



HAL
open science

Forcé à servir : Étude comparative du recrutement maritime en France et en Grande Bretagne (1756-1783).

Jeremy Young

► To cite this version:

Jeremy Young. Forcé à servir : Étude comparative du recrutement maritime en France et en Grande Bretagne (1756-1783).. Histoire. Université de Bretagne Sud, 2018. Français. NNT : 2018LORIL517 . tel-03937553

HAL Id: tel-03937553

<https://theses.hal.science/tel-03937553v1>

Submitted on 13 Jan 2023

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.

THÈSE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE BRETAGNE SUD
COMUE UNIVERSITÉ BRETAGNE LOIRE

ÉCOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : *Histoire*

Par

Jeremy YOUNG

Forcé à servir

Étude comparative des méthodes du recrutement naval dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Thèse présentée et soutenue à Lorient, le 17 décembre 2018

Unité de recherche : TEMOS CNRS FRE 2015 *Temps, Mondes, Sociétés*

Thèse N° :

Rapporteurs avant soutenance : Composition du Jury :

Gilbert BUTI PRU Université Aix Marseille
Thierry SAUZEAU PRU Université de Poitiers

Gilbert BUTI, PRU Université Aix Marseille
Thierry SAUZEAU PRU Université de Poitiers
Philippe HRODEJ MCF Université Bretagne Sud

TOME 1

Directrice de thèse
Sylviane LLINARES PRU Université Bretagne SUD

Forcé à servir. Étude comparative des méthodes du recrutement naval dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Mots clés : Histoire maritime, Recrutement naval, France, Grande-Bretagne, XVIII^e s, Marine de guerre.

Résumé : Le sujet de cette thèse est venu d'un intérêt pour le monde de la Marine à la lecture d'œuvres littéraires anglaises comme *L'île au trésor* ou les célèbres aventures de Jack Aubrey qui font connaître l'impressionnisme. C'est l'idée marquante d'absence de choix qui amène à s'interroger sur le système qui organise le recrutement anglais et français, des marins français eux aussi forcés à servir. Les études existantes, peu nombreuses, offrent un traitement assez inégal du recrutement maritime, avec cependant plus d'ouvrage traitant du système britannique. Une étude comparative sur le recrutement maritime s'impose dans la mesure où cette approche a été peu travaillée en tant que telle, tant en France qu'en Angleterre.

Cette thèse a pour objectif de comparer les méthodes employées par les deux marines et d'observer comment les systèmes de recrutement ont pu évoluer. Elle compare également l'efficacité des deux méthodes pour trouver des marins et l'impact que cela a pu avoir sur des grandes batailles navales comme celles de Minorque, des Cardinaux, de Lagos, des Saintes ou encore de la Chesapeake durant le second XVIII^e siècle.

La comparaison se fait aussi en cherchant à montrer l'influence française ou britannique sur le recrutement naval des autres grandes marines de guerre à la même époque. La comparaison avec le recrutement de l'autre grande force militaire du XVIII^e siècle qu'est l'armée de terre permet de voir que les marines ont des méthodes spécifiques. Comme de nombreux auteurs l'ont déjà souligné, le manque de marins dans les deux marines est chronique. D'où la nécessité de comparer les pratiques de deux pays pour embarquer d'autres marins, que ce soit l'emploi d'étrangers, d'esclaves, de prisonniers, etc. Cette étude démontre que les deux systèmes pensés au XVII^e siècle ne sont plus efficaces dans la seconde moitié du XVIII^e siècle parce que la demande en homme a évolué de par l'augmentation du nombre de navires et de leur puissance de feu qui s'est faite beaucoup plus rapidement que l'évolution de la population maritime.

Forced to Serve, a comparative study of French and British manning of the fleets (1755-1783)

Keywords : Maritime History, France, Great Britain, 18th century, Royal Navy.

Abstract : The subject of this PhD Dissertation came from an interest in the naval world reading British literary works such as *Treasure Island* or the famous adventures of Jack Aubrey that make known impressment. It is the striking idea of a lack of choice that raises questions about the system of English and French manning of the fleets, French sailors were also forced to serve. Existing studies, few in number, offer a fairly unequal treatment of naval recruitment, with however more academic publications dealing with the British system. A comparative study on maritime recruitment is necessary since this approach has been little worked as such, both in France and in Britain. This dissertation aims to compare the methods used by the two navies and to observe how recruitment systems have evolved. It also compares the effectiveness of the two methods to find sailors and the impact it has had on major naval battles such as Minorca, Quiberon Bay, Lagos, Saintes or the Chesapeake during the second half of the 18th century.

The comparison is also made by trying to show the French or British influence on the naval recruitment of other great military navies of the time. The contrast with the recruitment of the other great military force of the 18th century, the army, shows that the navies had specific methods. As many authors have already pointed out, the lack of sailors in both navies is chronic. Hence the necessity of comparing the practices of the two countries to get other seamen on board, whether it be the employment of foreigners, slaves, prisoners... This study demonstrates that the two systems conceived in the seventeenth century were no longer effective in the second half of the 18th century because the demand for manpower had evolved by the increase in the number of ships and their firepower that had been much faster than the evolution of the maritime population.

Forcé à servir

Étude comparative des méthodes du recrutement naval dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Tome 1

Thomas Whitcombe, *The Battle of the Saints*, 12 April 1782 : surrender of the Ville de Paris, 1783, National Maritime Museum, Greenwich



SOMMAIRE

Remerciements	4
Introduction	5
PREMIÈRE PARTIE	
LES FORMES ET LES CONDITIONS DU RECRUTEMENT NAVAL	14
Chapitre I - Les besoins en hommes des marines	15
Chapitre II - Le recrutement naval	53
Chapitre III - Le recrutement dans les autres grandes marines	180
DEUXIÈME PARTIE	
AUTRES MÉTHODES DE RECRUTEMENT	227
Chapitre IV - Comparaison avec l'armée de terre et utilisation de soldats à bord.	228
Chapitre V - Du travail forcé, recrutement d'esclaves et de prisonniers comme marins	249
TROISIÈME PARTIE	
CRITIQUES ET LIMITES DU RECRUTEMENT NAVAL	349
Chapitre VI - Les missions des marines de guerre	350
Chapitre VII - La critique des systèmes de recrutement.	401
Conclusion	456
Archives	467
Sources imprimées	482
Bibliographie.....	
Table des matières	497
Annexes (voir tome 2)	

Remerciements

Je tiens à remercier plusieurs personnes sans qui ce mémoire et ce travail de recherches n'auraient pas été possibles

- Monsieur Serge Benoit, qui m'a suivi et guidé et dans mes recherches, dans mon travail historique, mais aussi dans ma formation
- Monsieur Jean Louis Loubet et tout le département d'Histoire de l'Université d'Evry Val d'Essonne qui grâce à une formation de grande qualité ont su faire grandir une passion historique vers des compétences et des savoir-faire.
- Monsieur Bernard Pichet qui est largement responsable de la naissance de cette passion historique.
- Madame S. Pichet dont les longues conversations m'ont donné les premières pistes de recherche sur le recrutement en France
- Monsieur Philippe Portier, professeur à l'ICES, dont le cours sur John Locke puis les conversations sur la théorie du grand enfermement qui furent d'une grande aide.
- Monsieur Richard Wragg du National Maritime Museum de Greenwich, qui fut lui aussi d'un grand secours dans mes recherches.
- Madame Sylviane Llinares, pour son accompagnement, son soutien et ses conseils pour ce travail de thèse.

Introduction

Diogène Laërce se demandait s'il fallait compter les marins parmi les vivants ou les morts¹. Cette idée illustre bien un aspect fondamental des gens de mer, ils appartiennent à un monde différent du reste de la population qui vit à terre. De toutes les armes dont les États se sont servis au XVIII^e siècle, la marine est la seule des grandes structures de combat qui sert également de toit à ses combattants. Durant les périodes de guerre, les marins sont enfermés et entassés à bord des navires pour de longues périodes, plusieurs mois, sans possibilité de descendre à terre et parfois sans aucune permission à cause de la peur de la désertion. Chaque navire de la flotte, en France comme en Grande-Bretagne, forme une communauté, une sorte de village flottant avec ses propres codes et sa hiérarchie.

Ce monde à part a souvent fasciné les gens que les marins appellent « terriens ». Pour s'en convaincre, il suffit d'évoquer le succès des romans de Daniel Defoe (1660-1731), Robinson Crusoé (1719) et de Robert Louis Stevenson (1850-1894), l'Ile au Trésor (1883), ou encore des séries d'aventures plus récentes comme Hornblower (1937 à 1967) de Cecil Scott Forester (1899–1966) ou Master and Commander (1969) de Patrick O'Brien (1914-2000), succès qui se traduisent par plusieurs adaptations à la télévision et au cinéma. Mais les romans ne sont pas le seul exemple de la fascination pour la mer, les récits de voyage et d'explorations ont connu un grand succès d'édition au XVIII^e siècle, tels les ouvrages de James Cook, de Samuel Wallis ou encore de Louis Antoine de Bougainville. La lecture des récits sur les découvertes des îles des mers du Sud passionne le public qui discute et philosophe sur le mythe du « bon sauvage ». Malgré cela, le monde maritime reste assez peu connu dans sa réalité quotidienne. L'ouvrage de Nicholas A.M. Rodger sur la marine britannique de l'époque géorgienne du XVIII^e siècle, *The Wooden World*, décrit un monde à part, imperméable aux regards extérieurs et cloisonnés, faisant de la communauté des marins une communauté spécifique. Remarquons cependant que bien des écrits traitent des personnages comme Colomb ou Nelson. Cela est compréhensible car l'homme se passionne pour le destin et les hauts faits qui ont hissé ces personnages au panthéon des grands marins.

¹ Diogène Laërce, I, 104

L'histoire de la Marine est un sujet qui a suscité des travaux de recherche partout en Europe et en Amérique. L'intérêt pour les aspects techniques de cet univers est manifeste, l'étude des navires, de leur construction, de leur armement, de leur voilure². De nombreux ouvrages traitent du XVIII^e siècle ou des guerres de la Révolution et de l'Empire, comme ceux de Jean Meyer, Martine Acerra, André Zysberg ou encore Michel Vergé Franceschi et Etienne Taillemite en France³. Le premier ouvrage de cette liste date de 1977, deux autres datent des années 1990 et deux de 2010 et 2012. Cela montre une forme de constance dans l'historiographie sur ce sujet. Il faut bien sûr citer les travaux de recherche de Nicholas. A.M Rodger ou de Jonathan R. Dull sur les marines de guerre européennes des temps modernes et spécialement la *Royal Navy*⁴. La encore l'échelle de date est comparable et marque une constante d'intérêt pour ce sujet.

Cependant, faire de l'histoire navale, ce n'est pas seulement faire la biographie des grands hommes ou encore raconter une succession d'engagement et de batailles, c'est aussi faire l'histoire des « gens de mer », ces marins qui au péril de leurs vie ont fait la grandeur de leur pavillon sur les océans du globe. Les témoignages des marins qui composaient les équipages des flottes de guerre sont assez rares. Ces hommes sont le plus souvent illettrés à la différence du corps des officiers qui ont reçu une éducation en plus de leur formation professionnelle. Aujourd'hui, de plus en plus, la vision des « gens de mer » change.

L'historien naval John R. Hutchinson qui avait travaillé sur le système de "l'Impressment" au début du XX^e siècle, a forgé le concept du *Press Gang* : « The root The root of the necessity that seized the British sailor and made of him what he in time became, the most abject

² Sylviane LLINARES *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIIIe siècle*, Paris Librairie de l'Inde, 1994.

Jean, BOUDRIOT *Le vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Collection Archeologie Navale Francais, 1975, 4 vol.

Brian LAVERY, *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1600-1815*, London, Conway Maritime Press, 1998.

Brian LAVERY, *The Ship of the Line - Volume 1 - The Development of the Battlefleet - 1650 - 1850*, London, Conway Maritime Press, 1983.

Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.

³ Henri E. JENKINS, *Histoire de La Marine Francaise*, Paris, Albin Michel, 1977.

Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Tempus, Perrin, 2010.

Jean MEYER, Martine ACERRA, *Les marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998 ou encore *La voile et le canon* par Ismaël Bélisle.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Sedes, 1996.

Ismaël BÉLISLE, *La voile et le canon, Le monde des marines de guerre à voile 1745-1815*, l'Ancre de Marine, Louviers, 2012.

⁴ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean A Naval History of Britain 1649-1815* London Penguin 2006.

Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War* University of Nebraska press, Lincoln 2005.

Jonathan R. DULL, *The French Navy and American Independence*, Princeton, Princeton University Press, 1975.

creature and the most efficient fighting unit the world has ever produced, lay in the fact that he was island-born⁵ », ce que l'on traduirait par : « la nécessité qui a saisi le marin britannique et fait de lui ce qu'il est devenu en ce temps, la créature la plus abjecte et la plus efficace unité de combat que le monde n'a jamais produit réside dans le fait qu'il était né sur une île ». Cette vision n'est pas unique, en effet, dans leur introduction de *Jack Tar*, Roy et Ledley Adkins commencent avec les mots : « Scum of the Earth »⁶ c'est une référence à une phrase du Duc de Wellington sur l'armée britannique et qui se traduit par l'ordure de la terre. Ces deux points de vue plutôt négatifs ne sauraient cacher la réalité et le travail de ces hommes. Cependant, ce point de vue a pendant longtemps fait des gens de mer un aspect peu étudié. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Depuis plusieurs décennies, plusieurs ouvrages ont abordé ce sujet. Il est possible de citer *The Wooden World* de NAM Rodgers, un ouvrage qui est encore une référence et qui se veut une anatomie de la Royal Navy au moment de la guerre de Sept Ans, une grande partie de ce livre est consacrée à la vie des marins à bord des navires de guerre. Ce n'est pas le seul exemple d'études consacrées largement aux « gens de mer » et plus particulièrement aux marins de guerre, c'est le cas de *Jack Tar* par Roy et Ledley Adkins qui cherche à dresser un portrait de la vie des marins ordinaires dans la Royal Navy dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ce faisant, ils abordent de nombreux aspects de la vie de ces gens de mer y compris le recrutement maritime. Brian Lavery a également travaillé sur ce sujet dans son ouvrage *Royal Tars: The Lower Deck of the Royal Navy, 1750-1850* qui est une histoire des « gens de mer » et en particulier des marins de guerre.

En France aussi la question des gens de mer n'est pas ignorée, depuis l'ouvrage d'Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan* qui est une étude avec un cadre géographique limité, mais qui fournit énormément d'information sur la vie de ces populations ou encore la *Vergue et les Fers*⁷. André Zysberg traite de la vie de gens de mer assez particuliers puisqu'il s'agit des galériens⁸. Il serait possible également de citer l'ouvrage de Gilbert Buti et Alain Cabantous⁹. Ainsi la question des gens de mer est présente en France depuis plus de vingt ans, mais elle a évolué récemment comme le souligne Gérard Le Bouëdec : « Ainsi, la recherche

⁵ J.R HUTCHINSON, *The Press Gang Afloat and Ashore*, Londres, Evelyn Nash, 1913 p. 17.

⁶ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, London, Abacus, 2008, p I.

⁷ Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan : Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Publisud 1991. ; *Vergue et les fers, Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

⁸ André Zysberg, *Gloire et misère des galères*, Paris, Gallimard, 1988.

⁹ Gilbert BUTI et Alain CABANTOUS, *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850*, Rennes, PUR, coll. « Didact Histoire », 2016.

sur les gens de mer s'est-elle orientée vers le marché international de la main-d'œuvre maritime, les contrats d'engagement et les rémunérations, aussi bien en Méditerranée qu'en Atlantique, dans l'Océan Indien et la mer de Chine."¹⁰

Il faut d'ailleurs souligner l'existence de la base de données CIMARCONET qui propose la consultation de l'inscription maritime du Cotentin sur Internet. Actuellement, les deux premières tranches du projet CIMARCONET sont achevées : la base contient 11 078 inscrits du quartier de La Hougue et 21 250 inscrits du quartier de Cherbourg. Elle couvre la période allant du début du XVIII^e siècle, époque des registres les plus anciens, à 1883, année limite fixée pour le projet.

La question du recrutement naval n'a pas été négligée dans l'historiographie navale que ce soit en français ou en anglais. Dans l'historiographie plus récente, on observe un regain d'intérêt pour la question du recrutement maritime forcé l'impressment. Cela est visible dans des ouvrages comme *Enter the Press Gang* de Daniel James Ennis ou encore *The Press Gang* de Nicholas Rodgers¹¹. D'autres ouvrages en traitant des marins en général, abordent la question du recrutement maritime comme celui de Brian Lavery, *Royal Tars* ou encore Roy et Ledley Atkins dans *Jack Tars*¹². Tout cela démontre le besoin réel d'un regard neuf sur le sujet. Il faut également citer, l'ouvrage de Jean Choate: *At Sea Under Impressment*¹³, qui est un recueil précieux de témoignages directs de marins ayant été victimes de l'impressment. L'étude de Denver Alexander Brunsman, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century*¹⁴ traite de l'impression des deux côtés de l'Atlantique. Le thème du recrutement maritime est également abordé dans plusieurs articles comme « Northern Exposure : Resistance to Naval Impressment in British North America, 1775–1815 » par Keith Mercer qui traite de l'impression en Amérique du Nord, ou encore « Habeas Corpus and Military and Naval Impressment, 1756-1816 » par Kevin Costello qui étudie plutôt les aspects légaux du recrutement maritime. L'intérêt pour ce sujet et l'impression en particulier est encore actif

¹⁰ Gérard LE BOUËDEC, « Être marin en Europe occidentale, 1550-1850 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123-2 | 2016, 197-199.

¹¹ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang, Naval Impressment in eighteenth century british literature* University of Delaware Press, 2002.

Nicholas RODGERS, *The Press Gang, Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, London, Continuum, 2007.

¹² Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, Op cit

¹³ Jean CHOATE, *At Sea Under Impressment, Accounts of Involuntary service Aboard Navy and Pirate Vessels, 1700-1820*, Jefferson, MacFarland, 2010.

¹⁴ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century*, University of Virginia Press, 2013.

dans la recherche anglo-saxonne avec des ouvrages récents comme celui de John Ross Dancy¹⁵, ou encore celui de Christopher P. Magra¹⁶.

En France, l'ouvrage de référence sur le sujet du recrutement naval date de 1907 et est la publication d'une thèse par Jacques Captier¹⁷. Cependant, la question a été également abordée dans plusieurs articles par TJA Le Goff comme « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1763) Résistance ou Passivité » ou encore « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIIIe siècle »¹⁸. Il faut également citer une très brève mention du système des Classes et de l'*impressment* dans *Grandeur et misère des gens de mer*¹⁹ de Philippe Masson.

Ce n'est pas l'ensemble de la vie de l'homme de bord qui est décrite dans cette thèse. Le recrutement maritime, quelle que soit sa forme, constitue la première étape de la vie du marin de guerre. Ensuite, le recrutement est en quelque sorte ce qui rattache l'homme de mer à la terre. Le recrutement naval doit être non seulement considéré comme un lien, mais aussi comme une porte d'entrée vers ce « monde de bois ». Enfin, les diverses formes de recrutement naval ont parfois représenté une épreuve difficile tant pour les hommes recrutés que pour leurs familles. Pourtant malgré ce choc important, la littérature britannique du XVIII^e s'est approprié le sujet qui pouvait toucher un large public. C'est le sujet de l'étude de Daniel James Ennis cité plus haut. En France, le recrutement maritime fonctionne selon le « système des classes », c'est une forme de conscription qui fait que le marin doit servir dans la marine de guerre un an sur trois ou un an sur quatre. C'était un système très organisé et géré par une administration spécialisée. Ce service forcé ne s'est pas toujours fait sans résistance ou sans tentative de désertion, il a donc pu représenter une expérience traumatisante pour certains marins. En Grande-Bretagne, officiellement, le volontariat est la méthode de recrutement des marins. C'est ce que

¹⁵ John Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang*, Woodbridge, The Boydell Press, 2018.

