496, 501, 505, 539, 540, 559

- Mallevant, 553
 Malouët, 98, 101, 390, 483, 484
 Mandolx, 545
 Marbois, intendant de Saint-Domingue, 170, 195, 196,
 206, 215, 216, 222, 350, 475, 479, 486
 Marchainville, 503, 505, 542
 Marigny, 74, 507, 552, 565
 Marion Dufresne, 283, 284
 Marnières, 550
 Martellière, 558
 Martelly, 503, 512, 544, 545, 547
 Maurepas, secrétaire d'État de la Marine, 81, 82, 83,
 84, 85, 89, 275
 Mauric, 549
 Mayrargues, 117, 246, 261, 512, 545
 Médine, 148, 370, 372, 422, 423, 501, 502, 539, 554,
 563
 Méhérenc de Saint-Pierre, 556
 Mine de Quinson, 333, 554
 Missiessy Quiès, 503, 542
 Modène, 503, 543
 Mom Garantilly, 560
 Montcabrié, 422, 427, 428, 456, 548, 561, 566
 Monteil, 121, 255, 257, 267, 393, 512, 546, 557, 559
 Montgrand, 246, 546
 Montigny, gouverneur de Chandernagor, 289, 355
 Montmorin, secrétaire d'État des Affaires étrangères,
 322, 323, 452
 Moracin, ordonnateur à Pondichéry, 142, 143, 291,
 293, 298, 323, 404, 458, 465, 471, 485
 Moriès, 268, 503, 512, 544, 546, 547
 Mortemar, 547
 Motais de Narbonne, intendant de l'Île de France, 323,
 401, 402, 403, 406, 407, 434, 454, 458, 465, 472,
 473, 476, 484, 485, 508, 512, 541, 545
 Myssiessy Quiès, 341
- N**
- Narbonne Peles, 512, 541, 545
 Neauvier de Château Vert, 542
 Necker, directeur général des Finances, 96, 97
 Nieuil, marquis de, 102, 103, 334, 360, 362, 366, 367,
 368, 507, 541
 Nolivos, gouverneur de la Guadeloupe, 388
- O**
- Obet, 556
 Obeyral, 550
 Orlov, amiral russe, 241, 245, 257, 278
- P**
- Pallisser, gouverneur anglais, 71, 105
 Panat, 549
 Paroy, 341, 561, 564
 Pathy de Lusié, 553
 Percheron, chargé d'affaires au Cap, 303, 308, 311,
 315, 316, 317, 323, 462
 Perdin, 552
 Petit de Viéville, intendant de la Martinique, 203,
 206, 215, 221, 343, 344, 437, 470, 482
 Peynier, 43, 56, 57, 113, 173, 188, 258, 281, 331, 402,
 404, 409, 501, 513, 537, 546, 550, 551, 552
 Pierrevert, 66, 548
 Pigache, 541
 Pléville, 552
 Pontavice, 557
 Pontevès Eyroux, 555
 Pontevès-Gien, 145, 170, 216, 334, 338, 345, 346, 349,
 368, 371, 373, 381, 387, 405, 406, 413, 416, 427,
 429, 433, 439, 464, 469, 501, 547, 555
 Préville, 299, 503, 507, 539
 Prévost de la Croix, 412, 428, 501, 555
 Proissy, 551, 558
 Puget Bras, 124, 151, 177, 193, 199, 201, 203, 205,
 206, 226, 228, 229, 329, 339, 350, 430, 501, 547,
 559, 560
- Q**
- Querebars, 505, 561
 Querebons, 553

R

Rafélis de Broves, 502, 564
 Raousset Seillon, 548
 Rasily, 551
 Raymondis, 121, 513, 544, 546
 Reals, 558
 Reynière, 560
 Ribère, 554
 Richery, 297, 298, 300, 472, 538, 539
 Rivière, 501, 502, 506, 555, 556, 562, 563
 Robert de Rougemont, 555, 556
 Robert de Saint-Vincent, 130, 203, 561, 562
 Rochechouart, 541
 Rochegude, 559, 560
 Rohan, 367, 548, 549, 557
 Roque, 505, 560
 Roquefeuil, 108, 551, 557, 558
 Rosily, 58, 183, 292, 293, 296, 299, 300, 304, 329, 336,
 341, 427, 468, 469, 501, 508, 538, 539, 540, 556
 Roussel de Prévaille, 542
 Roux, 556
 Roy de la Grange, 274, 459, 512, 545

S

Sablières, 565
 Sade, 243, 276, 503, 512, 541, 543, 544, 546
 Sainneville, 330, 334, 350, 371, 372, 373, 501, 505,
 526, 560
 Saint-Césaire, 503, 543, 544
 Saint-Come Sainte-Eulalie, 217, 547, 559
 Saint-Félix, 67, 144, 229, 241, 252, 268, 272, 304, 305,
 329, 331, 336, 337, 501, 502, 506, 537, 540, 548
 Saint-Jean, 208, 522, 548, 553, 554
 Saint-Marc de Fauris, 505, 554
 Saint-Marcel, consul de Salonique, 251
 Saint-Marsault, 552
 Saint-Orens, 557
 Saint-Ours, 417, 553, 563
 Saint-Pern, 553

Saint-Priest, ambassadeur de la France à
 Constantinople, 67, 235, 236, 245, 262
 Saint-Riveul, 285, 290, 299, 312, 321, 322, 323, 336,
 338, 339, 465, 501, 508, 525, 538, 539
 Saint-Vallier, 341, 555
 Saint-Vincent, 355, 547, 564
 Sainvilliers, 506, 560, 561
 Saqui de Tourès, 505, 560, 561, 563
 Sartine, secrétaire d'État de la Marine, 12, 48, 67, 74,
 86, 108, 109, 119, 120, 258, 259, 271, 275, 330,
 349, 373, 490
 Saulnier, 381, 427, 538
 Saulx de Rosnevet, 559
 Séguiran, 558
 Ségur, secrétaire d'État à la Guerre, 96, 97
 Selve, 544
 Semmerville, 542, 558
 Senneville, 548
 Seran, 549
 Sercey, 111, 505, 554, 563, 564
 Seytes de Montcabrié, 564
 Sibon, 550
 Silvester, 312
 Souillac, gouverneur de l'Île de France, 144, 292, 301,
 302, 304, 305, 306, 319, 402, 403, 406, 407, 434,
 454, 484, 485
 Soulanges, 557
 Spiritov, amiral russe, 238, 247
 Suffren, 43, 56, 281, 301, 303, 309, 321, 332, 337, 402,
 403, 404, 409, 410, 466, 512, 537, 541, 542, 545,
 546, 547
 Suzannet, 362, 427, 428, 507, 561

T

Tanouarn, 539
 Ternay, 167, 541
 Terras de Rodeillac, 549, 563, 565
 Terrasson de Verneuil, 505, 554
 Thomas Dorves, 542, 543, 550, 552, 558
 Thy, comte de, 171, 174, 264, 272, 275, 336, 337, 339,
 502, 549

Tipû Sultan, sultan du royaume du Mysore, 287, 288,
290
Tott, baron de (militaire et diplomate français), 239
Traversay, 541, 555
Trécesson, 272, 336, 339, 502, 548, 559
Tressemanes, 269, 271, 503, 512, 513, 542, 544, 546,
547
Trobriant, 550
Tronjoly, 60, 69, 70, 71, 105
Truget Cadet, 336, 502, 548
Truget l'Ainé, 548, 549, 556
Turpin de Breuil, 552

U

Urvoy de Portzampart, 556

V

Valmenier, 557
Valois, 538
Van de Graaff, 307, 308, 312, 315, 316, 317, 318, 319,
321
Van Senden, Jacques Fabrice, 317, 318, 321, 323, 465
Vaucouleurs, 557
Vaudreuil, 329, 551
Vaugiraud, 369, 427, 502, 506, 507, 553, 555, 564, 566
Venel, 503, 543
Verdun de la Crenne, 61, 93, 106, 111, 172, 175, 198,
205, 206, 208, 218, 329, 330, 336, 350, 366, 390,
448, 501, 521, 553, 558
Vergennes, secrétaire d'État des Affaires étrangères,
97, 149, 150, 281, 301, 305, 309
Vialis de Fontenelle, 547
Vialis L'Ainé, 542, 544
Vidal d'Audiffret, 330, 449, 551
Vignes d'Arrac, 537
Villages de Villevieuille, 183, 501, 507, 547, 554, 561,
563
Villemagne, 555, 564, 565
Vincent, gouverneur de Saint-Domingue, 195, 390
Vintimille, 126, 338, 501, 513, 546, 560
Vivier de Barnave, 560, 561, 565