¹⁶ Christopher P. MAGRA, *Poseidon's Curse: British Naval Impressment and Atlantic Origins of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016.

¹⁷ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V.Giard et E. Brière, 1907.

¹⁸ TJA LE GOFF, « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », in *Revue historique*, no 574, 1990.

TJA LE GOFF, « Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle » in *Histoire, économie et société* Année 1983 Volume 2 Numéro 2-3.

TJA LE GOFF, « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1763) Résistance ou Passivité », in Lottin, A. et al. (1986). « Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours: actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984 ». *Revue du Nord*, Lille, 1984.

¹⁹ Philippe MASSON, *Grandeur et misère des gens de mer*, Paris, LAVAUZELLE, 1986.

montre de nombreuses affiches du XVIII^e siècle qui sont étudiés plus loin dans cette thèse. Cependant, quand cette méthode de recrutement ne permet pas de fournir suffisamment de marins pour la flotte alors la *Royal Navy* avait recours à la pratique de l'*impressment*, c'est-à-dire une véritable chasse aux marins sont capturés souvent par la force avant de devoir aller servir sur les navires sans choix ni recours. Une expérience qui n'est pas sans impact dans la société Britannique, aussi bien en mer qu'à terre.

Pourquoi faire une étude comparative du recrutement naval entre la France et la Grande-Bretagne ? Vu le petit nombre d'ouvrages centrés uniquement sur le recrutement naval militaire que ce soit en langue française ou en langue anglaise, il aurait été possible de ne traiter qu'un seul des deux pays tout en présentant un travail original. Cependant, ces deux pays sont très fréquemment en conflit, aussi est-il intéressant de pouvoir comparer les méthodes et l'efficacité du recrutement maritime militaire de ces deux grands adversaires. Cela permet de voir quelles sont les similitudes et les différences fondamentales pour un but identique, celui d'alimenter des flottes de guerre en hommes. En effet, d'un côté existe un système organisé et égalitaire, et de l'autre, une forme de recrutement qui se pare d'un caractère toujours exceptionnel puisque la norme était celle du volontariat. Au-delà de mettre en avant les similitudes et les différences, cette thèse va chercher à savoir si ces deux systèmes sont adaptés à l'augmentation des besoins en hommes liés à l'augmentation de la taille des flottes et à celle de la taille des navires de guerre. Aucun système n'étant parfait, il est donc nécessaire de voir quelles ont été les formes de résistance, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. La présence de deux systèmes symbolisant la mise en place d'une forme de travail forcé ne doit pas faire négliger la question du volontariat, quel est sa part réelle dans le recrutement naval, comment est-il organisé ? Quels sont les moyens mis en place pour attirer les marins dans le service naval ? Cette thèse pose également la question de l'historique, des origines et des influences de ces deux formes de recrutement naval. Comment évolue-t-il au fil du temps ? Les victoires ou défaites au cours de la guerre de Sept Ans ou de la Guerre d'Indépendance Américaine ont-elles eu un impact sur les différents systèmes de recrutement ? Et inversement, quel a été l'impact des systèmes de recrutement maritime sur les grandes batailles de ces deux conflits ? Enfin, le besoin de marin étant tel, les marines de ces deux pays ont cherché à trouver des nouvelles sources de recrutement. On s'intéressera notamment à la question de l'engagement de marins étrangers ou encore à celle des marins noirs venus des colonies qu'ils soient des hommes libres ou non. Pour certaines personnes, surtout en Angleterre, le choix est parfois de servir dans la marine pour

échapper à la prison, y compris la prison pour dettes, une comparaison entre la vie à bord d'un navire et la vie en prison semble donc justifiée.

Cette étude intègre aussi dans sa dimension comparative le fait que la France et la Grande-Bretagne, sont des puissances influentes sur le plan militaire, commercial, scientifique et culturel. Elles ont pu avoir une influence sur les marines de guerre d'autres Etats européens et sur leur recrutement naval. L'influence française sera observée en Espagne, comme le montre les travaux de Carla Rahn Phillipps²⁰, aux Provinces-Unies et en Suède. L'influence britannique se manifeste chez son allié, la Prusse. Au-delà des alliés traditionnels, l'influence possible de l'un ou de l'autre de ces systèmes se retrouve au Danemark et aux nouveaux Etats-Unis d'Amérique. Le cas américain est particulièrement intéressant à suivre car il peut suivre, la méthode de recrutement l'*impressment* ou au contraire y voir une forme héritée de l'oppression britannique et donc mettre en place un système « plus éclairé » inspiré par son allié français. Enfin cette nouvelle marine peut profiter de sa création récente pour inventer son propre système, un système original.

Le cadre géographique de cette thèse est à l'échelle des deux marines et de leurs bases navales, anglaises (Portsmouth et Plymouth) et françaises (Brest, Rochefort et Toulon) ouvertes sur la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. S'y ajoutent des possessions et des comptoirs commerciaux en Amérique, en Afrique et en Asie avec potentiellement la pratique du recrutement naval dans les empires coloniaux. La période historique choisie est celle de la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'expansion coloniale est une source de conflits, la guerre de Sept Ans ne se déroule pas seulement en Europe, mais aussi en Inde et en Amérique du Nord avec l'évènement marquant de la cessation du Québec de la France à l'Angleterre. De même, la guerre d'Indépendance Américaine implique un besoin accru de l'utilisation de la marine et donc des marins, car le contrôle de la mer permet le transport de troupes sur les théâtres lointains. La date de fin de cette étude est donc 1783 avec la signature du Traité de Paris qui met fin à la Guerre d'Indépendance Américaine. Après ce conflit, il y eu en France des tentatives de réformes du système de recrutement par le pouvoir royal, mais elles ne purent pas être appliquées car elles furent abolies pendant la Révolution et à termes remplacées par l'inscription maritime en 1795. Le point central de ce travail de recherche est donc le recrutement naval dans les marines de guerre d'Ancien Régime à leur apogée en termes de nombre de bâtiments en service et de besoin en hommes.

²⁰ Carla RAHN PHILLIPPS , « The Life Blood of the Navy, recruiting sailors in 18th century Spain », *The Mariner's Mirror* vol 87, n°4, November 2001.

Le recrutement maritime est le thème central de la première partie de cette étude. Dans un premier temps, nous essayerons de comprendre pourquoi le recrutement maritime devient aussi capital dans les conflits du XVIII^e siècle et comment les besoins en hommes ont pu évoluer, en analysant l'évolution de la puissance de feu et de la stratégie navale, en regardant l'évolution des flottes de guerre et leurs dynamiques dans le temps, mais aussi en s'intéressant à la question de la rotation des équipages. Nous passerons ensuite aux modes de recrutement dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne. Peut-on parler de l'échec du volontariat comme méthode de recrutement ? Cela implique une étude des textes légaux qui montrent l'attachement au volontariat, surtout en Grande-Bretagne. Puis nous verrons comment la *Royal Navy* a mis en place un système plus contraignant *l'impressment*, comment il fonctionne et les problèmes qu'il a pu rencontrer. La mise en lumière de *l'impressment* comme méthode de recrutement sera également faite grâce aux témoignages directs de marins britanniques qui ont été victimes de cette pratique et qui ont laissé des autobiographies et des mémoires. Nous présenterons ensuite le système des classes français créé sous Colbert, sa mise en place, son efficacité et son fonctionnement. À une époque où les guerres maritimes commencent à devenir mondiales, nous poserons également la question du recrutement des marins en dehors de l'Europe dans les colonies. Le chapitre III de cette première partie est consacré à la question de l'influence des systèmes de recrutement français et britanniques sur d'autres puissances navales, à titre d'exemple, nous étudierons les systèmes de recrutements originaux de la Suède et du Danemark, afin de montrer que la France et la Grande-Bretagne n'étaient pas les seuls modèles de recrutement maritime qui pouvaient exister.

La deuxième partie de cette étude est consacrée aux autres méthodes de recrutement pour les marines anglaise et française. Dans un premier temps, nous comparerons les méthodes de recrutement pour l'armée de terre dans ces deux pays, puis nous chercherons à savoir si elles ont été utilisées d'une quelconque façon par les marines. L'utilisation de soldats à bord des navires de guerre est également à étudier. Le chapitre suivant concerne le travail forcé et plus particulièrement l'utilisation de prisonniers ou d'esclaves dans les marines de guerre. La marine peut-elle être un moyen de fuir l'esclavage ? Il n'est pas inutile de comparer les codes noirs, les codes de justice militaire, et d'étudier les conditions de vie de l'esclave et du marin. Le but de ces comparaisons n'est absolument pas de chercher à minimiser ni à mettre sur un même plan la vie navale et l'enfer de la plantation, il s'agit d'expliquer pourquoi la marine est attractive pour des esclaves en fuite. Une source primaire de toute première importance sera utilisée,

il s'agit de l'autobiographie d'Olaudah Equiano, un esclave devenu marin. Nous poserons également la question de l'existence de marins noirs dans les marines françaises et britanniques.

Dans une troisième et dernière partie, nous développerons les critiques et limites du recrutement naval. D'abord, en lien avec l'opérationnel des marines de guerre, en étudiant le rôle du recrutement dans les grandes victoires maritimes de la guerre de Sept Ans et dans la guerre d'Indépendance Américaine, autour des batailles de Minorque (1756), Lagos (1759), Les Cardinaux (1759), La Chesapeake (1781) et Les Saintes (1782) et ensuite, dans le cadre des missions de protection du commerce colonial. Nous présenterons les critiques légales et morales du recrutement maritime autour de la question de la légalité de l'*impressment* en Grande-Bretagne et une possible opposition avec la loi britannique et l'*Habeas Corpus*. Il est logique de voir dans quelle mesure le recrutement maritime est responsable de la misère des gens de mer et de leurs familles. Concurrences, résistances et rivalités sont présentes en France et en Grande-Bretagne, notamment pour le commerce maritime. Enfin, nous parlerons des projets de réformes des systèmes de recrutement maritime qui ont pu exister.

Première Partie

Les formes et les conditions du recrutement naval

Chapitre I. Les Besoins en hommes des marines

Le but de cette partie est de voir pourquoi les marines du XVIII^e siècle ont été si gourmandes en hommes et pourquoi ce besoin n'a pas cessé d'augmenter. Elle va également chercher à montrer la rupture avec les périodes précédentes du Moyen Age et de la Renaissance.

A. Puissance de feu et stratégie, quelles évolutions ?

Connaître les évolutions de la stratégie navale permet de comprendre les besoins en hommes d'une flotte de guerre avec l'apparition d'une marine de guerre permanente.

- Avant le XVII^e siècle

Au Moyen Age, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, le concept de Marine Nationale ou même de marine permanente n'existe pas. Lors de la grande aventure des croisades, les rois de France ont loué des navires à d'autres puissances comme Venise ou Gènes. Il faut en fait attendre le règne de Philippe IV le Bel pour voir un début d'organisation de la marine française et s'inspirant notamment de la marine aragonaise qui avait fait beaucoup de mal à la campagne militaire de son père Philippe III le Hardi. Dès 1295, Philippe signa un traité avec Guillaume de Mar comportant l'engagement d'entretenir trente galées en Provence. Cependant la marine conservée par les successeurs de Philippe IV fut détruite pendant la première bataille navale de la guerre de Cent Ans, la bataille de l'Ecluse. Charles V fit également une tentative de créer une marine permanente, mais le projet fut abandonné par son successeur Charles VI.

Au vu de sa situation géographique et insulaire, le rapport de l'Angleterre avec la mer a pu être différent de celui que l'on a trouvé en France. Dans son ouvrage sur la marine, N.A.M Rodgers fait débiter l'histoire de cette institution en 660²¹. Cependant, s'il est avéré que le roi Saxon Alfred le Grand avait une marine de guerre permanente, ce ne fut pas le cas des rois normands malgré la nécessité de garder le lien avec les possessions des ducs de Normandie sur

²¹ N.A.M RODGER. *The Safeguard of the sea, op. cit* p 1.

le continent. En 1066 Guillaume le Conquérant avait envahi avec une flotte d'environ quatre cents navires à voiles et mille navires de transport²² mais, c'était une flotte assemblée pour l'occasion et qui ne fut pas conservé par la suite. D'ailleurs, comme le rapporte le chroniqueur Orderic Vital, Henry I^{er} avait l'habitude de louer les services de capitaines qui fournissaient navires et équipages²³. Il n'y eut pas de changement avec l'arrivée des Plantagenet comme le montre la location de navires pour la croisade de Richard I^{er}²⁴. C'est sous le règne de Jean I^{er} que l'on peut commencer à parler de marine anglaise en ordonnant à chaque chantier naval de fournir un navire pour la flotte royal et en nommant 4 amiraux. Ainsi la plupart du temps la marine au Moyen Age aussi bien en France qu'en Angleterre était une marine louée par le pouvoir royal pour l'occasion ce qui faisait que ce pouvoir n'avait pas à se préoccuper du recrutement des marins qui étaient en quelque sorte fournis avec le navire. Quand en revanche, on parlait de navire du roi alors il y avait plusieurs méthodes de recrutement. Par exemple, le roi pouvait privilégier le volontariat en offrant une solde, mais aussi certains avantages surtout d'exemption d'impôts, une exemption de la taille, du guet et de la garde, des logements de guerre, de la corvée, de la tutelle et de la curatelle etc... Comme ce fut le cas sous le règne de Charles VIII²⁵.

En France, une autre méthode était la levée en masse. Il s'agissait d'une prérogative royale héritée du féodalisme. Le monarque peut ainsi convoquer pour le service de sa flotte tous les hommes des provinces maritimes du royaume en "vertu de l'arrière-ban"²⁶. Si les marins ne se présentent pas d'eux-mêmes à la convocation, il est possible de les enrôler de force par le biais de la presse.

En Angleterre, même si le terme d'*impressment* est anachronique, au Moyen Age, il y existe cependant une forme de recrutement forcé que l'on peut dater du règne de Jean I^{er} le souverain pouvait envoyer ses officiers, les baillis au XII^e siècle, avec un nombre de marins à fournir. À titre d'exemple, en 1205, le roi John I^{er} ordonna à ses baillis de Yarmouth, Liddingland, Orford et Beccles d'envoyer quatre officiers et cent quarante marins à Londres pour servir sur ses navires²⁷.

²² Raoul CRABBÉ, *Les grandes heures de la Royal Navy*, Ad Goemaere, Bruxelles, 1951, p 28.

²³ Orderic VITAL *l'Historia ecclesiastica*.

²⁴ Jean FLORI *Richard Cœur de Lion, le roi-chevalier*, Payot, Paris, 1999, p 97.

²⁵ Alfred SPONT "la marine Française sous le règne de Charles VIII" in *Revue des questions historiques*, 1849, I, P147, cité dans Jacques CAPTIER *Étude Historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris 1907.

²⁶ Jacques CAPTIER *Étude Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p15.

²⁷ Brian LAVERY, *Royal Tars*, Op. cit. p 21.

En France, c'est François Ier qui pose les bases de l'organisation de la marine française telle qu'elle existe ensuite dans le royaume notamment avec la séparation des flottes du Ponant et du Levant. C'est en voyant l'importance de la marine pour son principal adversaire l'empereur Charles Quint que le roi de France décida de se pencher sur l'importance d'une marine nationale. Une tâche qui sera poursuivie par son successeur Henri II, mais qui est ensuite laissée à l'abandon par les trois derniers rois de la dynastie des Valois, François II, Charles IX et Henri III. Henri IV porta un intérêt nouveau aux choses de la mer, mais le manque de moyens ou de temps firent qu'il ne peut pas mener une politique navale de grande ampleur. En fait au début du règne de Louis XIII, la situation était presque catastrophique puisque le roi de France n'avait pas un seul navire à sa disposition²⁸ et les habitants de Marseille durent équiper eux-mêmes des navires pour se protéger de raids des pirates barbaresques. C'est donc pour remédier à cette situation que le roi Louis XIII et son ministre le Cardinal de Richelieu décidèrent de : « *d'affermir tellement cet établissement qu'il puisse subsister à jamais sans pouvoir être interrompu par aucun accident venant de la malice des hommes* »²⁹. Le roi se proposait de veiller à l'entretien de quarante-cinq navires³⁰, jaugeant de quatre à cinq cents tonneaux³¹ ». Ainsi d'un certain point de vue Louis XIII et Richelieu sont les pères de la marine française moderne et permanente.

Dans les Iles Britanniques c'est surtout l'Angleterre qui porte un grand intérêt à la création d'une flotte de guerre à la Renaissance. Ainsi la flotte d'Henry VII ne comptait qu'une douzaine de navires³², celle d'Henry VIII, après la dissolution des monastères, comptait cinquante-huit navires en 1546³³. Sous Elizabeth Ier, le pouvoir royal préféra faire appel à des corsaires comme Sir Francis Drake ou Sir Walter Raleigh. C'est en quelque sorte une forme de retour en arrière vers ce qui se faisait aux époques précédentes, c'est-à-dire le recrutement de navires privés avec des équipages privés. Par la suite avec l'arrivée sur le trône des Stuart, le pouvoir laissa la marine tomber en déclin pendant plus de quinze ans³⁴. Malgré des tentatives à partir de 1618 pour adresser le problème, on peut dire que l'idée de marine nationale

²⁸ *Testament politique d'Armand du Plessis Cardinal Duc de Richelieu*, 1^{ère} partie, chapitre 1.

²⁹ Jacques CAPTIER *Étude Historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.* p11.

³⁰ Jacques CAPTIER *Étude Historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.*.

³¹ Dans la marine, le tonneau (en anglais registre ton) est une unité de volume utilisé pour chiffrer les capacités intérieures d'un navire en général, pour un navire de charge il va donner une idée de sa capacité en transport de marchandises. C'est une unité internationale de jauge maritime qui vaut 100 pieds cubes, soit un peu plus de deux mètres cubes

³² Brian LAVERY, *Royal Tars*, *Op cit.*, p 30.

³³ Brian LAVERY, *Royal Tars*, *Op. cit.*.

³⁴ Brian LAVERY, *Royal Tars Op. cit.* p 43.

permanente fit un retour en arrière avec le retour de pratiques médiévales telles que la réquisition de navires marchands pour des missions militaires ou encore le concept du ship money, c'est-à-dire que les villes maritimes du Royaume devaient fournir des navires dont la taille aura été spécifiée par le gouvernement³⁵. Cette mesure fut étendue aux villes non-maritimes, après 1636, avec la possibilité pour toutes les villes ou provinces de se dégager de cette obligation en versant une somme de monnaie au pouvoir central³⁶. Cette disposition fut abolie en 1641 par le Parlement. La naissance d'une marine permanente est le fruit de la politique d'Olivier Cromwell même si cela peut apparaître involontaire. Le Lord Protecteur tira une grande partie de son pouvoir et de son autorité de son contrôle de la New Model Army, ce qui créa des inquiétudes et des rancunes dans le Parlement, qui s'était lancé dans la guerre civile pour garantir son indépendance et pas pour échanger un pouvoir autoritaire contre un autre. Aussi, le Parlement commença à se méfier des grandes armées régulières qui pouvaient servir à une faction politique pour asseoir son pouvoir. Cela voulait dire, que la Navy allait occuper un rôle fondamental dans la défense du pays, car, l'armée ne serait pas assez forte pour repousser une invasion.