Tables

Table des Illustrations

Cartes :

Carte 1.	Répartition géographique de la projection navale française (1763-1792).....	51
Carte 2.	Évolution chronologique de la répartition géographique des stations navales françaises (1763-1792)	54
Carte 3.	Géographie des divisions navales armées entre 1763 et 1770.....	64
Carte 4.	Les stations navales françaises et la métropole	134
Carte 5.	Les Mascareignes dans l’océan Indien	136
Carte 6.	Les escales et les flux dans l’océan Indien (1784-1792).....	138
Carte 7.	Répartition géographique des bâtiments en station dans l’Inde (1788).....	142
Carte 8.	Répartition géographique des bâtiments en station durant l’affaire de Diego Garcia (1786)	143
Carte 9.	Système nord-américain lors de l’hivernage (1789).....	145
Carte 10.	Évolution du French Shore de Terre-Neuve (1713-1904).....	149
Carte 11.	Distribution des bâtiments à Terre-Neuve et Saint-Pierre-et-Miquelon.....	150
Carte 12.	Les relâches de la station des Îles du Vent (1784-1787).....	152
Carte 13.	Campagne de la Sincère (1786-1787)	154
Carte 14.	Répartition géographique des bâtiments en station aux Îles du Vent.....	156
Carte 15.	Répartition géographique des bâtiments en station aux Îles sous le Vent.....	157
Carte 16.	Routes et ports fréquentés par l’Atalante et l’Engageante (1772 et 1775).....	160
Carte 17.	Distribution des bâtiments de la station de l’archipel grec (juillet 1772).....	163
Carte 18.	Zones de piraterie dans l’archipel grec (1770-1776).....	249
Carte 19.	Principaux voyages de découvertes français (1763-1792)	283
Carte 20.	Principaux comptoirs européens dans l’océan Indien au XVIII ^e siècle	287
Carte 21.	Campagne de la frégate la Gracieuse (1788-1790)	367
Carte 22.	Cycle stationnaire théorique	368

Illustrations :

Illustration 1.	Plan de Fort-Royal de la Martinique	380
Illustration 2.	Plan du Cap-Français à Saint-Domingue (1786).....	389
Illustration 3.	Port-Louis de l’Île de France.....	393
Illustration 4.	Plan du Trou Fanfaron.....	396

Graphiques :

Graphique 1.	Nature des bâtiments de guerre mobilisés (1763-1792).....	37
Graphique 2.	Nature des bâtiments mobilisés annuellement pour les cinq stations navales, les campagnes diverses et les évolutions navales (1763-1792)	42

Graphique 3.	Taux de mobilisation annuel des bâtiments de guerre (1760-1792).....	47
Graphique 4.	Répartition géographique et annuelle de la projection navale française (1763-1792).....	52
Graphique 5.	Effectif naval annuel dans l’océan Indien (1784-1792)	56
Graphique 6.	Effectif naval annuel dans les Antilles (1763-1792)	59
Graphique 7.	Comparaison des effectifs navals annuels aux Îles du Vent et sous le Vent (1763-1792).....	62
Graphique 8.	Effectif naval annuel en Méditerranée (1763-1792)	63
Graphique 9.	Effectif naval annuel à Terre-Neuve (1763-1792)	68
Graphique 10.	Effectif naval annuel sur les côtes d’Afrique occidentale (1763-1792).....	73
Graphique 11.	Estimation des états-majors embarqués pour les stations navales (1784-1792).....	112
Graphique 12.	Un équipage médian, entre la paix et la guerre (janvier 1787)	115
Graphique 13.	Répartition et effectifs des stations navales antillaises (janvier 1787).....	116
Graphique 14.	Quantité de malades de la station navale des Îles du Vent (1787-1789).....	422

Tableaux :