Ainsi, l'évolution de l'idée de marine nationale permanente permet en partie d'expliquer l'augmentation des besoins en hommes pour la marine. En effet avec une marine d'état, il appartient au pouvoir royal de trouver les marins alors que dans les périodes précédentes, les marins étaient souvent recrutés avec le navire quand celui-ci était loué ou réquisitionné

Un autre changement qui s'est opéré et qui est toujours valable au XVIII^e ; les marins ne doivent plus seulement servir aux manœuvres du navire, c'est-à-dire gouverner, régler les voiles, ils doivent aussi se battre, aborder les navires ennemis, servir les canons... Autrefois, ce n'était pas le cas comme le montre le naufrage du navire anglais de la renaissance le Mary Rose. Il coula le 19 juillet 1545 et son épave fut retrouvée au large de Portsmouth en 1982. Cela a permis aux archéologues de mettre en avant que l'équipage était composé de quatre cent quinze hommes, parmi lesquels on trouve cent quatre-vingt-cinq soldats, trente canonniers et environ deux cents marins³⁷.

Bien sûr, il reste des soldats à bord, ils font même partie d'un corps particulier, que l'on nomme Royal Marines pour la Grande-Bretagne et troupes de marine, pour la France. Pendant

³⁵*The constitutional documents of the Puritan Revolution*, Edité par S.R GARDINER à Oxford, 1906, pp 106-07

³⁶*Calendar of States Paper; Charles I, 1635*, Edité par J. BRUCE, 1865, p 363

³⁷ George BERNARD, "Henry VIII, Which Tudor Mattered More", *BBC History Magazine*, Vol 12, n°8, August 2011 p 32.

la bataille de L'Invincible Armada en 1588, les 34 navires de la Royal Navy portaient 678³⁸ canons soit une moyenne de 20 canons par navires et un effectif de 6225 hommes³⁹ soit une moyenne de 183 hommes par navire. Durant la guerre de Sept Ans le navire de ligne le plus représenté semble être le navire de troisième rang de soixante-quatorze canons⁴⁰. En France, la moyenne d'un équipage d'un 74 canon est de 700 hommes, en Angleterre entre 590 et 600 hommes soit un peu moins de marins. Toutefois, on voit clairement que ce chiffre est beaucoup plus important que les 20 marins du Moyen Age et bien supérieur aux effectifs de la Renaissance.

L'augmentation du nombre de canons des navires n'est pas la seule modification stratégique qui a une conséquence sur l'accroissement des besoins en hommes. Le mode de combat va aussi y participer. Pour comprendre cette donnée, il faut se référer au livre de Geoffrey Parker : *La révolution militaire, la guerre et l'essor de l'Occident 1500-1800*, Paris Gallimard 1993. Dans le chapitre III, il aborde 'la victoire à la mer', c'est-à-dire la stratégie navale. Il remonte à une bataille, le combat entre l'Invincible Armada et la flotte élisabéthaine en 1588. La flotte espagnole durant cette campagne utilisa des affûts de canon montés sur deux-roues⁴¹ comme ceux de l'armée de terre, ce qui représentait une énorme difficulté pour l'amener à l'intérieur du navire, le recharger, puis les remettre en batterie⁴². Le seul autre moyen de recharger les pièces aurait été de les charger de l'extérieur du navire, mais il s'agit d'une procédure dangereuse et les marins furent plutôt réticents à le faire. De fait, les galions ne consommèrent qu'une quantité très limitée de boulets et de poudre⁴³, ce qui amène à penser que les Espagnols ne tirèrent qu'une volée. Cette tactique se rapproche de celles utilisées lors des combats de galères, une volée de canonnade avant l'abordage ou le coup d'éperon⁴⁴. Les Anglais utilisèrent leurs qualités de manœuvres pour se mettre hors de portée des navires espagnols tout en les harcelant de nombreuses bordées. Ils purent le faire grâce à la forme de leurs affûts plus bas, moins larges et montés sur quatre roues, ce qui permettait de les recharger et de les remettre en batterie plus facilement⁴⁵. L'archéologie navale permet de confirmer ces

³⁸ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op cit, p121.

³⁹ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit..

⁴⁰ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years' War*; University of Nebraska press, Lincoln 2005, appendix P257-286.

⁴¹ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit. p 123.

⁴² Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit..

⁴³ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit..

⁴⁴ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit..

⁴⁵ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, Op. cit. p124.

faits, notamment avec la découverte de la Mary Rose, un infortuné navire anglais de la Royal Navy du règne d'Henry VIII qui coula près de Portsmouth, la légende voudrait qu'il ait coulé juste après son lancement, mais en réalité il eut une longue carrière dans la Navy⁴⁶. Des plongeurs retrouvèrent dedans des affûts à quatre roues. Ce modèle d'artillerie se répandit par la suite dans les marines de guerre de toute l'Europe. Le HMS Victory à Portsmouth fut lancé dans les années 1780 et possède ce type d'affûts. En 1956 près de Stockholm, les Suédois retrouvèrent le Vasa, un navire de guerre sur lequel le roi Gustave Adolphe prévoyait de faire flotter son pavillon de commandement, mais qui sombra lors de sa première sortie en mer en 1628. Aujourd'hui après une opération titanesque, ce navire est sorti de la Baltique et ramené sur la terre ferme à Stockholm où il est la partie centrale d'un musée qui lui est consacrée ; là aussi, on retrouve des affûts à quatre roues pour les canons. Au milieu du XVII^e, la Suède est une puissance maritime importante surtout dans la Baltique, la présence de ces affûts sur le Vasa témoigne de leur diffusion dans l'Europe maritime. Le Dictionnaire du marin de sir Henry Mainvaring de 1623, laisse peu de doutes sur la question : « La forme de ces charrois dont nous usons à la mer est très supérieure à celle qui à nos préférences à terre. Pourtant, c'est celle-ci que retiennent les Vénitiens et les Espagnols et quelques autres pour leur armement. »⁴⁷.

Ainsi, il ne cite pas la France parmi les pays utilisant le même type d'artillerie à terre et en mer. Donc la France comme la Grande-Bretagne dès le XVII^e siècle à l'exemple des Hollandais⁴⁸ adopta la stratégie de la canonnade à distance. Cela s'explique aussi par le temps nécessaire à ce que l'enseignement de 1588 soit définitivement acquis dans un monde aussi conservateur que celui de la marine⁴⁹.

En 1588, quand Drake combattait l'Invincible Armada, la discipline et le maintien de la formation n'était pas une donnée importante, ainsi, il était possible à plusieurs navires de se séparer de la formation pour attaquer un plus gros navire. En 1653, durant la première Guerre de Hollande, la stratégie navale changea profondément avec l'adoption de la ligne de file avec la bordée de canons tirée d'un seul côté qui devint l'argument principal d'une bataille navale⁵⁰. Ce changement eut pour conséquence l'augmentation du nombre de canons et l'évolution des navires.

⁴⁶ <https://maryrose.org/the-history-of-the-mary-rose/>

⁴⁷ Henry MAINVARING *Dictionnaire du marin*, 1623, cité in Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, *Op. cit.*.

⁴⁸ Même si l'affût à quatre roues se généralise, cela ne veut pas dire qu'il en est de même pour la tactique de la ligne de file et les nombreuses manœuvres.

⁴⁹ Geoffrey PARKER : *La révolution militaire*, *Op. cit.* p126.

⁵⁰ Brian LAVERY, *Royal Tars*, *Op. cit.* p 79

La marine du milieu du XVII^e siècle a largement su tirer les leçons de l'expérience du siècle précédent, même si cela ne fut pas immédiat. La meilleure illustration en est l'utilisation de l'artillerie sur les flancs des navires montés sur des affûts à quatre roues. Cette généralisation stratégique implique des modifications dans l'architecture navale, la suppression des châteaux avant et arrière. Cela a pour conséquence d'avoir des navires plus bas et donc plus maniables grâce à un abaissement du centre de gravité⁵¹. Mais cela suppose aussi des besoins plus importants en hommes pour manœuvrer ces canons. Ainsi afin de pouvoir, pointer, mettre en batterie et recharger, un canon est servi par une équipe allant de quatre à six hommes⁵².

- **Les différents navires de guerres**

La composition de la marine se divise en deux catégories principales : les navires de lignes et les autres. Ce n'est qu'une forme de classification. Elle est assez arbitraire et ne correspond pas du tout à une hiérarchisation officielle. Les quatre premiers rangs représentent les navires de lignes, puis le cinquième rang qui représente les frégates et enfin les navires de sixième rang qui sont les bricks, les corvettes et les sloops⁵³.

• **Les croiseurs**

En Grande-Bretagne les navires de sixième rang sont sous les ordres d'un lieutenant ou d'un capitaine de frégate, tandis que les autres dépendent d'un 'post captain'.

Le navire le plus représentatif des rangs inférieurs est sans doute en Angleterre le sloop. C'est un navire inférieur à la frégate et embarquant dix à dix-huit canons sur un seul pont. En France il existe un navire très similaire la corvette. Si l'on regarde, la moyenne de canons en 1558 sur les navires anglais est de 20 canons par navires, or le sloop ou la corvette au fil du

⁵¹ Raoul CRABBÉ, *Les grandes heures de la Royal Navy*, Op cit.

⁵² Musée du HMS Victory, Portsmouth, Grande-Bretagne

⁵³ À. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, La grande Aventure de la Mer, Time Life, Madrid, 1979, p 14.

temps égale quasiment ce nombre, sachant qu'il s'agit de la plus petite classe de navires dans



Les marines aux XVII^e et XVIII^e siècles.

De manière technique le sloop et tous les bâtiments inférieurs tel que les brigs, les navires bombes, les navires incendies ne sont pas des navires car la plupart d'entre eux n'avaient pas trois mats. Le rôle de ces petites unités était principalement de remplir des missions particulières et de courte durée, le transport de courriers ou de dépêches, le relais de signaux, des patrouilles... leurs fonctions et la taille de leurs équipages n'étaient pas suffisantes pour justifier la nomination d'un capitaine et donc l'officier commandant était un « commander », ou capitaine de frégate, que l'on appelait capitaine par courtoisie

Ensuite, la frégate est un navire de sixième rang. C'est un vaisseau long de 130 à 150 pieds (39 à 45 mètres)⁵⁴, assez bas sur l'eau ce qui lui donne une grande vitesse et une grande maniabilité. Il possède trois mâts sur lesquels il peut lancer un grand nombre de voiles⁵⁵, si bien que lorsqu'il apparaît sur l'horizon il est difficile de faire la différence avec un navire de ligne. Les agiles frégates étaient parfaitement adaptées à une grande variété de missions, qui pouvaient être d'harceler le commerce de l'adversaire, attaquer des despotes rebelles dans les lointaines colonies, porter des messages, assurer des blocus, transporter des personnages importants comme des gouverneurs coloniaux, des ambassades⁵⁶...

La frégate avait aussi un rôle à jouer dans des engagements armés plus importants qui étaient pourtant le royaume des navires de ligne. Durant ces batailles le rôle des frégates est multiple. Elles sont d'abord des unités envoyées en éclaireur ou en reconnaissance ; elles servent ensuite à relayer les signaux durant la bataille ; enfin elles sont aussi des navires de servitude, c'est-à-dire chargés de remorquer les navires de ligne endommagés au cours

⁵⁴ À. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, Op. cit..

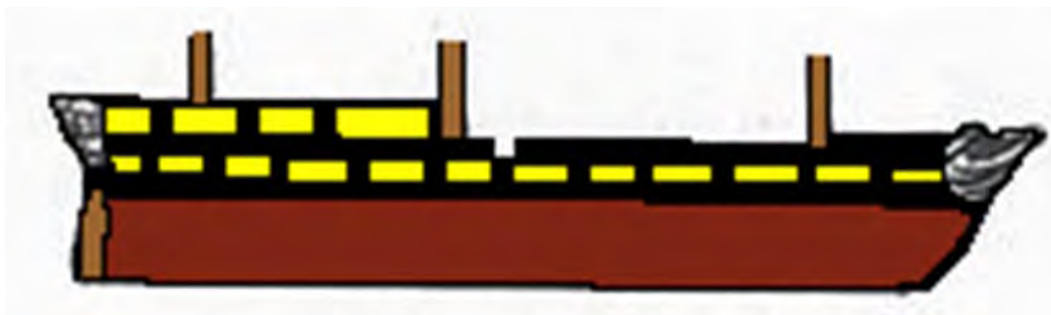
⁵⁵ Henry E. GRUPPE, *Les Frégates*, La Grande Aventure de la Mer, Time Life, Madrid, 1980 p13.

⁵⁶ Henry E. GRUPPE, *Les Frégates*, Op cit. p13.

combat⁵⁷. Bien sûr cela ne veut pas dire que leurs canons restent silencieux lors de l'affrontement. Mais elles ne sont pas destinées au combat de ligne, car elles ne peuvent pas faire face à des navires beaucoup plus imposants et plus puissamment armés.

Le nombre de canons des frégates a lui aussi évolué au cours du XVIII^e siècle, variant de vingt-huit à quarante canons, voire quarante-quatre, tirant des boulets de 12 à 18 livres. Sur les gaillards avant et arrière, les frégates portaient des pièces d'artillerie supplémentaires⁵⁸, soit des canons, soit des caronades⁵⁹. Elle embarque en équipage d'environ deux cent cinquante hommes⁶⁰ à la fin de la période. Cependant, de manière générale, les équipages des sixièmes rangs étaient compris entre 120 et 195 marins⁶¹, ce chiffre n'inclut pas les marines, cela fait un ratio d'au minimum 4 marins par canon et au maximum entre 9 et 10 marins par canons

Le cinquième rang est quant à lui un navire plus grand et plus lourd que la frégate, ainsi il porte plus de canons. Sa construction reste celle d'un navire à un pont. Ce navire était parfois



appelé frégate lourde, elles portaient entre trente-et-quarante canons⁶² et un équipage compris entre 215 et 290 marins⁶³, ce qui fait un ratio d'au minimum 5 marins par canon et au maximum entre 9 et 10 marins par canon.

• Les navires de ligne

⁵⁷ Henry E. GRUPPE, *Les Frégates*, *Op. cit.*.

⁵⁸ Henry E. GRUPPE, *Les Frégates*, *Op. cit.*.

⁵⁹ La caronade est une pièce d'artillerie navale plus courte et plus légère que le canon, il est possible que son coût fut aussi inférieur. Elle doit son nom à la fonderie Carron en Écosse en 1779 et était mise en service sur tous les navires de la Royal Navy trois ans après. L'avantage de la caronade est de pouvoir tirer des plus gros boulets que les canons pour un poids et une charge de poudre inférieure, elle nécessite aussi moins d'hommes. En revanche elle n'était précise qu'à courte portée ce qui en limitait l'usage. Charger avec de la mitraille cela pouvait être une arme dévastatrice avant un abordage. La France développa sa propre version de la caronade mise en service à partir de 1795.

⁶⁰ A. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, *Op. cit.* P14.

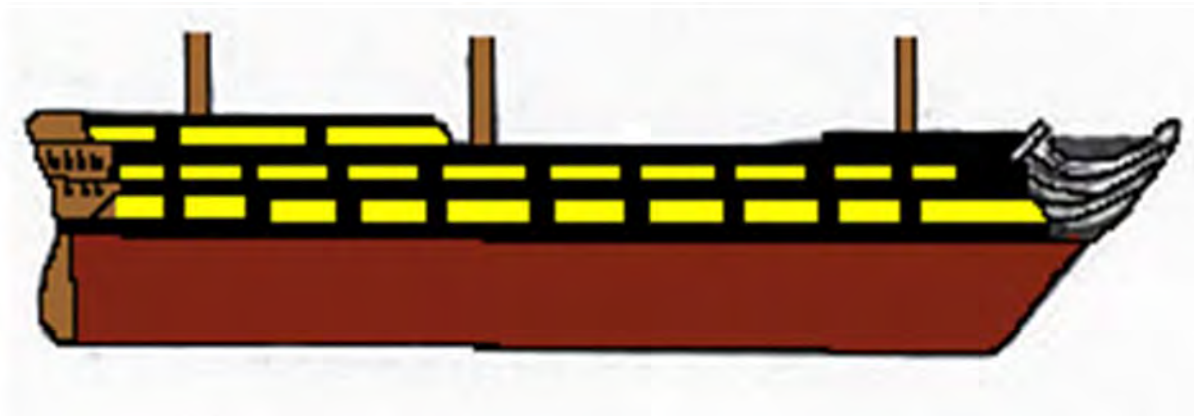
⁶¹ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, *Op. cit.* p xxxix.

⁶² *Ibid.*, p XXXVII.

⁶³ *IBID.*, p XXXIX.

La catégorie des navires de lignes regroupe les navires des premiers aux quatrièmes rangs, navires qui peuvent prendre place dans la ligne de bataille. Ces navires sont décrits dans un ordre croissant. Dans un souci de convention, il faut signaler que le nombre de canons donné ne tient pas compte des pièces d'artillerie se trouvant sur les gaillards. De plus dans le même ordre d'idées, le nombre d'hommes donné ne tient pas compte des officiers, des officiers-mariniers et des aspirants, mais représente celui des marins, il est donné à titre indicatif et représente une moyenne.

De plus dans le même ordre d'idées, le nombre d'hommes donné ne tient pas compte des officiers, des officiers-mariniers et des aspirants, mais représente celui des marins, il est donné à titre indicatif et représente une moyenne. Il est armé de cinquante à cinquante-six canons pour un équipage d'environ trois cent cinquante hommes. C'est un navire relativement peu coûteux, valant 26.000 livres à la construction. Il pouvait également servir de navire amiral dans les mers lointaines⁶⁴. Roy et Lesley Adkins donnent des chiffres plus précis, le nombre de marins sur un navire de cette taille est compris entre 350 et 420 marins⁶⁵, cela fait un ratio d'au minimum 6 marins par canon et au maximum environ 8 marins par canons. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, le nombre de navires de 4^e rang diminue progressivement pour



faire place à des navires plus imposant et portant un plus grand nombre de canons.

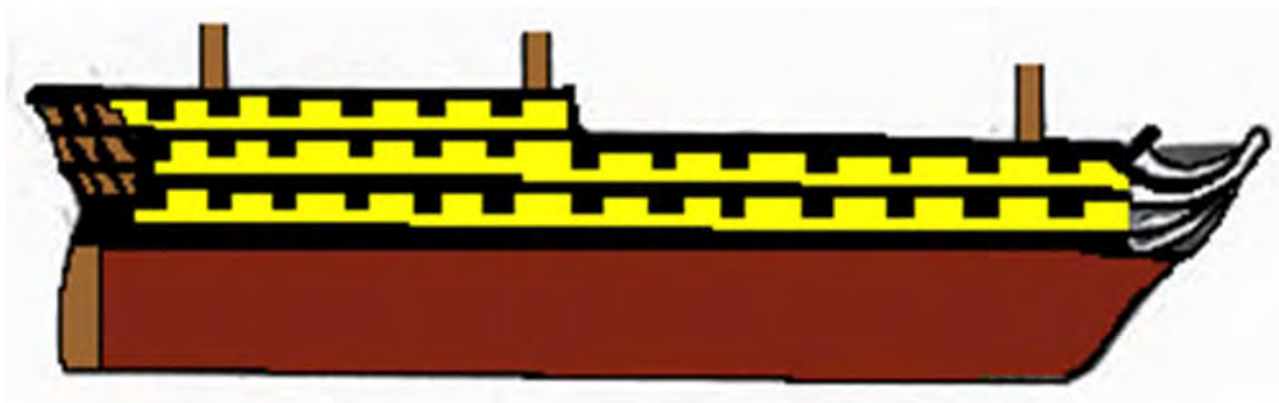
Le troisième rang ou troisième classe est un navire qui peut avoir deux ou trois ponts. Les deux-ponts portaient environ 64 canons et les trois-ponts environ 80, même si pendant longtemps sa version la plus répandue fut le 74⁶⁶. Son équipage pouvait varier de quatre cent quatre-vingt-

⁶⁴ À. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, Op. cit. , P14.

⁶⁵ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, Op. cit. p xxxix.

⁶⁶ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years' War*; Op cit, appendix P257-286.

dix hommes à sept cent vingt hommes⁶⁷. Le troisième rang fut sans doute le navire majoritaire des flottes que ce soit en France ou en Grande-Bretagne⁶⁸. Le nombre de marins servant à bord donné par Roy et Lesley Adkins est à peu près similaire entre cinq-cents et sept cent vingt marins⁶⁹, ce qui donne un ratio d'entre six hommes par canons et neuf hommes par canon dans le cas des navires de quatre-vingts canons, ce qui pouvait monter à presque dix marins par canon dans le cas des navires de soixante-quatorze canons.



Le navire de deuxième rang ou de deuxième classe. Il s'agit déjà d'une véritable batterie flottante. C'est un navire à trois-ponts de 195 pieds de long, soit 58,5 mètres et qui portait quatre-vingt-dix à quatre-vingt-dix-huit canons. Il était manœuvré par un équipage d'environ sept cent cinquante hommes⁷⁰. Les chiffres que donnent Roy et Lesley Adkins sont quelque peu plus précis, le navire de deuxième rang avait un équipage compris entre sept cent cinquante et huit cent cinquante marins⁷¹, ce qui fait un ratio d'entre 8 et 9 marins par canon.

Cependant, en France, et c'est le seul cas, la classe des navires de deuxième rang était assez différente ; elle était constituée de navires de deux-ponts et de quatre-vingts canons. Cela s'illustre notamment par la classe Tonnant qui fut construite après la Guerre d'Indépendance Américaine, mais de nombreux précurseurs de cette classe seront en service pendant le conflit et notamment pendant la bataille des Saintes de 1782. D'après la loi de 1786, il lui fallait un équipage de huit-cent-cinquante hommes⁷², ce qui est à peu près le même nombre que pour un

⁶⁷ À. B. C WHIPPLE, *Les Vaisseaux de Ligne*, Op cit, P14

⁶⁸ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years' War*, Op cit, appendix P257-286
N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op cit, appendix fleets, p614-615.

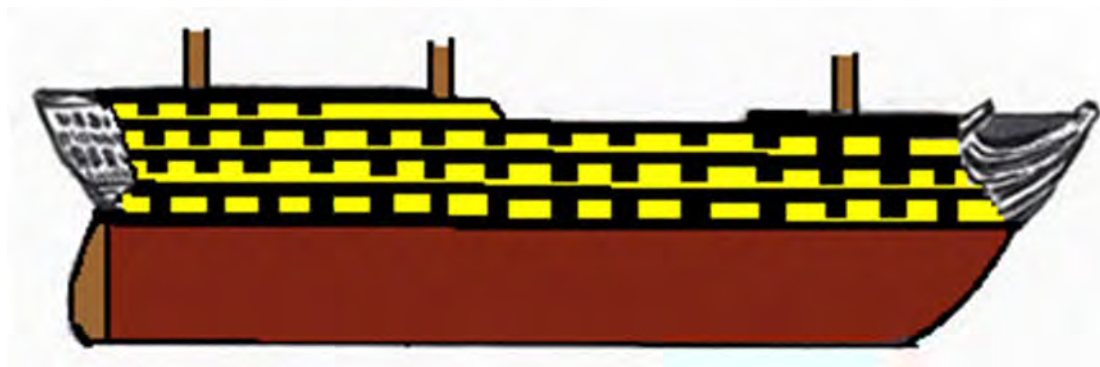
⁶⁹ Roy & Lesley Adkins, *Jack Tar*, Op. cit. p xxxix

⁷⁰ À. B. C Whipple, *Les Vaisseaux de Ligne*, Op. cit. p 14

⁷¹ Roy & Lesley Adkins, *Jack Tar*, Op. cit. p xxxix

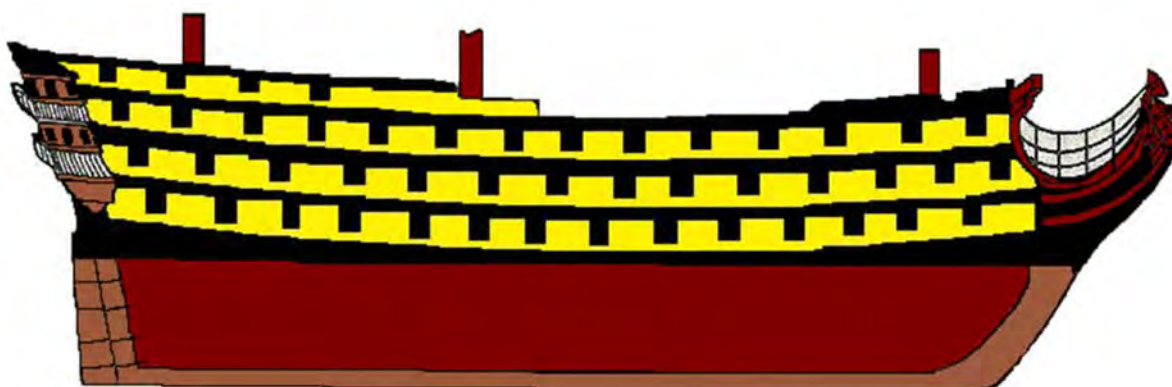
⁷² Archives nationales, fond Marine, B5-28.

navire de premier rang en Grande-Bretagne, ce qui tend à démontrer que souvent, au XVIII^e



siècle, les navires français embarquent plus de marins que les navires britanniques.

Enfin, le navire de premier rang ou de première classe était une véritable forteresse flottante, mesurant 206 pieds de long, soit près de 62 mètres. Il portait plus de cent canons et un équipage d'environ huit cent soixante-quinze hommes. Selon Roy et Lesley Adkins, le nombre de marins à bord de ces navires était également de huit cent cinquante marins⁷³. Ce qui fait un ratio de huit à neuf marins par canon. Ces navires étaient extrêmement coûteux, valant plus de 100 000 livres, aussi les flottes en comptaient peu, et en règle générale, ils étaient les navires amiraux d'une escadre. En France, il pouvait y avoir plus de marins que dans la marine Britannique. Il semble que cela ait été le cas également dans les navires de premier rang. Si l'on regarde le cas du Bretagne, un navire de cent canons, lancé en 1762, il avait un équipage de mille cent hommes⁷⁴.



⁷³ *Op. cit.* Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, p XXXIX.

⁷⁴ Claude FORRER et Claude-Youenn ROUSSEL, *La Bretagne : vaisseau de 100 canons pour le roi et la République, 1762-1796*, Spézet, Kaltia Graphic, 2005 p 20.

De par l'étude de la taille des navires et du nombre de canons ainsi que du ratio du nombre d'hommes par canon nous apprend que pour tous les navires le nombre idéal serait d'entre huit et neuf marins par canon. Ce chiffre est valable pour la Royal Navy, mais pourrait être différent dans la Marine Royale en France. En effet, lors de la bataille de Trafalgar, en 1805, la flotte Britannique comportait 27 navires et environ dix-sept mille hommes tandis que la flotte combinée Française et Espagnole avait trente-trois navires et environ trente mille hommes⁷⁵. Ainsi les équipages de la flotte en France et en Espagne seraient plus importants ce qui signifierait que le ratio du nombre de marins par canon serait également plus important. Toutefois, cette bataille eu lieu après la Révolution Française et combinait deux flottes. Elle n'est donc pas suffisante pour affirmer que la Marine Royale Française avait des équipages plus importants que la Royal Navy au moment de la Guerre de Sept Ans et de la Guerre d'Indépendance Américaine. Cependant, au cours de cette étude nous nous sommes intéressés à la question de la responsabilité du recrutement maritime dans le résultat de certaines batailles navales, notamment la Bataille des Cardinaux en 1759⁷⁶. Durant cette bataille on observe un ratio de 8 à 10 marins par canon dans la flotte française pour un total de 544 canons et de 11320 hommes. À titre comparatif, les navires de ligne de la Royal Navy portaient 2014 canons.

B. Chronologie des flottes de guerres constituées, quelle dynamique dans le temps

- Pendant la guerre de Sept Ans

Au début de la guerre de Sept Ans, en 1756, la France avait un total de 33 navires et 1876 canons⁷⁷. Il faut noter que cet effectif ne prend en compte que les navires de ligne et pas les frégates ou les unités plus petites. La liste des navires de ligne au 1^{er} janvier 1749, permet de constater qu'il y avait alors pour l'ensemble de la marine : un navire de 80 canons, 10 navires de 74, 1 de 70, 11 de 64, 4 de 60, 6 de 50, soit un total de 33 navires et de 2 134 canons. On remarque le nombre de navires n'a pas changé en 7 ans, mais que le nombre de canons a quand

⁷⁵ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar; Op. cit.* p XXXIX.

⁷⁶ Voir Chapitre VI : Les missions des marines de guerre, La responsabilité du recrutement maritime dans les grandes victoires ou défaites navales.

⁷⁷ Voir annexe I.

même diminué. Cela peut paraître surprenant, mais on constate néanmoins une évolution avec une certaine standardisation du nombre de canons, ainsi qu'une diminution du nombre des plus petites unités telles que les navires de 60 ou de 50 canons. Cela correspond à une reconstruction de la flotte de guerre de la France. Aussi faut-il souligner que dans la liste des navires du 1^{er} juin 1755 la Marine Royale n'avait en service que 21 navires⁷⁸. Ce qui dénote une diminution du nombre de navires en France en période de paix. Pendant la guerre, les flottes françaises ont connu un certain nombre d'évolutions. La première semble un net déplacement du conflit au niveau naval vers l'Amérique du Nord en ce qui concerne la France. La seconde est une action vers l'océan Indien, même légère sans doute pour nuire au commerce. Cela représente donc un total de 42⁷⁹ navires, soit en un an une augmentation de 9 navires. Cette flotte aligne 2 848 canons, soit une augmentation de 972 canons. Cela confirme l'idée d'une augmentation à la fois du nombre de navires, mais aussi de leur puissance de feu.

À partir de 1758, il est possible de constater une diminution de l'activité navale en Amérique du Nord et une volonté d'augmenter les forces présentes dans l'océan Indien, avec un total de 25 navires soit une diminution de 17 navires⁸⁰. Ces chiffres vont donc à l'encontre de l'hypothèse de l'augmentation du nombre de canons et de navires. Les évolutions en question se placent en pleine guerre de Sept Ans. Ce qui inclut des risques de batailles. Dans son livre sur la Marine française durant la guerre de Sept Ans, Jonathan R. Dull intitule son cinquième chapitre 1758, "A year of desperation", ce que l'on peut traduire par une année de désespoir. L'idée est donc que ce ne fut pas une bonne année pour la Marine Royale⁸¹. Durant cette année, malgré un manque de marins et d'argent⁸², la mission de la Marine Royale reste la même qu'auparavant, à savoir défendre le commerce de la France et les possessions outre-mer du pays en Amérique du Nord, mais aussi dans l'Océan Indien. Cela passait notamment par l'envoi d'un maximum de navires pour défendre la ville de Louisbourg. L'amiral français Des Gouttes avait à sa disposition 6 navires de ligne qui jouèrent un grand rôle pour défendre la façade maritime de la forteresse. Mais sa flotte qui était en infériorité numérique, fut abordée par surprise sous couvert du brouillard par des embarcations légères⁸³. Il faut aussi noter qu'une épidémie de

⁷⁸ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*; Op cit, p262.

⁷⁹ Voir Annexe I.

⁸⁰ Voir Annexe I.

⁸¹ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*; Op cit, p262.

⁸² Jonathan R. DULL, *Op. cit.* p 105,.

⁸³ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*; Op cit, p108.

typhus décima les marins français, si bien que 5 navires de ligne ne purent être mis en service⁸⁴. Cette liste ne prend pas en compte les forces navales de la compagnie commerciale des Indes orientales, car elles ne font pas partie de la Marine Royale. Cela ajouterait un navire de 54 canons en Amérique du Nord, et plusieurs navires autour de 50 canons dans l'Océan Indien⁸⁵.

Il y avait en dans la Marine Royale en 1759 un total de 47 bâtiments et 3 230 canons⁸⁶. Cela représente une augmentation de 22 navires. Bien sûr, la construction navale peut en expliquer une partie, mais est-ce la seule cause ? Il semblerait que non, en effet si l'on regarde des noms de près sur ces listes, on remarque un nom qui sort un peu de l'ordinaire, celui du Northumberland, un navire de 70 canons. Il est remarquable par son nom dans un premier temps, car c'est le nom d'une province dans le nord de l'Angleterre. Il peut paraître surprenant que la Marine Royale ait donné à l'un de ses navires le nom d'une province de l'adversaire. Il s'agit en fait d'un navire anglais lancé en 1743 puis capturé⁸⁷ et racheté par le service en 1744⁸⁸. Une autre chose remarquable est que ce navire figure de manière intermittente sur les listes d'actives. Ainsi, il apparaît sur celle du 1^{er} janvier 1749⁸⁹, il est absent de la liste d'active du 1^{er} juin 1756⁹⁰, et sur celle du 1^{er} juin 1755⁹¹. On le trouve ensuite sur la liste d'active du 1^{er} juin 1759⁹², du 1^{er} juin 1762⁹³, puis sur la liste d'active du 1^{er} janvier 1763⁹⁴; en revanche il n'apparaît pas sur celles de 1757⁹⁵, de 1758⁹⁶, de 1760⁹⁷. L'une des raisons peut être la mise en cale sèche pour des réparations. Cette liste d'active de 1759 n'inclut pas les navires de la compagnie commerciale des Indes orientales.

En 1760, la France avait dans ses listes d'active un total de 14 bâtiments de guerre et de 578 canons. Encore une fois, il y eut une diminution dramatique des effectifs de la Marine Royale. Dans son ouvrage Jonathan R. DULL, parle de l'année 1759 comme étant une 'Annus

⁸⁴ *Ibid.*, p118.

⁸⁵ *Ibid.*, p271.

⁸⁶ Voir Annexe I.

⁸⁷ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean, Op cit*, p324

⁸⁸ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Year' War*, Op cit, p258.

⁸⁹ Jonathan R. DULL, *Op. cit.*

⁹⁰ *Ibid.*, p263.

⁹¹ *Ibid.*, p262.

⁹² *Ibid.*, p274.

⁹³ *Ibid.*, p283.

⁹⁴ *Ibid.*, p286.

⁹⁵ *Ibid.*, p268.

⁹⁶ *Ibid.*, p271.

⁹⁷ *Ibid.*, p277.

Horribilis' ; une année horrible⁹⁸, c'est le terme employé pour mettre en avant la catastrophe que représente 1759 pour la Marine Royale.

Pour commencer, c'est en novembre 1759 qu'eut lieu la bataille navale des Cardinaux, au large de la baie de Quiberon, opposant l'amiral Français Hubert de Brienne de Conflans, et l'Amiral britannique Edward Hawke. Elle opposa 21 navires de ligne, avec environ 13 500 à 16 000 hommes pour la France et 23 navires de ligne, 12 790 hommes pour la Grande-Bretagne. Ces chiffres donnent une première indication intéressante ; il semblerait que les Français aient des équipages plus nombreux que les Britanniques sur leurs vaisseaux, ce qui confirmerait une hypothèse énoncée précédemment. Le résultat de la bataille est une victoire des Britanniques, qui perdirent 2 navires de ligne et en eurent 1 de capturé, tandis que les Français perdirent 5 navires de ligne et en eurent 2 de capturés. On compte aussi 300 à 400 morts, du côté britannique contre 2500 du côté français. Il est à noter que le Soleil Royal, navire amiral de Conflans, fut incendié pour ne pas être capturé et compte dans les 5 navires perdus⁹⁹. En Grande-Bretagne cette bataille est connue sous le nom de Battle of Quiberon Bay. Dans un ouvrage récent paru en mai 2010, Nicholas Tracy, professeur d'Histoire à l'Université du New Brunswick au Canada, écrit que la Bataille des Cardinaux serait l'autre Trafalgar de la Royal Navy¹⁰⁰, une façon pour lui de mettre en avant l'importance de cette bataille sur le déroulement de la guerre de Sept Ans, mais aussi les conséquences pour la marine française.

Cette même année 1759 eut lieu une autre bataille navale importante, cette fois pour la flotte de Toulon en Méditerranée, la bataille de la Baie de Lagos, au large du Portugal entre Gibraltar et Lagos. Celle-ci se place aussi dans le contexte de la tentative française d'envahir la Grande-Bretagne. Comme pour la bataille de Trafalgar en 1805, la France voulait joindre les flottes de l'Atlantique. Le meilleur moyen pour la Grande-Bretagne d'empêcher cette invasion était de maintenir la division de ces flottes. Ainsi eut lieu une bataille entre la flotte française de Méditerranée commandée par Jean-François de La Clue-Sabran et la flotte britannique commandée par Edward Boscawen. Durant cette bataille la France aligna 12 navires de ligne contre 14 pour la Grande-Bretagne. Certes, Boscawen disposait de la supériorité numérique, mais l'éclat de sa victoire réside dans le fait qu'il n'en perdit pas un seul alors qu'il en détruisit

⁹⁸ *Ibid.*, p131.

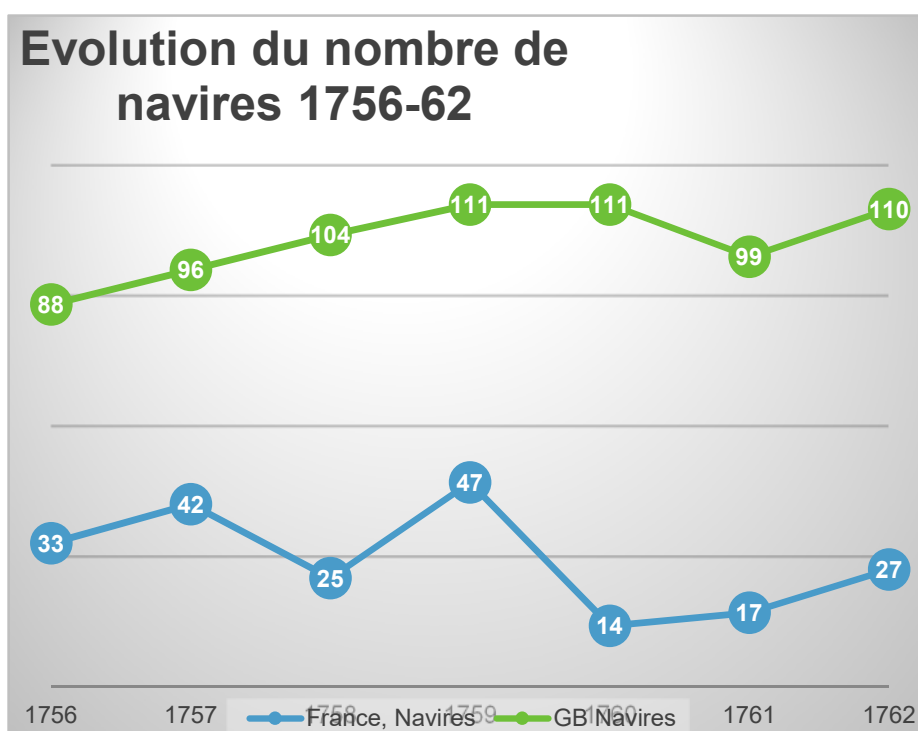
⁹⁹ Jonathan R. DULL *Op cit*, p161,

N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean, Op cit*, p282-283, 439.