Tableau 1.	Taux de mobilisation de la flotte française (1763-1792).....	46
Tableau 2.	État de la flotte française en mer en 1716	78
Tableau 3.	Bâtiments de guerre armés pour la Martinique (1715-1740)	78
Tableau 4.	Estimation du budget de la Marine pour l’année 1787.....	99
Tableau 5.	Répartition géographique et coût des campagnes (1788).....	102
Tableau 6.	Comparaison des coûts entre les stations navales	103
Tableau 7.	Comparaison des divisions navales françaises et anglaises en station aux îles du Vent durant l’année 1785	107
Tableau 8.	Proposition d’états-majors et gardes de la Marine, embarqués sur les bâtiments de guerre en 1785	110
Tableau 9.	Composition des états-majors d’une partie des bâtiments de la station des Îles du Vent (1785-1787)	111
Tableau 10.	Estimation des embarquements à bord des bâtiments de charge de la Marine (1784-1792) ..	113
Tableau 11.	Estimation du nombre d’embarquements pour les escadres d’évolutions (1784-1792).....	114
Tableau 12.	Distribution et effectif des unités légères durant l’année 1789	126
Tableau 13.	Provenance et destination des bâtiments en station à Terre-Neuve (1784-1792)	146
Tableau 14.	Durées des stations (1763-1792)	166
Tableau 15.	Durée des campagnes selon la nature des bâtiments de guerre (1763-1792).....	170
Tableau 16.	Système de relève au Levant (1775-1777).....	174
Tableau 17.	Temps au mouillage et en mer (1763-1792)	176
Tableau 18.	État des prises interlopes effectuées par la corvette le Gerfaut durant les années 1784 et 1785	208
Tableau 19.	Relâches au Cap (1784-1791)	313
Tableau 20.	Grades des commandants des stations lors de leurs prises de fonction (1784-1792).....	328
Tableau 21.	Commandements des stations navales et intérimaires (1783-1792)	331
Tableau 22.	Les commandants des escadres d’évolution (1772-1788).....	332

Tableau 23.	Commandants particuliers lors des escadres d'évolutions (1772-1788)	333
Tableau 24.	Attribution des bâtiments aux officiers (1784-1792)	338
Tableau 25.	Grades des commandants particuliers des stations navales (1784-1792).....	339
Tableau 26.	État-major du vaisseau Le Téméraire (1784-1786).....	353
Tableau 27.	Les escadres d'évolution métropolitaines (1750-1792)	358
Tableau 28.	Composition des escadres d'évolution (1772-1788).....	359
Tableau 29.	Doublage en cuivre des bâtiments en station dans l'océan Indien (1784-1792)	400
Tableau 30.	Nombre d'ouvriers dans le port de Port-Louis de l'Île de France.....	404
Tableau 31.	Montant des gratifications des ouvriers des bâtiments de la station	410
Tableau 32.	Périmètre d'intervention des journées d'ouvrier	411
Tableau 33.	Nature des journées d'ouvrier	412
Tableau 34.	Disponibilité des bâtiments de guerre en station dans les Antilles	414
Tableau 35.	Disponibilité des bâtiments de guerre en station dans l'océan Indien.....	416
Tableau 36.	Ration hebdomadaire dans les ports	434
Tableau 37.	Programmation des suppléments de vivres pour les stationnaires (1785).....	437
Tableau 38.	Envoi de prolongation de campagne à Saint-Domingue, 1 ^{re} époque, année 1786	440
Tableau 39.	État comparatif des prix de quelques marchandises nécessaires pour les besoins des bâtiments du roi dans ses colonies	475
Tableau 40.	Exemple d'économies de service pour la station navale des Îles du Vent (1789)	477

Table des matières

Remerciements	5
Notes aux lecteurs	7
Sommaire	9
Introduction	11
PARTIE I. Une marine en temps de paix.....	29
CHAPITRE I. La projection navale française d’après les sources.....	31
1. Le degré d’activité en paix.....	31
1.1. Reconstituer la chronologie des armements en dehors des guerres	31
1.1.1. Comparaison des fonds d’archives français et anglais	31
1.1.2. La construction du corpus	33
1.2. L’effectifs globaux de la flotte mobilisée	36
1.2.1. La flotte globale mobilisée	37
1.2.2. La Marine fait appel à l’ensemble de son spectre capacitaire	39
1.2.3. Les stations navales et les escadres d’évolution.....	42
1.3. Un taux de mobilisation de la flotte	45
1.3.1. Une stagnation en trompe-l’œil.....	45
1.3.2. Une mobilisation navale entre saturation et désarmement massif.....	47
2. Le pavillon blanc présent sur toutes les mers	49
2.1. Une projection navale mondiale.....	49
2.2. La chronologie de la répartition géographique	52
3. Les effectifs annuels des stations navales.....	55
3.1. La station de l’océan Indien	56
3.2. Les stations des Antilles.....	58
3.2.1. 1763-1777 : une projection irrégulière.....	59
3.2.2. 1783 et mise en œuvre des stations navales antillaises	60
3.3. Un dispositif similaire pour les deux stations navales	61
3.4. De la Méditerranée occidentale à la Méditerranée orientale.....	62
3.4.1. De 1763 à 1770, une projection en Méditerranée occidentale	63
3.4.2. 1770 et la bascule vers l’Est	67
3.5. La station navale de Terre-Neuve	68
3.6. La station navale des côtes occidentales d’Afrique	73
CHAPITRE II. L’émergence des stations navales permanentes	77
1. Penser la Marine en paix, penser la station navale permanente.....	77
1.1. La Marine avant 1763	77
1.2. La permanence navale.....	81
1.2.1. Les idées de Maurepas	81
1.2.2. La guerre de Sept Ans, coup de fouet en faveur de la permanence navale .	85