¹⁰⁰ Nicholas TRACY, *The Battle of Quiberon Bay 1759: Britain's other Trafalgar*; London, Pen and Sword Maritime, 2010.

deux et en captura trois¹⁰¹. Ces deux défaites portèrent un coup terrible à la France, limitant grandement sa capacité de projection maritime.

En 1761, la France avait un total de 17 navires et 1 268 canons, ce qui marque déjà une augmentation du nombre de bâtiments de guerre, mais surtout un net accroissement de la puissance de feu de la flotte. Cela montre également une volonté de la part de la France de reconstruire et renforcer sa marine afin de ne pas laisser la Grande-Bretagne être la maîtresse des mers. En 1762, la Marine Française affiche un total de 27 navires pour une puissance de feu de 1 850 canons, ce qui témoigne d'un redressement de la flotte française par rapport aux deux années précédentes. Malgré des défaites et des pertes en navires, la France continue de développer sa puissance navale. Enfin, à la fin de la guerre en 1763, il y avait un total de 47



navires et une puissance de feu de 3 368 canons. Cette quantité est égale à celle du nombre de navires en 1759, mais la puissance de feu est largement supérieure. Si l'on regarde de près cette dernière liste, on voit l'apparition d'un navire de premier rang dépassant les 100 canons. Il n'apparaît sur aucune autre liste d'active au cours de la guerre. Pourtant, le Royal Louis de 116 canons fut lancé en 1759. S'il ne figure pas sur les listes d'active, cela veut dire qu'il ne fut pas utilisé en service durant le conflit. Pourtant, un tel navire pouvait incontestablement être un atout dans la guerre pour la France.

¹⁰¹ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op. cit. p 277-278.
Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War* Op. cit. p137.

Tous ces éléments confirment une augmentation du nombre de navires, mais aussi une augmentation du nombre de canons. Ces deux facteurs ont pour conséquence des besoins accrus en hommes. En 1755, la Royal Navy avait un total de 61 navires et une puissance de feu de 3 929 canons. Ce dernier chiffre ne prend pas en compte les pièces d'artillerie se trouvant sur les gaillards. Cette liste permet de faire une première constatation : il y a une plus grande variété de bâtiments de guerre dans la Royal Navy que dans la Marine royale¹⁰² ; les flottes britanniques sont donc moins standardisées. Cela mettrait en avant une volonté de la France d'une plus grande planification dans l'utilisation de l'outil naval, une flotte plus standardisée signifie une gestion des fournitures, de l'équipement et de l'approvisionnement plus efficace.

En 1756, il y avait pour les Britanniques, une somme de 88 navires et une puissance de feu de 5 758 canons. Il est possible de constater la très nette augmentation du nombre de bâtiments de guerre dans la Royal Navy tout comme de la puissance de feu. De plus, la flotte britannique est bien plus nombreuse et plus puissante que celle de son adversaire. Une grande partie de cette force se trouve dans les eaux dites nationales, elle a pour fonction de protéger le pays en cas de tentative d'invasion. Cette crainte était fondée et que pendant la guerre de Sept Ans la France monta un projet de ce genre qui fut empêché par deux batailles navales. Il apparaît que la Royal Navy est la première ligne de défense du pays. On a souvent dit que c'est grâce à la Royal Navy que personne ne réussit à conquérir le pays après 1066¹⁰³. C'est en réalité un raccourci historique puisque l'île a subi de nombreuses invasions réussies ou non au Moyen Age et jusqu'au XVIII^e. Il est incontestable cependant du rôle joué par la puissance maritime, en 1588 la flotte anglaise sut ou put écarter en mer le péril de l'invasion. On a aussi également dit que cette défense massive par la mer devait compenser une armée qui n'aurait pas été capable de repousser un envahisseur. Dans certains cas comme en 1588, ce fut vrai¹⁰⁴, mais il existe aussi d'autres exemples où l'armée anglaise a su repousser une tentative d'invasion comme en 1760¹⁰⁵.

¹⁰² Voir annexe.

¹⁰³ Cette affirmation est soumise à débat, en effet, on peut trouver des cas de débarquement en Angleterre puis en Grande-Bretagne. On peut citer celui du futur Henry II au XII^e siècle, celui du futur Henry VII au XV^e siècle, ou encore celle de James II en Irlande en 1690 pour tenter de reprendre le pouvoir. Ce ne sont pas à proprement parlé des invasions si l'on considère qu'elles ne sont pas réellement le fruit de puissances étrangères, mais plutôt de lutte pour le pouvoir s'apparentant à des guerres civiles. A ces moments le pays était donc divisé, ce qui favorisa ces projets.

¹⁰⁴ M. LEWIS *L'invincible Armada*, Payot, Paris 1962

¹⁰⁵ Il s'agit de la bataille de Carrickfergus, une petite force française de 600 hommes débarqua en Irlande et occupa la petite ville du même nom pendant 5 jours. Une force Anglaise de 300 hommes les bloqua et devant le risque ce se trouver encercler et bloquer par la Royal Navy, la force se retira.

En 1757 la marine Britannique avait 96 navires avec une artillerie de 6 314 canons¹⁰⁶. Cette liste tendrait à confirmer la théorie de l'augmentation. De plus, elle permet de voir le début de la campagne massive vers l'Amérique du Nord. En 1758, il y eut une nouvelle évolution avec un total de 104 navires et 6 634 canons¹⁰⁷. On voit ici clairement la supériorité numérique de la Royal Navy tant sur le plan des navires que de l'artillerie. Même si l'on retire les 41 navires ayant pour vocation de défendre les eaux britanniques, la marine anglaise reste supérieure à sa rivale française. Il est encore à noter une chose intéressante. Dans cette liste, dans la partie Amérique du Nord, figure le navire de 70 canons le HMS Northumberland¹⁰⁸. Or, dans la partie précédente concernant la Marine Royale en France, il y avait un navire également nommé Northumberland portant 70 canons. Cependant, il n'apparaît pas pendant plusieurs années sur les listes d'actives. Dans le même temps, il apparaît en Grande-Bretagne sur les listes. Il est donc possible d'expliquer cela par un changement de propriétaire, ce qui se fait par une capture. L'évolution de cette liste pour 1759 permet de faire de nouvelles constatations. Pour commencer, on voit clairement que malgré le véritable affaiblissement de l'adversaire français, la puissance numérique de la Royal Navy ne diminue pas, au contraire, elle augmente avec un total de 111 navires et 5 958 pièces d'artillerie. On voit aussi que la Royal Navy a plus de navires de 1er et de 2e rang que sa rivale. Elle ne semble plus avoir grand-chose à craindre de la France sur le plan naval alors on peut se demander pourquoi continuer à enrichir la liste d'active ?

Il faut bien voir que la France n'est pas le seul rival maritime de la Grande-Bretagne. Il y a aussi l'Espagne ou la Hollande. Le pays doit donc être prêt à se défendre ou défendre son commerce si un de ces rivaux décidait de profiter de la guerre avec la France.

Un autre point est celui de la flotte se trouvant dans les eaux nationales ; en 1759, elle compte 33 navires de ligne alors que la France n'en a que 21 dans les ports de l'Atlantique, ce surnombre semble être une garantie contre une invasion. Là aussi, la Grande-Bretagne dispose de plus de navires de 1er et de 2e rang. Est-ce que la flotte dans les eaux nationales est suffisamment puissante pour contrer la flotte hollandaise ? Il semblerait que oui, car en 1755, la République des Provinces-Unies pouvait aligner 29 navires de ligne et en 1760 28, à cela s'ajoutaient 25 'croiseurs', c'est-à-dire des navires de 5e et 6e rangs en 1755 et 29 en 1760¹⁰⁹.

¹⁰⁶ Voir annexes

¹⁰⁷ Voir annexes

¹⁰⁸ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*, Op. cit. p137.

¹⁰⁹ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean*, Op. cit. p 608.

À la même époque, le Danemark avait 28 navires de ligne et 9 ‘croiseurs’ en 1755 puis 30 navires de ligne et 12 ‘croiseurs’ en 1760¹¹⁰. La Russie avait quant à elle 27 navires de ligne et 8 ‘croiseurs’ en 1755, puis 24 navires de ligne et 4 croiseurs en 1760¹¹¹. On voit donc que la flotte dans les eaux nationales est suffisamment puissante pour repousser ces nations maritimes.

En revanche, la Navy a 13 navires de ligne en Méditerranée en 1759, effectif supérieur aux 12 navires de ligne Français dans cette mer, mais inférieur à celui de la flotte espagnole. En effet ce pays possède 39 navires de ligne et 22 ‘croiseurs’ en 1755, puis 49 navires de ligne et 23 ‘croiseurs’ en 1760¹¹². Ainsi, ni la flotte de Méditerranée, ni la flotte des eaux nationales ne seraient capables de contrer la flotte espagnole. Toutefois, ces chiffres ne donnent qu’une figure globale et ne prennent pas en compte l’éparpillement de cette marine. Cela vient du fait de la taille de l’empire de ce pays. Il a des possessions en Amérique aussi bien du Nord que du Sud, aux Antilles, mais aussi en Asie avec les Philippines.

En 1760 un total de 111 navires avec une puissance de feu de 7 386 canons. Si le nombre de navires reste égal, leur artillerie augmente. La flotte des eaux nationales est alors de 50 navires de ligne, soit plus que tous ses rivaux potentiels. Les listes d’active de 1761 et 1762 pour la Royal Navy oscillent entre 99 et 110 navires¹¹³. Dans son ouvrage sur la Marine britannique, N.A.M Rodger donne des chiffres différents : ainsi on trouve 117 navires de ligne en 1755 pour la Grande-Bretagne contre 61 dans le livre de Dull en juin, de même on trouve 135 navires de ligne en 1760¹¹⁴ contre 111 pour Dull. N.A.M Rodger utilise comme source l’ouvrage du professeur Glete, *Navies and Nations*¹¹⁵. Comment expliquer cette différence ? Dull dresse les listes des navires actifs, tandis que Rodger dresse la liste de l’ensemble des navires. Ce qui permet de voir également le nombre des plus petites unités sous la dénomination ‘croiseurs’, c’est-à-dire les navires de 5^e et 6^e rangs. En 1755 la Grande-Bretagne en avait 74 et en 1760, 115.

Ainsi en comparant ces deux pays, des dynamiques similaires sont observables, à savoir une augmentation de la taille des flottes de guerre au cours de ce conflit. Si en France la taille de la flotte diminue en 1759 ce n’est pas par volonté politique de la part de la monarchie ou par

¹¹⁰ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean*, *Op. cit.*.

¹¹¹ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean*, *Op. cit.*.

¹¹² N.A.M RODGER, *The command of the Ocean*, *Op. cit.*.

¹¹³ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years’ Op. cit.*, p278-279, 281-282-283.

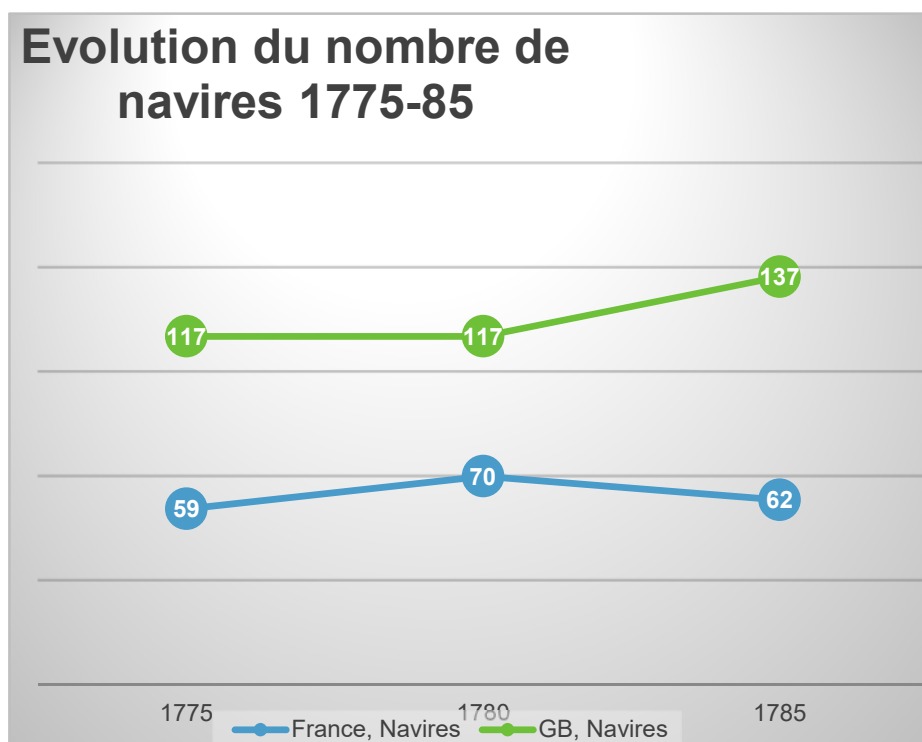
¹¹⁴ N.A.M Rodgers, *The command of the Ocean*, *Op cit*, p 608.

¹¹⁵ Jan GLETE, *Navies and Nations: Warships, Navies and Sate building in Europe and Americca, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993, p 522-675.

besoin d'économie mais à cause de revers militaires. Des pertes que le gouvernement chercha à compenser par la construction de nouveau navires.

- **Durant la Guerre d'Indépendance américaine**

En France, en 1775, à la veille du début du conflit entre la Grande-Bretagne et les 13 Colonies, il y avait 59 navires de ligne c'est-à-dire des navires allant du 1er au 5e rang et 37 croiseurs, c'est-à-dire des unités plus petites allant du 6e rang au sloop¹¹⁶. En 1780, pendant l'intervention française dans le conflit, le pays avait 70 navires de ligne et 58 croiseurs¹¹⁷. Cela représente une augmentation du nombre total de navires. Enfin, en 1785, soit deux ans après la signature du traité de paix, le pays avait 62 navires de ligne et 57 croiseurs¹¹⁸. Ainsi, la France a su compenser les pertes qu'elle avait subies durant le conflit.



Malheureusement, il ne s'agit pas des listes d'active, mais du nombre total de navires, ce qui ne permet pas de voir lesquels sont en service actif, leurs rangs, le nombre de canons, ni le lieu de déploiement. Ainsi, pour comparer des chiffres comparables, il faut regarder le

¹¹⁶ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815*, Op cit, p 608.

¹¹⁷ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815*, Op. cit..

¹¹⁸ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815*, Op. cit..

nombre total de navires français durant la Guerre d'Indépendance. Ainsi en 1760, le pays avait 54 navires de ligne et 27 croiseurs, c'est-à-dire les plus petites unités comme les frégates qui ne prennent pas part à la ligne de bataille.¹¹⁹. On voit donc une nette augmentation du nombre de navires entre ces deux conflits.

Pour donner plus de détails sur les effectifs de la flotte après que la France soit entrée en guerre, en 1780 l'ordre de bataille donne un nombre différent de celui de N.A.M Rodger, 69 au lieu de 70 pour les navires de ligne¹²⁰. La France avait mis en service plusieurs navires de lignes de premier rang comme le *Bretagne* ou le *Terrible* comptant 110 canons, pour une puissance de feu de plus de 5000 canons. Ce chiffre apparaît comme moins important que celui de la Grande-Bretagne à la même date, mais il faut prendre également en compte les 48 navires de ligne de l'Espagne alliée de la France en entrée dans le conflit en 1779.

L'année suivante, la France possédait 70 navires de ligne ce qui ne fait une augmentation que d'un seul navire. Même si cela marque la continuation de la tendance à l'augmentation de la taille des flottes le taux de cette augmentation est bien inférieur à celui de la guerre de Sept Ans et il est même inférieur à celui d'autres puissances comme l'Espagne notamment dont le nombre de navires de lignes était monté à 54¹²¹. En 1775, à la veille du conflit entre la Grande-Bretagne et ses 13 colonies d'Amérique du Nord, le pays avait 117 navires de ligne, c'est-à-dire des vaisseaux du 1er au 5e rang et 82 croiseurs¹²², c'est-à-dire des navires du 6e rang au sloop. En 1780, pendant le conflit, la Grande-Bretagne avait 117 navires de ligne et 111 croiseurs¹²³, ce qui représente une augmentation du nombre total de navires. Enfin, en 1785, deux ans après la signature du traité de paix, le pays avait 137 navires de ligne et 133 croiseurs¹²⁴. Ainsi, non seulement la Grande-Bretagne a su compenser les pertes liées au conflit, mais elle a encore augmenté son effectif de navires.

Comme dans le cas de la France, il ne s'agit pas des listes d'active, mais du nombre total de navires, ce qui ne permet pas de voir lesquels sont en service actif, leurs rangs, le nombre de canons, ni les lieux de déploiement. Par conséquent, pour comparer des chiffres comparables, il faut regarder le nombre total de navires pendant la guerre de Sept Ans. En 1760, ce pays avait 135 navires de ligne et 115 croiseurs. L'augmentation du nombre de navires apparaît donc comme légère. Cela marque une similitude avec le taux d'évolution en France.

¹¹⁹ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815, Op. cit.*

¹²⁰ Jonathan R DULL, *The French Navy and American Independence*, Princeton University, 1975, Annexe G.

¹²¹ Jonathan .R DULL, *The French Navy and American Independence*, Op cit, Annexe H .

¹²² N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, Op. cit.* p 608.

¹²³ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815, Op. cit.*

¹²⁴ N.A.M RODGER, *The command of the Ocean, A Naval history of Britain, 1649-1815, Op. cit.*

Dans l'ouvrage de N.A.M Rodger il y a un tableau présentant la constitution et la répartition de la flotte britannique en 1778. Les données sont comparables, car elles proviennent de la même source.

Ainsi, l'année de l'entrée dans la France dans ce conflit, la Grande-Bretagne disposait

- Dans les eaux nationales : 7 navires de second rang, 38 de 3e rang, 5 de 4e rang, 7 de 5e rang, 5 de 6e rang, 14 sloops et 18 navires d'autres rangs.

- Aux Indes : 1 navire de 4e rang, 2 de 6e rang et 3 sloops.

- En Afrique : 1 navire de 5e rang

- Aux îles Leewards (sous le vent) : 1 navire de 4e rang et 3 navires de 6e rang.

- En Jamaïque : 1 navire de 4e rang, 4 de 6e rang et 1 sloop

- En Méditerranée : 1 navire de 4e rang, 1 de 5e rang, 2 de 6e rang et 2 sloops

- En Amérique du Nord : 6 navires de 3e rang, 5 de 4e rang, 18 de 5e rang, 26 de 6e rang, 16 sloops, et 13 navires d'autres rangs

- À Terre-Neuve : 1 navire de 3e rang, 1 de 4e rang, 3 de 6e rang, 3 sloops et 7 navires d'autres rangs

En plus de cela, il y avait :

- En commission (missions) : 7 navires de 2e rang, 47 de 3e rang, 15 de 4e rang, 27 de 5e rang, 44 de 6e rang, 41 sloops, et 38 navires d'autres rangs.

- Ensuite, l'auteur utilise une catégorie qu'il nomme 'ordinary' (ordinaire) : 3 navires de 1er rang, 2 de 2e rang, 37 de 3e rang, 9 de 4e rang, 11 de 5e rang, 8 de 6e rang et 6 sloops.

- Enfin, il y avait en construction : 1 navire de 1er rang, 4 de 2e rang, 5 de 3e rang, 3 de 4e rang, 3 de 5e rang, 1 de 6e rang et 2 sloops.

Grâce à ces indications, on peut voir qu'en-dehors des navires en commission ou 'ordinary', les deux points où l'on en trouve le plus sont les eaux nationales et l'Amérique du Nord. Le second lieu apparaît comme logique, en effet, le conflit est à l'origine entre la Grande-Bretagne et 13 de ses colonies dans cette région. Ainsi, il faut ajouter à la couverture navale de cette guerre dans cette région la flotte de Terre-Neuve qui est aussi en Amérique du Nord.

La Grande-Bretagne possède plus de navires que sa rivale la France, en revanche, la répartition des navires, fait ressortir qu'un grand nombre d'entre eux est bloqué dans les eaux nationales. Ce facteur peut s'expliquer par le fait que la Royal Navy est le rempart de protection de la Grande-Bretagne face à une possible tentative d'invasion dont il n'est pas sûr que l'armée britannique puisse la repousser. C'est pourquoi la victoire de Trafalgar en 1805 sera aussi importante. En revanche, la France n'a pas à se prémunir de ce genre de menace, car l'armée

Britannique n'était pas en mesure de tenter une invasion. Cette concentration aurait donc tendance à équilibrer les forces en présence. La notion d'augmentation de la puissance de feu des navires, qui avait déjà été initiée pendant la guerre de Sept Ans semble se poursuivre dans ce conflit et permet de faire un bilan sur un siècle pour la marine française. Ainsi les 78 vaisseaux de la Royale embarquant plus de 50 canons peuvent envoyer une bordée cumulée de plus de 58.000 livres, tandis que les 95 vaisseaux de plus de 50 canons de 1692 n'en envoyait qu'environ 54.000¹²⁵.

- Dans la marine marchande

Bien, souvent, les Historiens ont pour l'habitude de différencier la marine de guerre et la marine marchande, toutefois de plus en plus aujourd'hui, nous avons tendance au contraire à les voir comme complémentaire l'une de l'autre. C'est surtout le cas dans ce que l'on appelle le marché du travail maritime. Cela vient du fait que surtout en temps de guerre, ces deux institutions étaient en concurrence pour recruter des marins. Même avec une tendance générale à la diminution du trafic commercial en temps de guerre lié à l'insécurité sur les mers et au risque de capture dans ce qui était une guerre militaire, mais aussi économique où le commerce de l'ennemi était une cible aussi légitime que ses navires de guerre, l'augmentation du nombre et du tonnage des navires de commerce représentait une plus grande concurrence pour le recrutement maritime en France.

Aussi, il convient de regarder également l'évolution de la marine marchande en France pour la période de cette étude. Selon T.J.A Le Goff, il y avait en France en 1664, 2500 navires engagés dans les activités du commerce maritime et de la pêche océanique, mais aussi le commerce et la pêche côtière pour un total de 125.000 Tonneaux¹²⁶. Juste après la fin de la Guerre d'Indépendance Américaine, avant la fin de l'Ancien Régime, il y avait en France 5254 navires engagés dans les mêmes activités¹²⁷. Rien que sur le nombre de navires, on peut voir que le trafic commercial de la France a plus que doublé sur la période. Cependant, cela ne voulait pas dire que le nombre de marins nécessaire avait doublé, car avec l'évolution des

¹²⁵ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op cit, p 50.

¹²⁶ T.J.A. LE GOFF, "The Labour Market for Sailors in France", in P.C van Royen, J.R BRUIJN and J. LUCASEN, *Those Emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, Research in Maritime History n°13, International maritime economic history association, Saint John's, Newfoundland, 1997, p 294
T.J.A. Le GOFF, *The Labour Market for Sailors in France*, Op. cit..

techniques maritimes, il fallait à la fin du XVIII^e siècle moins de marins par tonneaux qu'à la fin du XVII^e siècle. C'est pourquoi il serait intéressant de voir aussi l'évolution du tonnage de l'ensemble de ces activités après la fin de la Guerre d'Indépendance Américaine. Cela représentait un ensemble de 724.000 tonneaux¹²⁸, ce qui signifie une augmentation du volume de près de cinq fois la valeur de départ.

Cette évolution de la marine et du trafic marchand avait pour conséquence une demande plus forte en marins pour assurer le bon fonctionnement des navires, il ne faut pas la dissocier de l'augmentation du nombre et de la taille des navires de guerre, surtout si ces deux augmentations étaient plus rapides que celle du nombre de marins disponibles, car cela aurait accentué la compétition pour ces marins et donc les problèmes de recrutement. L'ampleur de cette évolution est confirmée dans une autre étude de TJA Le Goff¹²⁹, qui montre en 1751 un tonnage total, hors cabotage, de 244 540 et en 1779, pendant la Guerre d'Amérique un tonnage total de 333 900, malgré le ralentissement du commerce dû à la guerre. Ce chiffre ne tient pas compte du trafic commercial vers les Etats Unis. Ces chiffres s'appuient sur des sources des archives de la marine¹³⁰

.- Les autres puissances maritimes au moment de la guerre d'Amérique.

Voyons à présent les autres puissances maritimes de l'époque, ces chiffres sont donnés à titre comparatif pour voir comment se placent la France et la Grande-Bretagne en 1775¹³¹.

Tableau 2 - Les puissances navales étrangères en 1775

Pays	Navires de ligne	Croiseurs
Provinces-Unies	26	38
Espagne	64	28
Danemark	33	15
Russie	34	14

¹²⁸ T.J.A. LE GOFF, *The Labour Market for Sailors in France, Op. cit.*.

¹²⁹ TJA LE GOFF, "Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^{ème} siècle in *Histoire, économie et société* Année 1983 Volume 2 Numéro 2-3 pp.457-473.

¹³⁰ AN, Marine C⁴ 64 p 117-19 ; C⁴ 144

AN Marine F¹² 252, 1834.

¹³¹ N.AM RODGER, *The command of the Ocean, Op. cit.* p 608.

Et en 1780¹³²

Tableau 3 - Les puissances navales étrangères en 1780

Pays	Navires de ligne	Croiseurs
Provinces-Unies	26	40
Espagne	59	34
Danemark	34	16
Russie	31	14

Ainsi, la Grande-Bretagne continue d'appliquer une politique qui vise à avoir plus de navires que les puissances maritimes rivales.

C. La rotation des équipages

- Morts et blessures au combat.

L'augmentation du nombre de canons et de navires ne suffit pas à expliquer le grand besoin en hommes et la nécessité d'un recrutement parfois massif. Une fois formée, la compagnie d'un navire peut subir des changements. Ce facteur peut toucher les officiers, par exemple en Grande-Bretagne si le commandant est élu au Parlement. Mais aussi en cas de décès bien sûr. Pour l'équipage, également, il peut y avoir des changements comme les marins morts au combat qui doivent être remplacés. Sans doute, l'imaginaire populaire voit le combat naval comme une affaire plutôt sanglante, avec des boulets ou de la mitraille fauchant les corps, des éclats de bois déchiquetant les chairs, des poulies tombant sur le pont en assommant les marins, les abordages violents... Malgré tout cela, les chiffres montrent que réalité différente. Lors de la bataille des Cardinaux en 1759, sur 13 500 à 16 000 hommes engagés, la France en perdit 2 500 et la Grande-Bretagne sur 12 790 hommes en perdit 300 à 400. Lors de la bataille des

¹³² N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean, Op. cit.*

Saintes en 1782, la France eut un bilan considéré comme plutôt lourd avec 8 000 morts ou blessés ou marins capturés tandis que la Grande-Bretagne perdit 243 marins. Durant cette bataille les deux pays avaient engagé plus de navires que durant celle citée précédemment. Pour se donner un ordre d'idée pendant la guerre de Sept Ans, la bataille de Zorndorf¹³³ en 1758 fit un total de 31 297 morts sur 79 500 soldats engagés.

À la vue de ces chiffres, on observe un écart entre les pertes françaises et britanniques, cela vient d'une différence dans la tactique de combat naval de ces deux nations. En règle générale, les navires français tirent haut, c'est-à-dire qu'ils visent la mâture et la voilure, tandis que les Britanniques visent plus bas au niveau des ponts et de la coque, ce qui est bien plus meurtrier. À cela, s'ajoute l'effet destructeur des caronades tirant de la mitraille à bout portant à partir des années 1780. Ces données sont citées pour mettre en avant le besoin de remplacer les morts et aussi les blessés.

La rotation des équipages peut aussi se faire par le transfert de marins d'un navire vers un autre. Pour prendre un exemple, le rôle d'équipage du navire français le Conquérant pour l'année 1779 indique que ce navire de ligne a reçu des marins venant de plusieurs navires, comme la Belle Poule, le Pluton ou encore le Solitaire¹³⁴

- La maladie et l'hygiène à bord.

En 1763 la Chambre des Communes reçut un rapport sur la guerre de Sept Ans déclarant que le pays avait recruté 184 893 marins, en avait eu 1 512 tués en action, 49 673 hommes restés dans le service et 133 708 hommes décédés, libérés, ou ayant déserté¹³⁵. Ce rapport met avant trois autres causes du besoin de renouvellement en marins. La principale cause de décès dans les marines de guerre au XVIII^e siècle ne semble pas être le combat naval, mais la maladie. Cela amène à parler de l'hygiène et du médecin à bord de ces navires. Il faut dire que le constat est loin d'être positif. Pour dormir un marin disposait en théorie de 14 pouces d'espace. En théorie avec le principe de deux quarts, cet espace était double, cependant, le total reste insuffisant, car, les hamacs suspendus aux barreaux sous le pont touchent leurs voisins, ce qui facilite la propagation des bactéries et microbes. De manière générale il n'est pas

¹³³ Bataille dans l'actuelle Pologne entre l'Armée prussienne commandée par Frederick II et l'armée russe de William Fermor

¹³⁴ AN Marine, C⁶ 557, Rôle du Conquérant, 1779.

¹³⁵ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, *Op cit*, p 146.

recommandé de grouper tant d'hommes dans un espace clos tel que celui-là. À cela, s'ajoute la propreté du navire. La marine semble y accorder de l'importance. En effet, le pont du navire est nettoyé tous les jours, le matin, avec du sable et de l'eau de mer, avant d'être séché. Il n'en est pas de même pour les cales et les soutes.

Les câbles d'amarrages, lorsqu'ils sont remontés du fond, sont rangés dans des soutes avec une partie de la vase. Il s'en dégagait, si l'on en croit la littérature, une odeur nauséabonde ce qui est loin d'être hygiénique. Dans le même ordre d'idées, le navire était lesté pour ne pas chavirer. Ce lest est composé de ballante, c'est-à-dire de pierres, de barres de métal, voire même de vieilles pièces d'artillerie. Cet espace ne pouvait être aéré régulièrement. La préoccupation de propreté apparaît donc comme superficielle. Voyons à présent l'hygiène des marins. Là encore, la chose est irrégulière. La raison en est simple : elle vient du besoin de surveiller voir de restreindre la consommation d'eau douce à bord afin de ne pas en manquer. Les conditions de stockage de cette eau paraîtraient sans doute épouvantables de nos jours. Elle était contenue dans des tonneaux en bois dans une soute cela pendant des mois. Il en est de même pour la nourriture, la viande était salée et contenue dans des tonneaux pendant des durées parfois longues. Il n'était pas rare de trouver des vers dans les biscuits. Une nourriture loin d'être saine. Elle a également le défaut de ne pas apporter de vitamine C ; en effet, il est quasiment impossible d'entreposer des légumes frais à bord au-delà d'une période très courte. Or, le manque de cette vitamine peut conduire à une maladie assez commune dans la marine : le scorbut. Ce n'est pas la seule maladie qui met en danger la vie du marin. Les plus répandues semblent être les maladies vénériennes, c'est-à-dire les maladies sexuellement transmissibles. Il peut sembler étonnant que ce type d'infections soit un risque dans un environnement isolé comme celui du monde de bois. Dans le code de justice navale, les relations sexuelles entre hommes sont interdites, et même sévèrement punies, de sorte que ce n'est donc pas de ce côté-là qu'il faut chercher l'explication de ce phénomène. L'utilisation du terme 'monde de bois' implique clairement l'idée de communauté séparée, où les femmes sont peu nombreuses, mais pas inexistantes. Toutefois, il ne semble pas non plus que ce soit de ce côté-là qu'il faille chercher la principale cause de cette maladie dans la marine. Pour répondre à cette question, il faut se référer à une idée assez répandue dans la marine et particulièrement dans la Royal Navy : « Tout homme redevient célibataire passé Gibraltar », cette phrase est parfois attribuée à l'amiral Nelson. Elle recouvre une certaine réalité. Le navire est une communauté fermée, répartie dans un espace assez faible et presque uniquement composée d'hommes. Plusieurs semaines ou mois passés dans ce type d'environnement, accompagnés d'un travail assez

difficile, font que lorsque le navire touche au port et que les hommes obtiennent des permissions, ils vont chercher de la compagnie féminine. C'est pourquoi les femmes de joie sont nombreuses dans les ports où touchent les navires. Ces femmes peuvent transmettre ce genre de maladies à une époque où il y a peu de protection.

Il est vital pour les navires de se rendre dans un port ponctuellement au cours de voyages ou de blocus de port adverse, notamment pour se ravitailler, débarquer les blessés ne pouvant pas être soigné à bord et parfois pour recevoir ordres et instructions. Certaines de ces maladies peuvent être soignées à l'époque si elles sont prises à temps. Le problème est que le traitement peut être déduit de la paye du marin, comme cela existe dans la Royal Navy, et s'appelle le prix de la Reine Anne¹³⁶. Cette disposition fait que parfois lorsque les marins viennent se faire soigner, il est déjà tard pour un traitement vraiment efficace ; le prix de ce traitement était de 15 shillings. Le fait que ce traitement ait été payant implique que dans la Royal Navy, on en ait gardé des traces. N.A.M Rodger a retrouvé dans les archives des papiers officiels de navires sur les maladies vénériennes durant la guerre de Sept Ans, sur des navires de catégories différentes. Le problème des maladies vénériennes a été résumé dans un tableau qui est disponible en annexes.

Ce tableau met en avant une absence de lien entre le temps passé en mer et le nombre de maladies vénériennes. Ce chiffre peut atteindre par an une forte proportion de l'équipage. Ces chiffres ne sont pas à prendre au pied de la lettre ; en effet, le fait que le traitement ait été payant a pu faire renoncer certaines personnes à se soigner. D'un autre côté, il est également possible que ces chiffres aient été augmentés par des charges frauduleuses auprès de morts ou de personnes ayant déserté, dans une forme de détournement de fonds. Les chiffres concernent la Royal Navy, car ils sont plus faciles d'accès du fait de la facturation du traitement. Mais rien ne permet de penser que les choses aient été différentes dans la Marine Royale, en France.

En cas d'épidémie, la médecine est peu armée du fait des connaissances limitées dans ce domaine scientifique, et de la promiscuité des personnes, les marins ne disposant officiellement que de 14 pouces d'espace pour dormir. De plus, les marins en dehors des officiers ne disposent que d'un seul lieu d'aisances : les poulaines, se trouvant à l'avant du navire à l'air libre, ce qui peut rendre leur utilisation difficile en cas de gros temps, de pluie, de froid..., soit autant de facteurs pouvant faciliter la propagation de ces épidémies. Le médecin ne

¹³⁶ *Ibid.*, P 367.

disposait aussi que de moyens limités face aux blessures. Les connaissances et le matériel médical étaient restreints et la formation des médecins était assez aléatoire. Aussi même une simple blessure pouvait entraîner des développements compliqués. La gangrène était une infection courante et le seul remède est l'amputation. On pense aux blessures venant de la guerre et des batailles navales, mais ce ne sont pas les seules causes. Il y a de nombreuses raisons de se blesser sur un navire, surtout par période de gros temps. Des objets peuvent tomber, il peut y avoir des chocs ou encore tomber des mâts ou hunes¹³⁷, et l'alcool, qui faisait partie de la ration quotidienne n'aidait pas ce problème¹³⁸.

- Désertion et discipline à bord des navires

Le décès n'est pas la seule cause de besoin de renouvellement des équipages. La désertion est aussi un phénomène important. Celui-ci concerne les hommes qui ne voulant pas servir à bord d'un navire s'échappent. Il y a bien sûr des punitions pour désertion ou tentative de désertion. Dans les textes, la punition est assez lourde telle que le fouet ou la pendaison¹³⁹. Pourtant, l'historien N.A.M Rodger insiste sur le fait que malgré cette apparente sévérité, la marine ne punissait pas grandement la désertion. En effet, il indique que durant la guerre de Sept Ans, sur près de 36.000 instances de désertion dans la Royal Navy, seuls 254 hommes passèrent en cour martiale. Parmi eux, 13 furent acquittés, 9 furent déclarés coupables de charge mineures, 176 furent fouettés, 53 condamnés à mort par pendaison. Toutefois, il faut dire que la plupart furent pardonnés. On considère que seulement une douzaine furent effectivement pendus, principalement pour désertion aggravée d'autres crimes¹⁴⁰. Il apparaît toujours selon cet historien que la plupart des sanctions, quand il y en eut, furent d'ordre financier. En France, également, il existe des exemples de relative clémence face aux déserteurs, l'un d'entre eux se trouve même en annexe de ce travail de recherche¹⁴¹.

Ce tableau de données sur la désertion, disponible en annexes, fait ressortir qu'un large échantillon de navire est nécessaire pour travailler correctement sur la question de la désertion. Ainsi, ce phénomène peut recouvrir des réalités variées, car on observe des taux

¹³⁷ Plats formes se trouvant sur les mâts et ayant de nombreuses fonctions.

¹³⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op cit*, p72

¹³⁹ *Ibid.*, p 201.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p 202.