1.3. Les écrits des marins sur la Marine en paix	87
1.3.1. D’Estaing (1764)	88
1.3.2. Kersaint (1775).....	89
1.3.3. Verdun de la Crenne (1778)	93
2. Les dépenses d’une Marine en paix	94
2.1. Le budget de la Marine et les dépenses d’armement	95
2.2. Un budget en paix renforcé pour faire naviguer la Marine	98
2.3. Comparer les stations	101
3. Composer les stations navales	104
3.1. Assumer la rivalité avec l’Angleterre	104
3.2. Renforcer les états-majors et les équipages en paix.....	108
3.2.1. Faire naviguer les officiers	108
3.2.2. Un équipage médian, entre la paix et la guerre	115
4. La « poussière navale », une adaptation de circonstance.....	116
4.1. En Méditerranée, une expérience mitigée.....	117
4.1.1. Choisir une formule adaptée.....	117
4.1.2. Une expérience peu concluante	119
4.2. Aux Antilles, un dispositif complet	122
4.2.1. Les premières divisions inadaptées	122
4.2.2. Les unités légères, une solution locale	125
4.3. L’apprentissage de la lutte asymétrique.....	128
CHAPITRE III. La géographie des stations navales.....	133
1. Des stations navales polymorphes	133
1.1. Des stations navales à géographies variables.....	133
1.2. La polarisation de la station navale de l’océan Indien	137
1.2.1. Les navigations « indiennes » et leurs marges.....	138
1.2.2. L’Île de France, cœur logistique de la station navale.....	140
1.2.3. Un saupoudrage naval dans l’océan Indien	141
1.3. Le système stationnaire de « l’Amérique »	145
1.3.1. Complémentarité méridionale et septentrionale.....	145
1.3.2. Évolution de la répartition géographique à Terre-Neuve	147
1.3.3. Aux Antilles, deux stations navales indépendantes.....	152
1.4. Au Levant, une station multipolaire.....	158
1.4.1. Une absence de centralité dans le dispositif levantin	158
1.4.2. Malte, une étape sur la route du Levant	161
1.4.3. « Donner partout secours et protection au commerce national ».....	163
2. Le temps en station	165
2.1. Des stations navales de plus en plus longues	165
2.1.1. Un respect des temps de campagne ?	170
2.1.2. Les relèves stationnaires.....	172
2.2. Disparités du temps passé en mer selon les stations navales	174
2.2.1. Deux sources clés pour reconstituer la chronologie des campagnes.....	174
2.2.2. Le temps au mouillage et en mer.....	176
2.2.3. Rythmes stationnaires.....	178
PARTIE II. Les objectifs et les formes opérationnelles.....	183