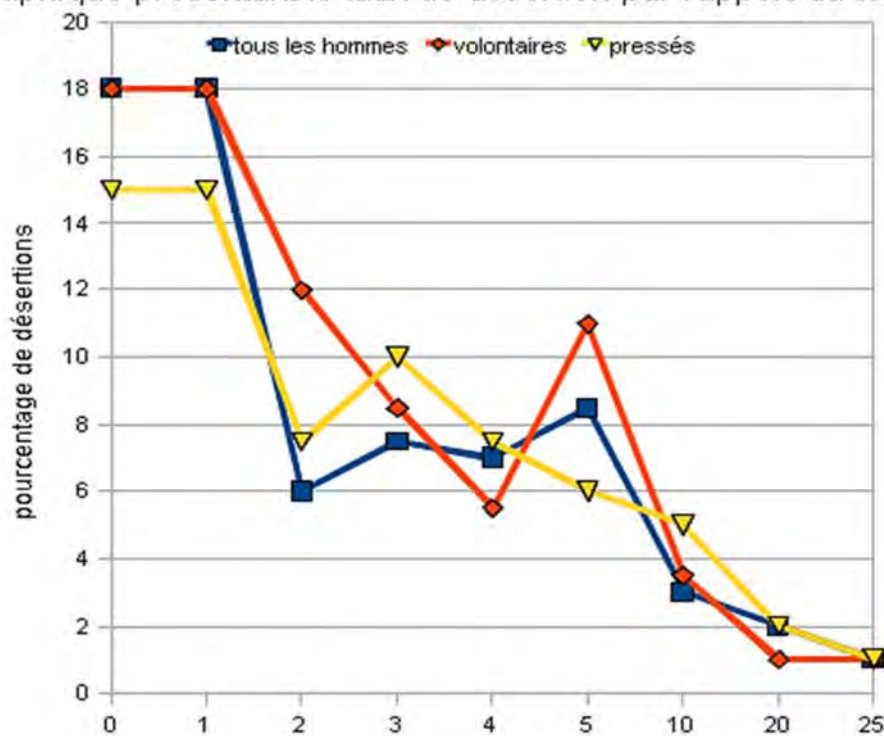
¹⁴¹ AN Marine, B² 88, fol 41.

allant de moins de 1 % à plus du quart de l'équipage d'un navire, pour parfois approcher du tiers. Il ne semble pas y avoir de rapport entre la taille des navires et le taux de désertion. En effet, si l'on regarde le taux autour des 20%, on constate que l'on trouve un navire de 3^e rang, le HMS Fame, mais aussi des unités plus petites, comme le 6^e rang HMS Blandford ou encore les Sloop Dolphin et Hornet. Par ailleurs, il apparaît qu'il ne pas y avoir de relation entre la station où sert le navire et le taux de désertion. Si on observe les navires ayant un taux de désertion autour de 3-4 %, on remarque que les lieux sont variés, tels que les eaux nationales, l'Amérique du Nord, l'Inde, ou encore les Antilles. Voilà qui va à l'encontre de l'idée que l'on ne déserterait qu'à proximité de chez soi, ici dans la plupart des cas, les eaux nationales et la Grande-Bretagne.

Le temps de service en mer ne semble pas être non plus un facteur déterminant. Il y a des navires avec un fort taux de désertion ayant un faible temps de service, tout comme ce même taux peut s'appliquer à des navires passant une longue période de service. De même, on trouve de faibles taux de désertion sur des navires passant une longue période de service, c'est le cas du HMS Northumberland, qui sert pendant 120 mois, soit 10 ans et n'a qu'un taux de désertion de 2,9 %. Cela pose la question de savoir à quel moment déserte-t-on. N.A.M Rodger apporte des éléments de réponse à cette question¹⁴²

¹⁴² N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p 354-355, cela reprend des échantillons de navires qui figurent dans le tableau, de ce fait les sources de références sont les mêmes

Graphique présentant le taux de désertion par rapport au temps



Taux de désertion

La plupart des désertions ont lieu au début du service à bord, avant de diminuer plus ou moins rapidement puis de remonter au bout de quelques mois, avant de chuter à nouveau quasi définitivement. La courbe des hommes ‘pressés’ commence plus bas que les autres et au départ chute plus rapidement.

Le résultat peut sembler quelque peu surprenant. En effet, il serait possible penser que la situation serait inversée et que la désertion des marins forcés dans le service serait plus importante que celle des volontaires. Comment expliquer ce phénomène ? Peut-être faut-il envisager une certaine résignation de la part des personnes ayant été forcées dans le service. Tandis que, dans le cas des volontaires, le choc de la vie en mer peut être rendu plus rude par les espérances qui ont suscité un engagement volontaire. Le fait que le taux de désertion soit plus important dans les premiers mois de services impliquerait l'idée d'un choc insurmontable. Mais il faut aussi voir des raisons pratiques de proximité avec la côte ou le port.

Rien ne peut réellement expliquer pour le moment cette grande disparité dans le taux de désertion. La compagnie du navire qui modifie les conditions de vie à bord pourrait être une réponse. Mais on constate dans le tableau que le même navire peut se retrouver avec des taux de désertion assez différents. C'est le cas du Sloop Hornet qui revient à plusieurs reprises avec

des taux de 8,6 %, puis 17,1 et 27,7 %. Or, les officiers-mariniers qui forment véritablement l'ossature de la compagnie du navire ont plutôt tendance à rester à bord du même navire¹⁴³. En fait, le tableau apporte une donnée importante pour répondre à cette question. Ainsi, on voit que pour le même navire, avec un taux de désertion différent, le nom du capitaine change.

Une hypothèse sur ce qui influence l'équipage et le taux de désertion serait le capitaine. Afin de mieux comprendre cette situation, il est possible de pencher sur les causes de la désertion à bord des navires. Le rôle du capitaine est intimement lié à la violence de la vie à bord. Cette violence peut prendre diverses formes sur un navire. Dans un premier temps, il y a les officiers-mariniers tels que le bosco (maître de manœuvre) qui peut encourager les marins en leur administrant des coups de cordes et de cannes¹⁴⁴. Ce genre de comportement se faisait sur le pont à la vue de tous. Cela n'aurait donc pas pu se faire sans l'aval du capitaine. En outre toujours dans une optique de motivation de l'équipage et de le faire travailler plus vite, le capitaine pouvait décréter que le dernier homme à être descendu du mât recevrait une punition¹⁴⁵.

Il faut ajouter à cela le chapitre de la discipline même à bord du navire. Toute communauté organisée et particulièrement quand les hommes vivent et travaillent dans un espace réduit, dans une activité qui dépend autant du travail d'équipe comme c'est le cas dans la Royal Navy, éprouve le besoin de définir et de réprimer le crime. Toutefois, cela reste un problème important au XVIII^e siècle. La loi ordinaire que l'on retrouve à terre, n'était pas admise à bord des navires de guerre¹⁴⁶. Cet élément va donc dans le sens de l'affirmation de N.A.M Rodger dans *The Wooden World*, selon laquelle ce monde de bois apparaît comme un monde à part. Il y a bien un code naval de justice, mais il ne traite que des offenses et crimes graves, nécessitant une cour martiale. Or, la réunion d'une telle cour est une chose compliquée à mettre en place, car il faut réunir au moins 5 capitaines de vaisseau¹⁴⁷, ce qui dans certaines stations peut prendre du temps. De plus, en temps de guerre, on peut penser que ces officiers ont des choses plus importantes à faire. Il faut ajouter à cela que pendant que se tient cette cour martiale, les activités du port et des navires peuvent être largement ralenties du fait de l'absence des officiers¹⁴⁸.

¹⁴³ *Ibid.*, p 156

¹⁴⁴ *Ibid.*, p 211-216.

¹⁴⁵ N.A.M Rodger, *The Wooden World, Op. cit.*

¹⁴⁶ *Ibid.*, p 218.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p 220.

¹⁴⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

Une cour martiale ne peut donc pas donc réprimer les petits crimes et délits qui font la vie quotidienne du navire, car cela serait trop long et trop compliqué. En réponse à ce problème, l'Amirauté publia un petit livre appelé *Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at Sea*, ce qui littéralement donne : instructions et règles relatives au service de Sa Majesté en mer. Toutefois, s'il s'agit de parler des devoirs des officiers, ce volume traite surtout des responsabilités des officiers et parle très peu de la discipline. De fait, la reconnaissance, la régulation et la punition de nombreux petits crimes ordinaires étaient laissées à la libre interprétation du capitaine de bord. C'est donc le capitaine qui va mettre en place la justice ordinaire et quotidienne à bord de son navire. La variété des punitions est assez grande ; il peut s'agir de privation d'alcool, ou de corvée de nettoyage des lieux d'aisances. Pour les officiers-mariniers, il est toujours possible d'envisager une dégradation. Mais pour les marins, une telle chose n'est pas possible, car même la dénomination de 'marin qualifié' n'est en fait qu'une description et pas un grade¹⁴⁹. C'est pourquoi, en règle générale dans la Royal Navy du XVIII^e siècle: « *In the Naval context, the word punishment was virtually synonymous with flogging* »¹⁵⁰. Ce que l'on peut traduire par : dans le contexte naval, le mot punition était virtuellement synonyme du fouet. Cette citation de N.A.M Rodger met donc en avant la punition majoritaire dans la Royal Navy de l'époque, le fouet. C'est une chose que l'on entend souvent, mais qui peut être également mal interprétée voir même exagérée. En effet, le petit livret de l'Amirauté, *Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at Sea*, dit explicitement que nul capitaine ne pourra de sa propre autorité infliger une punition dépassant les 12 coups pour le même crime.

C'est donc là que l'on peut voir le rôle majeur de la personnalité du capitaine. Ainsi, c'est lui qui va décider quel crime va être puni ou non et par le nombre de crimes imputés à une personne, le nombre de douzaines de coups de fouet que le marin va recevoir. C'est pourquoi un capitaine particulièrement sévère pourra être la cause de ce que l'on appelle un « enfer flottant », terme utilisé à la fois par Daniel James Ennis, N.A.M. Rodger et J.R. Hutchinson.

Cependant, il ne faut pas faire de généralisations, car comme le dit Daniel James Ennis, la vie en mer et la Royal Navy apparaissent comme contradictoires. En effet, pour chaque exemple d'un homme arraché à sa famille, navigant sur un enfer flottant pour finalement mourir de la fièvre jaune, on peut trouver un exemple d'un jeune garçon sans le sou, parti en mer et revenant avec une position sociale ou économique plus haute.

¹⁴⁹ *Ibid.*, p 218.

¹⁵⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

Pour en revenir au fouet dans la Royal Navy, il existait punitions de plusieurs centaines de coups de fouet, seulement pour de crimes importants et la sanction fut décidée par une cour martiale. C'est le cas par exemple de George Henderson qui se battit avec un marin qui tomba à l'eau et se noya. Lors de sa cour martiale, il fut condamné à plus de 50 coups de fouet¹⁵¹. Une cour martiale pouvait également condamner à mort¹⁵². Encore une fois, il ne faut pas se faire de mauvaises idées sur la sévérité de ces cours et de ces jugements. Au XVIII^e siècle en Grande-Bretagne, la loi commune prévoyait plus de 200 crimes et délits passibles de la peine de mort. Il a été calculé que dans les années 1760, près de 60 % des condamnés à mort à Londres et dans le Middlesex furent effectivement exécutés, soit environ 33 personnes par an¹⁵³. Dans le même temps, la justice navale prévoyait seulement 8 crimes ou délits passibles de la peine capitale. Par exemple, sur les 254 marins accusés de désertion entre 1755-1762, seulement 1/5 furent condamnés à être pendus, soit environ 51 hommes et sur ce chiffre seulement 1/20 furent réellement exécutés soit à peine 3 ou 4 hommes et souvent leurs charges étaient aggravés d'autres crimes.

De ce point de vue, la Justice navale apparaît comme plus clémentine que la justice civile. Cependant, cet argument ne tient que dans le cas des cours martiales. En effet comme le quotidien du navire dépend largement de la personnalité du capitaine et peut être une forme d'enfer. Cela peut expliquer en partie la désertion.

La discipline navale existe aussi largement en France. En fait à l'époque, elle avait très peu évolué depuis l'époque de Richelieu¹⁵⁴. Ainsi, elle restait comme en Grande-Bretagne largement l'apanage du capitaine. Les châtiments apparaissent toutefois plus variés et en un sens, plus cruels. Regardons donc le temps de Richelieu pour en savoir plus sur cette discipline navale.

Elle était réglée par une ordonnance de 1634¹⁵⁵, ainsi, le maître d'équipage avait le droit de frapper les marins afin de les encourager et de les faire travailler plus vite. La peine de mort pouvait être appliquée pour des délits parfois relativement peu graves. Les châtiments étaient assez variés. Il y avait le fouet, mais aussi la cale, à savoir, ce qu'on appelait « la cale mouillée », le coupable était attaché à une corde elle-même attachée à l'autre bout à une barre de traverse du mat principal et, de cette hauteur, il était jeté par-dessus bord. Le nombre de plongeurs

¹⁵¹ ADM 99/28 et ADM 99/29.

¹⁵² N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op cit*, p 225.

¹⁵³ ADM 1/929, F. Holbourne, ADM 1/939, F. Holbourne.

¹⁵⁴ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime, Op cit*, p 75

¹⁵⁵ *Ibid.*, p 15

variait selon la gravité du crime ou de l'offense ; dans plusieurs contrées, la limite était de trois plongeurs. Parfois, on attachait un boulet de canon au pied de la victime, ce qui rendait la chute plus rapide et plus douloureuse. « La cale sèche » consistait à jeter par-dessus bord le coupable de la même façon que pour la cale mouillée, mais il était arrêté en chemin à cinq ou six pieds de l'eau. Plus précisément, on entourait une corde autour du corps du coupable, on le jetait à l'eau et, de chaque côté du bateau des marins dans des doris, tenaient chacun des bouts de la corde, hissant le pauvre misérable hors de l'eau, lui laissant juste assez de temps pour respirer (s'il était encore vivant), et le rejetait à l'eau pour être hissé par les marins de l'autre côté du bateau. Enfin, « le supplice de la grande cale. » La victime était plongée dans l'eau sous la quille d'un bateau et tirée d'un côté à l'autre. Plus précisément, on entourait une corde autour du corps du coupable, on le jetait à l'eau et, de chaque côté du bateau des marins dans des doris, tenaient chacun des bouts de la corde, hissant le pauvre misérable hors de l'eau, lui laissant juste assez de temps pour respirer (s'il était encore vivant), et le rejetait à l'eau pour être hissé par les marins de l'autre côté du bateau. Cela continuait autant de fois qu'il en avait été décidé par le capitaine ou les personnes en charge, en relation avec la gravité du crime. Il est aisé de comprendre que deux ou trois de ces plongeurs étaient amplement suffisants pour tuer un homme¹⁵⁶. Il y avait également la possibilité d'envoyer les marins aux galères.

Tout cela apparaît comme étant particulièrement cruel, mais il faut là aussi replacer ces informations dans le contexte de l'époque où les châtements corporels sont largement plus répandus qu'aujourd'hui.

De plus, il serait bon de comparer la justice navale et la justice à terre en France. La justice du XVIII^e siècle dans ce pays est encore largement une justice d'Ancien Régime. Ainsi, il n'y a pas de loi d'Habeas Corpus, ce qui fait que le roi peut faire emprisonner n'importe qui par une simple lettre, c'est le principe de la lettre de cachet. Cependant, cela restait une procédure plutôt rare et qui ne touchait pas un grand nombre de personnes. De plus, l'absence de cette loi fait que rien ne garantit un procès rapide ni équitable, par conséquent, il était possible qu'un 'accusé' reste en prison un certain temps sans même être jugé, cela dans des conditions parfois très difficiles. On peut ainsi dans des lieux de détention est particulièrement froid et humide ce qui là encore peut conduire à des maladies mortelles, elle s'accompagne

¹⁵⁶ Clarence D'ENTREMONT in, *le Yarmouth Vanguard* le 26 décembre 1989. Traduction de Michel Mioussé.

souvent de la présence de poux et de rongeurs qui peuvent transmettre des maladies comme le typhus¹⁵⁷.

Toutefois, ce n'est pas la seule loi des Lumières que la France d'Ancien Régime n'applique pas. Il faut ajouter celle qui interdit les châtiments cruels. L'interdiction de ce type de punitions qui vient là encore de la Glorieuse Révolution de 1688 et qui s'est répandue dans l'esprit des Lumières ne signifie pas forcément l'abolition de la peine de mort. En effet, la peine capitale était encore pratiquée en Grande-Bretagne, mais majoritairement sous la forme de pendaison. Certes, aujourd'hui, la peine de mort apparaît critiquable, mais à l'époque cela ne l'est pas. De même, la pendaison peut sembler cruelle, mais si l'on compare avec les exécutions de la France d'Ancien Régime, alors on constate que la pendaison rentre dans ce critère de refus des châtiments cruels. En France encore au XVIII^e siècle, on utilisait des pratiques violentes et douloureuses. C'était le cas déjà lors de la conduite de l'interrogatoire. Pour obtenir des aveux, on pouvait avoir recours à la torture. Cela portait le nom de la question, il pouvait s'agir de la question préparatoire qui cherchait à recueillir les aveux proprement dits. Cette pratique fut abolie par Louis XVI dans une ordonnance le 24 août 1780. Mais il existait également la question dite préalable, c'est-à-dire une torture appliquée dans le but de faire donner au condamné le nom de ses complices juste avant son exécution ; elle fut abolie en 1788 par Louis XVI.

En ce qui concerne les exécutions, on pouvait en trouver plusieurs telles que la roue, supplice dans lequel le condamné se faisait casser les membres avec une barre de fer avant de l'attacher sur une roue et de le laisser mourir, cette pratique était notamment utilisée pour les brigands afin de servir d'exemple. Mais il y avait également l'écartèlement où le condamné était attaché à quatre chevaux qui tirant dans des directions opposées vont lui disjoindre les membres ; ce mode d'exécution était réservé aux régicides et aux tentatives de régicides. Toutefois, ce supplice reste exceptionnel en France, que seul eut à subir au XVIII^e siècle Damiens, et qui, du reste, parut scandaleux en plein Siècle des Lumières, même s'il s'appliquait à l'auteur d'une tentative de régicide. À tout cela, s'ajoute des châtiments corporels douloureux et dégradants, mais non-mortels, tels que les coups de fouet, les mutilations ou encore le marquage au fer rouge. Il est possible de retrouver une partie de ces châtiments dans les œuvres littéraires de

¹⁵⁷ Typhus : Il s'agit d'infections provoquées par les bactéries de la famille des Rickettsies. La *Rickettsie* sévit à l'état endémique chez les rongeurs qui lui servent d'hôte, y compris les souris et les rats, et est transmise aux humains par des acariens, des puces et des poux de corps. L'arthropode vecteur se développe plutôt là où les conditions d'hygiène sont déficientes, comme celles qu'on rencontre dans les prisons. Les symptômes communs à toutes les formes du typhus sont une fièvre qui peut atteindre 39 °C des maux de tête et un état d'hébétéude et de stupeur (*typho*)

l'époque et notamment dans le conte philosophique de Voltaire *Candide* et plus particulièrement dans le chapitre VI¹⁵⁸. Voltaire est un philosophe des Lumières, toutefois, son but n'est pas de critiquer la cruauté de ces châtements, mais plutôt l'attitude de l'Inquisition, ce faisant il se fait le miroir de son époque en parlant des châtements corporels et douloureux¹⁵⁹.

De surcroît, si la justice navale apparaît comme arbitraire, la justice civile n'est pas forcément plus impartiale et les erreurs judiciaires sont nombreuses. Il existe des exemples fameux notamment ceux révélés par Voltaire, à savoir l'affaire Callas¹⁶⁰ et l'affaire du chevalier de la Barre¹⁶¹.

C'est pourquoi on peut dire que la justice civile à terre peut être parfois aussi arbitraire, mais est aussi plus cruelle dans ses sentences que la justice navale. Pourtant, on peut comprendre que les marins veuillent éviter de se mettre dans des situations où ils pourraient subir ce genre de traitements, ce qui peut en partie expliquer la désertion.