CHAPITRE IV. La Marine à l'épreuve de la contrebande dans les Antilles	185
1. Le régime de l'Exclusif colonial et sa laborieuse application	186
1.1. L'Exclusif mitigé et la montée en puissance de la station navale.....	186
1.1.1. L'application de l'Exclusif par les navires du Domaine	186
1.1.2. La montée en puissance de la station navale	188
1.2. Une contrebande protéiforme.....	190
1.2.1. Les fraudes simples	190
1.2.2. Les fraudes complexes	192
1.3. Une difficile lutte contre la contrebande.....	196
1.3.1. Une fraude complexe à découvrir et plus encore à caractériser	196
1.3.2. Une corruption endémique	200
1.3.3. Entre le marteau et l'enclume.....	202
1.4. Un combat perdu d'avance ?	208
2. Contrôler et capturer les contrebandiers	211
2.1. Dans le port et en mer	212
2.1.1. Contrôler les ports d'entrepôt et faire la police de la rade	213
2.1.2. Faire la police en mer	216
2.1.3. La surveillance à terre	219
2.1.4. Entre service des colonies et croisière contre l'interlope	223
2.2. Les prises en contrebande et le revenu des prises	224
2.2.1. Partager des prises et favoriser le zèle.....	224
2.2.2. Le malaise des officiers de la Marine.....	226
CHAPITRE V. La Marine à l'épreuve des Russes, des forbans et de la course au Levant	233
1. Défendre les Français et les Chrétiens.....	234
1.1. Soutenir l'Empire Ottoman et défendre les Capitulations	234
1.2. Le Levant durant les guerres russo-turques	237
1.2.1. Le conflit de 1770 à 1774.....	237
1.2.2. Le conflit de 1787 à 1792.....	240
2. La Marine à l'épreuve des Russes, de la piraterie et de la course	242
2.1. Au chevet de la liberté de naviguer.....	242
2.2. Les Échelles sous la menace des « Mangeurs de navires »	248
2.2.1. Une piraterie sporadique et omniprésente	249
2.2.2. Heurs et malheurs de la répression.....	252
2.2.3. Le douloureux retrait russe.....	257
3. L'investissement croissant de la Marine au Levant.....	260
3.1. Le rôle grandissant de la Marine royale.....	260
3.1.1. L'impact positif de la station navale	260
3.1.2. De la protection à la participation aux Échelles.....	264
3.2. La nécessité d'un continuum opérationnel au Levant.....	269
3.2.1. Mise en œuvre de la permanence navale.....	269
3.2.2. Convois, escortes et croisières.....	272
3.2.3. La Marine française, seule dans la sécurisation des eaux grecques ?.....	276
CHAPITRE VI. Une effervescence éphémère, la station navale dans l'océan Indien	281
1. Un continuum dans l'exploration : l'océan Indien et Pacifique	282

2. Soutenir le commerce français de l'Inde et de la mer Rouge à la Chine	287
2.1. Les croisières indiennes	287
2.2. En mer Rouge et dans le golfe Persique.....	291
2.3. Dans l'Insulinde et jusqu'en Chine	294
3. Surveiller l'expansion anglaise au-delà du Cap de Bonne Espérance	301
4. L'indispensable soutien logistique hollandais	305
4.1. Fortifier et faire fructifier les liens avec la Hollande	305
4.2. Le Cap, une place complémentaire	312
4.3. Maintenir à distance l'influence de Batavia.....	317
4.4. Le basculement de l'alliance et la fin des espoirs français	321
PARTIE III. Faire fonctionner les stations navales	325
CHAPITRE VII. Commander les stations navales	327
1. À la tête de la station navale	328
1.1. Les commandants des stations navales	328
1.1.1. Le commandant de station, un chef de division	328
1.1.2. Nomination des commandants de station	333
1.1.3. Une opportunité pour commander.....	338
1.2. Une fonction et un statut en construction.....	340
1.2.1. Cohabiter avec l'administration coloniale.....	340
1.2.2. Responsabilité, honneurs et reconnaissance.....	343
2. Une école de la mer.....	349
2.1. La Marine en paix, une pépinière de marins	349
2.2. Apprendre la mer, puis faire la guerre	352
3. Les évolutions navales ou la préparation à la guerre d'escadre.....	357
3.1. Les escadres d'évolution métropolitaines	358
3.1.1. Une composition bigarrée	358
3.1.2. L'Atlantique, terrain de jeu privilégié.....	361
3.1.3. Faire et refaire, l'apprentissage des manœuvres d'escadre	362
3.2. Les escadres d'évolution « américaines »	365
3.2.1. Des escadres inscrites au sein d'un système stationnaire.....	365
3.2.2. De plus faibles dimensions que leurs cousines métropolitaines.....	369
3.2.3. Des évolutions navales de courte durée.....	370
CHAPITRE VIII. Les ports militaires et les réparations navales	373
1. L'usure et le temps.....	374
2. Accueillir les bâtiments stationnaires	378
2.1. Fort-Royal, une base navale limitée.....	378
2.1.1. Enrayer l'envasement du Cul-de-sac.....	378
2.1.2. Le développement de l'arsenal.....	380
2.2. Le Cap-Français, une base en devenir.....	386
2.3. Port-Louis, un arsenal à améliorer dans l'océan Indien.....	393
2.3.1. Une installation ancienne	394
2.3.2. L'aménagement du Trou Fanfaron.....	395
2.3.3. Un arsenal congestionné.....	399
3. La réparation navale et les problèmes de main d'œuvre.....	401

3.1. Réparer les bâtiments de guerre, avec quelle main d'œuvre ?	401
3.1.1. Les ouvriers et les esclaves.....	401
3.1.2. Les pressions sur la main d'œuvre portuaire.....	405
3.2. Les stationnaires, force et main d'œuvre des réparations navales et portuaires.....	407
3.2.1. Une main d'œuvre bon marché	407
3.2.2. Quelles sont les tâches ?	411
3.3. Disponibilité de la flotte.....	413
4. Les gens de mer, une ressource sous tension pour les stations navales.....	416
4.1. Un service stationnaire à rude épreuve	417
4.2. Des crispations sans paralysie opérationnelle.....	421
4.3. Une gestion empirique des ressources humaines	426
CHAPITRE IX. Les contraintes du ravitaillement sur les navires et les hommes	433
1. Repenser la logistique navale à l'aune des stations navales permanentes	433
1.1. La ration alimentaire	433
1.2. Assurer la logistique stationnaire en paix	436
1.3. Le maintien de la logistique stationnaire dans le giron de la Marine royale.....	441
1.4. L'armement et l'avitaillement dans les arsenaux, des pistes à explorer	448
2. Les dysfonctionnements de la logistique stationnaire	450
2.1. Les lacunes de l'approvisionnement	450
2.2. Des approvisionnements coloniaux réduits au stade de prospection	456
2.3. Le défaut des filières coloniales d'approvisionnement en fournitures navales.....	459
2.4. La Marine contrainte aux expédients : récupération et recyclage.....	464
3. La logistique navale, principale dépense de la station navale	466
3.1. Une méconnaissance initiale des coûts	466
3.2. Répartition des coûts : les fournitures navales et les vivres.....	471
3.3. La cherté des fournitures coloniales.....	474
3.4. Défaillances administratives et pratiques commerciales spéculatives	478
Conclusion.....	485
Annexes	495
Annexe 1. Commandants des stations navales (1784-1792)	497
Annexe 2. Succession des divisions de croisières en Méditerranée (1763-1770) ...	499
Annexe 3. Campagnes de protection des côtes de Provence et du Languedoc	500
ESCADRES D'EVOLUTION.....	501
Annexe 4. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1784, sous le commandement du comte Kersaint.....	501
Annexe 5. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1787, sous le commandement du vicomte de Beaumont.....	501
Annexe 6. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution « américaine » de 1788, sous le commandement de Sainneville	501
Annexe 7. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1785, sous le commandement d'Albert de Rions	502
Annexe 8. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1786, sous le commandement de d'Albert de Rions.....	502

Annexe 9. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1787, sous le commandement du marquis de Nieuil	503
Annexe 10. Liste des bâtiments de l'escadre d'évolution métropolitaine de 1788, sous le commandement du marquis de Nieuil	503
Annexe 11. Récapitulation des dépenses provenant d'achats fait à l'Île de France pour les frégates et flûtes du roi (1786 et six premiers mois de 1787)	504
Annexe 12. Coût de la station navale à Pondichéry en 1786-1787	504
Annexe 13. Dépenses de la station navale des îles du Vent (1785).....	505
Annexe 14. Dépenses de la station des îles du Vent (6 ^e mois de l'année 1788 et pour l'année 1789)	506
Annexe 15. Exemple d'économies de service pour la station navale des Îles du Vent (1789)	507
Annexe 16. Relâches des bâtiments de guerre à Malte (1770-1776).....	508
Annexe 17. Relâches des bâtiments de guerre au Cap de Bonne Espérance (1784-1789)	510
Annexe 18. Arrêt du conseil du roi, concernant le commerce étranger dans les îles françaises de l'Amérique, du 30 août 1784	511
Annexe 19. Détail de la navigation de la corvette le David, commandée par le chevalier de Bataille, 10 octobre 1784 au 5 mai 1786.....	515
Annexe 20. Détail de la navigation de la corvette la Perdrix commandée par le vicomte d'Orléans, du 24 décembre 1784 au 26 août 1786.....	516
Annexe 21. Détail de la navigation du vaisseau de ligne le Réfléchi, commandé par Verdun de la Crenne, du 23 mars 1785 au 31 mai 1786.....	517
Annexe 22. Détail de la navigation de la corvette le Tourtereau, commandée par le chevalier de Saint-Jean, du 14 février 1785 au 6 mars 1787	518
Annexe 23. État de service du comte de Kersaint	519
Annexe 24. État de service d'Entrecasteaux.....	520
Annexe 25. État de service de Saint-Riveul	521
Annexe 26. Synthèse de la situation des équipages de la station des Îles sous le Vent (mai 1788)	522
Annexe 27. Ration hebdomadaire à la mer.....	523
Annexe 28. État des gabares susceptibles de porter des munitions.....	523
Annexe 29. Projet de règlement sur le fonctionnement de la station navale des Îles du Vent (1789)	524
Annexe 30. Distribution des forces navales (1763).....	526
Annexe 31. Distribution des forces navales par stations (1789).....	527
Annexe 32. Situation des vivres pour la station des Îles du Vent (1789).....	528
Annexe 33. List of his Majesty's ships, 1789.....	529
Annexe 34. Vue de Fort-Royal de la Martinique.....	530
Annexe 35. Bâtiment en station à l'île de Tobago (détail)	531

Annexe 36. Plan du Port-au-Prince.....	532
LES STATIONS NAVALES	533
Annexe 37. La station navale de l’océan Indien (1784-1792).....	533
Annexe 38. La station navale de la Méditerranée (1764-1792).....	537
Annexe 39. Station navale des Îles du Vent (1763-1777 & 1784-1792).....	546
Annexe 40. Station navale des Îles sous le Vent (1763-1777 & 1784-1792).....	553
Annexe 41. Station navale de Terre-Neuve (1784-1792).....	559
Annexe 42. Station navale des côtes d’Afrique occidentale (1784-1792).....	561
Sources	563
Bibliographie.....	577
Index.....	613
Tables	627
Table des Illustrations	629
Table des matières	633

Titre : Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)

Mots clés : Marine de guerre, station navale, opérationnel naval, commandement et navigation.

Résumé : L'objet de cette étude est de comprendre les missions attribuées aux bâtiments militaires durant les deux périodes de paix de la fin de l'Ancien Régime (1763-1777 et 1784-1792) et d'en restituer la genèse, la typologie et l'évolution. La reconstitution d'un inventaire exhaustif de la flotte en mer laisse observer une activité navale inédite en période de paix. Loin d'être atones, les séquences de paix étudiées constituent pour la Marine une période ressource ainsi que le creuset d'un examen doctrinal autour du principe de la permanence à la mer. En paix, la Marine est libérée de ses contraintes purement militaires et ouvre sa sphère d'activité : lutte contre la contrebande et la piraterie, exploration, hydrographie, diplomatie, logistique, formation, etc.

Inscrite dans un contexte de rivalités exacerbées, la projection d'unités de guerre s'avère par ailleurs mondiale et répartie au sein de stations navales.

Le sujet mobilise différentes approches - politique, géostratégique, technique, et humaine. Il s'agit de comprendre comment fonctionne ces outils de projection ultramarine, sur quels rapports de forces ils s'établissent et d'observer les lieux qui les concentrent ou au contraire les dispersent. En mer, comme à terre, la problématique intègre tous les aspects de la logistique marine à l'échelle locale, régionale et mondiale

Title : Oceans and French Navy in peacetime, missions and naval stations (1763-1792)

Keywords : Navy, naval stations, naval operations, command and navigation.

Abstract : The object of this study is to understand the missions assigned to military vessels during the 2 periods of peace at the end of the Ancien Regime (1763-1777 and 1784-1792) in order to demonstrate their genesis, typology and evolution. Recreating a complete inventory of the fleet at sea shows unprecedented naval activity in a peacetime. The peace sequences studied here, far from being inactive, represent a period of resourcefulness for the French Navy as well as being the crucible for a review of tenets about the principle of permanence at sea. In peacetime, the Navy is free from purely military obligations and its field of activity is widened : combatting smuggling and piracy, exploration, hydrography, diplomacy, logistics, formation ...

In a context of intense rivalries, the projection of war unities turns out to be global and scattered within naval stations.

Different approaches are involved in this subject – political, geostrategic, technical and human. The point is to understand how these tools of overseas projection are working, on what balance of power they are settled and to observe the places where they are concentrated, or, on the contrary, spread out. At sea, as well as ashore, these problematics integrate all aspects of navy logistics, on a local, regional and global scale.