¹⁵⁸ Voltaire, *Candide*, Chapitre VI : Comment on fit un bel autodafé pour empêcher les tremblements de terre et comment Candide fut fessé.

¹⁵⁹ Voir Annexes

¹⁶⁰ Cette affaire commence le 13 octobre 1761 et cherche à faire réhabiliter la mémoire d'une homme pendu.

¹⁶¹ Cette affaire commence en juillet 1765 à la suite d'une dégradation de la statue du Christ. Cependant, Voltaire et Diderot vont se mobiliser pour faire innocenter le chevalier de la Barre accusé à tort

Chapitre II. Le recrutement naval

Le phénomène de marines de guerre nationales était issu d'un long processus et en fait assez récent au début de la guerre de Sept Ans, un peu moins d'un siècle. À cela s'ajoute la constante augmentation du nombre de navires et de canons. La seconde donnée est particulièrement importante car, elle pourrait expliquer qu'un système mis en place au XVII^e siècle pour une flotte plus importante. La méthode peut ne pas être la même lorsqu'il y a pénurie de marin, ou urgence pour armer des navires. L'augmentation du nombre de navires et de canons n'est pas anodine, car on ne recrute pas plusieurs centaines d'hommes de la même manière que plusieurs dizaines, ceci dans un souci d'efficacité.

A. Peut-on parler de l'échec du volontariat ?

Une des méthodes de recrutement des marins pour la guerre fut le volontariat. Le pouvoir et la Marine espéraient que les marins viennent d'eux-mêmes s'enrôler pour compléter les équipages des navires et ainsi servir leur pays.

- En Grande-Bretagne

Dans ce pays, le recrutement naval, est souvent associé à la « press », sans doute, car ce fut un processus traumatisant pour des nombreux marins, mais aussi pour leurs familles. Pourtant, ce n'est pas la méthode que la Royal Navy préférait. Au contraire pour cette institution, le meilleur moyen de fournir des équipages à la flotte était le volontariat¹⁶². Contrairement aux idées reçues, en période de guerre, il y avait toujours beaucoup d'hommes voulant servir leur pays sur la mer. Pour être précis, il faut bien sûr parler de chiffres, et c'est là que se pose un premier problème. De manière globale, il est extrêmement difficile de dire avec certitude quelle est la proportion des marins dans le service qui étaient volontaires.

Au niveau individuel des navires, le nombre des volontaires peut varier entre un tiers et deux tiers de l'équipage¹⁶³, ce qui fait un net écart. Il convient alors de s'arrêter un peu sur ce point pour réfléchir aux raisons de cette disparité. La première d'entre elles vient du

¹⁶² N.A.M RODGER, *The Wooden World*, London, Op cit, 1988, p145.

¹⁶³ *Ibid.*, p146.

commandant du navire. En effet, plus celui-ci à une bonne réputation, plus il aura de chance d'attirer des volontaires. La discipline était stricte, notamment au niveau du code de justice navale. Toutefois, il y avait des capitaines plus sévères que d'autres, ainsi les marins cherchaient à éviter les « enfers flottants ». La chance du capitaine au combat peut aussi avoir une influence sur le choix des marins. Enfin, en ce qui concerne le capitaine, l'attrait qu'il peut avoir sur les marins peut dépendre de sa position sociale. Si le capitaine en question est propriétaire terrien et qu'une partie de ses tenanciers sont des marins, alors il est fort possible que ces derniers aillent s'engager comme volontaires pour faire partie de son équipage.

Durant les trois premières années de la guerre de Sept Ans, il faut noter que le nombre de marins volontaires apparaît comme plus important que le nombre de marins pressés¹⁶⁴.

Tableau 4 - Volontaires et pressés

	1755	1756	1757
Volontaires	9 943	4 662	5 765
Pressés	7 843	4 815	4 295

Tableau 5 - Marins volontaires, 'pressés' et venant d'autres navires

Navires	Période de service	Volontaires	Pressés	Marins venant d'autres navires
Achilles	Janvier 1757-avril 1758	365	45	281
Embuscade	Février 1755 — mai 1761	526	36	304
Arundel	Mai 1758 — janvier 1761	127	25	131
Elisabeth	Février-décembre 1755	431	258	19
Hampton Court	Avril 1755 — mars 1759	809	246	315

Pour se convaincre de l'importance du volontariat dans la marine britannique durant la

¹⁶⁴ *Ibid.*, p145.

Guerre de Sept Ans, il est possible de regarder le détail de plusieurs navires ¹⁶⁵ :

À partir de ce tableau, on peut voir la large part de volontaires dans les équipages de navires, mais aussi que la part des marins pressés est ici la plus faible. Toutefois il est souvent très difficile d'avoir accès aux chiffres des marins qui furent pressés en mer. De plus comme l'accès aux chiffres n'est pas aisé, il peut y avoir des divergences entre les historiens sur la proportion de volontaires servant à bord des navires. Ainsi, Daniel James Ennis affirme quant à lui dans son livre que la part de volontaires dans les navires de guerre dépassait rarement le chiffre de 15 %¹⁶⁶. Cependant, une étude plus récente met en avant que pour la seule année 1755, 13 000 hommes se portèrent volontaire pour la Royal Navy dans les six premières semaines du conflit¹⁶⁷.

Dans la partie précédente, beaucoup de points négatifs de la vie des marines de guerre ont été mis en avant. Cependant, si les marins s'engagent volontairement, cela veut dire l'existence de raison positive pour s'engager.

La première raison de s'engager dans les forces armées de son pays, qu'elles soient terrestres ou navales, est le patriotisme¹⁶⁸. Dans le contexte du XVIII^e siècle, ce facteur a pu jouer un rôle, mais il n'est pas suffisant pour expliquer le volontariat, car il ne se fait pas sans avantages pour les marins. Dans la marine de guerre les équipages sont plus nombreux que dans la marine marchande, ce qui implique qu'il y ait un peu moins de travail sur un navire de combat. De plus sur ces navires, la nourriture est plus abondante et meilleure. Certes, les salaires sont moins élevés dans la marine de guerre¹⁶⁹ que dans la marine marchande, mais dans la marine de guerre, il existe la possibilité de toucher des parts de prises. Un bâtiment ennemi capturé était conduit dans un port pour être évalué et vendu. L'équipage pouvait alors se partager une partie du produit de la vente du navire, mais aussi de ce qu'il transporte hormis les possessions personnelles des marins et des officiers. Ainsi, il est possible à un marin de gagner, en une seule journée, plusieurs années de salaire. Cette possibilité de capturer des navires ne s'applique pas seulement aux bâtiments de combat, mais aussi aux vaisseaux de commerce appartenant aux nations avec lesquels le pays était en guerre. La capture d'un navire de commerce était une perspective assez tentante, car il pouvait apporter une véritable fortune. Ces parts de prises doivent être prises en compte dans l'attrait des marins pour la marine de guerre. Ainsi, elles peuvent influencer sur le choix du navire pour s'engager volontairement. De

¹⁶⁵ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

¹⁶⁶ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang*, Op cit, p12.

¹⁶⁷ J Ross DANCY, *The Myth of the Press Gang*, Op cit, p 58.

¹⁶⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p112.

¹⁶⁹ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

manière générale, les navires de sixième rang étaient privilégiés, et notamment les frégates, plus mobiles et susceptibles d'intercepter les navires de commerce plutôt que les navires de ligne souvent assignés à des blocus et des sièges, et dont les possibilités de capturer des navires, semblent donc plus réduites. Enfin, il y a un autre point qui peut permettre d'expliquer le volontariat pour les navires de guerre de la Royal Navy : il s'agit de la prime à l'engagement. C'est une somme d'argent qui va être versée à tout marin voulant s'engager pour servir sur un navire. Les sommes en question dépendent de plusieurs facteurs, et notamment de la catégorie de la personne qui va s'engager. En effet, un 'able seamen' recevra plus d'argent qu'un 'ordinary seamen' qui lui-même recevra plus d'argent qu'un terrien. De plus en fonction de l'avancement des guerres et des modifications des besoins en hommes, le taux des primes a pu varier.

Tableau 6 - Primes à l'engagement volontaire pendant la guerre de Sept Ans

Date	Sommes
1755	£16803 0s 0d
1756	£16335 10s 0d
1757	£11676 10s 0d
1758	£9406 0s 0d
1759	£12767 10s 0d
1760	£8868 0s 0d
1761	£4312 10s 0d
1762	£16121 10s 0d

Il n'est pas possible de transformer ces chiffres en nombre d'hommes à cause de la disparité des sommes individuelles touchées en fonction des marins et des années. Il est délicat de faire des conversions entre les valeurs des monnaies anciennes et les monnaies actuelles, toutefois, en comparant cette somme au salaire d'un marin, elle représente plusieurs mois de salaires.

Il s'agit donc d'une somme importante, ce qui montre que la Royal Navy accorde un véritable intérêt au volontariat dans le processus de recrutement des équipages. Cette pratique représente pour la guerre de Sept Ans un total de plus de 50.000 livres, à titre de comparaison, la construction, entre 1758 et 1760, à Chatham, du HMS Bellona, un navire de ligne de 74

canon, coûta la somme de 43.391 livres. Un terrien recevait une prime inférieure à celle des marins recrutés. La Royal Navy comme les capitaines n'aimaient pas recruter des terriens, car ces derniers n'étaient pas formés aux métiers et à la vie en mer. C'est pourquoi leur proportion doit rester largement minoritaire pour le bon fonctionnement d'un navire. Cependant, en temps de guerre, pour compléter un équipage, cela devenait nécessaire. Les officiers préféraient, lorsque cela leur était possible, recruter eux-mêmes des terriens, et pour ce faire ils s'appuyaient en règle générale sur leurs attaches avec leurs régions d'origine. La chose était plus facile si l'officier était un propriétaire terrien, car il pouvait recruter des gens parmi ses locataires.

- **An Act for the better Encouragement of seamen in his Majesty's Service, and Privateers, to annoy the enemy**

Ce document est un acte du parlement britannique voté en 1741 et prolongé en 1743. Comme son titre l'indique, il a pour but d'encourager les marins à s'engager dans la Royal Navy pour le service du roi. Il fut publié en 1744 par Robert et Thomas Baskett, imprimeur officiel du roi George II.

Le préambule précise : « for the encouragement of his faithful subject serving on board his ships of war and privateers, been graciously pleased, by his Royal Declaration, bearing date The Twenty ninth of March, one thousand seven hundred and forty four, to grant, that the flag officers, Commanders, and Officers, Seamen, Marines and Soldiers on Board every Ship or Vessel of War in His Majesty's Pay, and on Board Privateers, shall have the sole Interest and Property of and in all and every Ship, Vessel, Goods and Merchandises and Effects, which they shall take during the Continuance of this War against France, being first adjudged lawful prize in any of His Majesty's Courts of Admiralty of Great Britain or Ireland, or any of His plantation in America, or other the Dominions of Great Britain.»¹⁷⁰

En substance, cette partie du préambule prescrit que pour encourager, les officiers, les marins, les marines et les soldats à s'engager à servir sur les navires de guerre de Sa Majesté, il est consenti que lesdits officiers, marins, marines et soldats servant à bord des navires de guerre de sa majesté où à bord de corsaires, pourront garder l'entière propriété de tout navire ou vaisseau, biens ou marchandises saisie à bord d'un navire ennemi durant la durée de la guerre avec la France, si cette capture a été déclarée légitime et légale par une cour de l'Amirauté en

¹⁷⁰ Voir annexes.

Grande-Bretagne ou dans une autre cour de l'Amirauté d'une possession Britannique. Ensuite, le préambule fait exactement la même prescription pour les prises ennemies durant la guerre contre l'Espagne¹⁷¹. En d'autres termes, cet Acte du parlement décrète qu'un bon moyen pour encourager les marins à s'engager dans la Royal Navy est de leur adjuger la propriété des prises de guerre déclarés légales. Sur le principe, cela revient à leur faire miroiter la possibilité de gains importants. En effet, la Royal Navy et surtout les corsaires ne s'attaquaient pas uniquement aux navires de guerre de la puissance adverse, mais également à ses navires de commerce. Le XVIII^e siècle est une époque de grand développement pour le commerce maritime international, ce qui veut dire que chaque année une véritable fortune naviguait sur les mers et la capture de navires marchands pouvait assurer une somme confortable à chaque membre d'un équipage.

Cet Acte du parlement n'est pas le seul à avoir été voté dans le but d'encourager les marins à s'engager comme volontaires pour le Service dans la Navy. Il fait référence à un autre Acte du parlement: "*An act for the more effectual securing and encouraging the Trade of His Majesty's British subject in America and for the encouragement of seamen.*" Il explique notamment que pour comprendre comment fonctionnent certaines dispositions de l'Acte de 1744, il est nécessaire de connaître les dispositions de l'Acte précédent.

- **An act for the more effectual securing and encouraging the Trade of His Majesty's British subject in America and for the encouragement of seamen**

Cette loi traite de plusieurs points et en particulier de l'encouragement des marins par le biais financier que représentent les prises. Il indique que seul les Officiers Généraux, les Officiers, les Officiers marinières

Tableau 7 - Lois sur le recrutement maritime

Date	Nom	Référence
1756	Public Act, 29 George II, c. 34	HL/PO/PU/1/1756/29G2n115
1757	Public Act, 31 George II, c. 10	HL/PO/PU/1/1757/31G2n36
26 Jan 1757-8 Nov. 1758	Main Papers	HL/PO/JO/10/2/46
1758	Public Act, 32 George II, c. 25	HL/PO/PU/1/1758/32G2n60
1759	Public Act, 33 George II, c. 19	HL/PO/PU/1/1759/33G2n73
1762	Public Act, 2 George III, c. 16	HL/PO/PU/1/1762/2G3n56

¹⁷¹ Idem.

- **Les lois pour encourager les marins volontaires en Grande-Bretagne.**

Comme le montre les deux exemples précédents, il n’y avait pas qu’une loi en Grande-Bretagne pour chercher à encourager les marins à s’engager volontairement dans la Royal Navy. La plus ancienne dans les archives du Parlement à Westminster date de 1695 sous le règne de William III, il s’agit du *Public Act, 7 & 8 William III, c. 21*¹⁷². Pendant la Guerre de Sept Ans, il y eu une véritable explosion de ces lois :

Ainsi, pendant la guerre de Sept Ans, il y a 6 références de lois pour encourager les marins à s’engager dans la Royal Navy. Cela montre et confirme que c’était pendant les conflits qu’il y avait le plus de pression sur le volontariat comme système de recrutement. Ensuite, il n’y a pas d’autre loi avant la Guerre d’Indépendance Américaine. En effet, il faut attendre 1779 pour voir une nouvelle loi sur le thème de l’encouragement des marins. Cette date de 1779 n’est pas anodine, elle représente un point dans le conflit qui suit l’entrée de la France dans le conflit et possiblement l’Espagne qui elle entre dans le conflit en 1779, mettant plus de pression sur la Royal Navy face à **ces deux grandes puissances navales**.

Tableau 8 - Lois sur le recrutement maritime

Date	Nom	Référence
1779	Public Act, 19 George III, c. 67	HL/PO/PU/1/1779/19G3n197
1780	Public Act, 20 George III, c. 23	HL/PO/PU/1/1780/20G3n66
1780	Public Act, 21 George III, c. 15	HL/PO/PU/1/1780/21G3n36

Il y a moins de lois pendant ce second conflit, cependant, il y en a eu deux en 1780, une année qui marque l’entrée de la Hollande dans le conflit contre la Grande-Bretagne.

Dans son ouvrage sur la Royal Navy, N.A.M Rodger présente un graphique¹⁷³ qui exprime le pourcentage de marins ordinaires et de terriens qui furent recrutés, en fonction de l’âge. La majeure partie d’entre eux sont plutôt jeunes, ce qui permet de les former plus facilement. Le deuxième graphique¹⁷⁴ indique l’âge des marins qualifiés dans la Royal Navy, ils sont globalement plus âgés. On pourrait faire un troisième graphique avec l’âge des officiers-

¹⁷² Parliamentary archives : HL/PO/PU/1/1695/7&8W3n45.

¹⁷³ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p360.

¹⁷⁴ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

mariniers. Ces officiers sont en fait des subalternes sur le navire entre les marins et les officiers, avec des fonctions spécifiques. Dans cette classe, on retrouve deux catégories de personnes : des aspirants avancés dans leur formation avant de passer l'examen de lieutenant, mais on trouve aussi des marins qualifiés justifiant de savoir-faire et d'expérience. C'est ce qui explique que l'on trouve plus d'hommes dans les tranches d'âge les plus hautes. Cela montre une évolution dans la vie du marin, ce qui évoque la possibilité de faire carrière dans la marine, et cela, en fonction des mérites nautiques et non pas de la fortune et de l'éducation. Bien sûr, cela ne concerne que les officiers-mariniers et non les officiers, sauf bien sûr dans certains cas. Cette possibilité de carrière, avec une reconnaissance du travail accompli et un statut social qui en découle, est à prendre en compte dans l'attrait que les marins peuvent avoir pour la Royal Navy et par conséquent intégrer les équipages comme volontaires. Ce processus fournit donc incontestablement un grand nombre de marins à la Grande-Bretagne. Cependant, quand le conflit s'intensifie et que le besoin en hommes s'amplifie, alors le volontariat devient insuffisant.

Il fallait alors avoir recours à d'autres procédés de recrutement pour compléter les équipages, mais même dans ce cas-là, il y avait toujours des volontaires. Par conséquent, le volontariat fut une bonne politique, même si elle était parfois insuffisante.

Pour encourager le volontariat la Royal Navy avait recours à des affiches de recrutement pour les volontaires l'exemplaire le plus ancien conservé date de la guerre de Sept Ans et plus particulièrement de 1760¹⁷⁵. Il s'agit d'une affiche de petite taille a été relié avec d'autres archives pour former un livre, ce qui en rend la lecture difficile. Cependant, un fac-similé de cette affiche se trouve dans les annexes. Cette affiche a un format particulier, avec un très long texte en petits caractères à l'exception du titre et des armes du roi en haut de la page. Il est alors possible de penser que la personne ayant créé l'affiche estimait que ces deux éléments étaient suffisants pour attirer l'œil du marin qui devait ensuite lire le texte dont voici une traduction se trouve aussi en annexe.

Cette affiche demande des volontaires pour s'engager dans la marine, mais aussi dans l'armée de terre. Le lieu de ce recrutement de marins ou de soldat, ne se trouve pas en Angleterre, ni même en Grande-Bretagne, mais en Irlande et plus particulièrement en Irlande du Nord dans le comté d'Ulster. Le premier paragraphe traite de la situation militaire actuelle de la Grande-Bretagne, la phrase : « Nos ennemis perfides vont exercer leurs plus grands efforts pour nous atteindre et se remettre des nombreuses pertes et défaites qu'ils ont souffert grâce au

¹⁷⁵ NMM Greenwich, ADM/B/165.

Glorieux succès de nos armes sur mer comme sur terre. » Fait référence d'un point de vue maritime aux défaites françaises à la bataille de Lagos et à celle des Cardinaux, toutes les deux en 1759 et qui marquent la suprématie maritime britannique dans ce conflit. La référence à ces batailles est confirmée dans le même paragraphe par la phrase : « Qui ont cherché par une invasion à nous réduire au plus bas ». En effet, le but avoué de la flotte assemblée à Brest avait pour but de monter une invasion de la Grande-Bretagne, ce qui déboucha sur la bataille des Cardinaux. De plus, il y avait un projet, ou tout du moins une rumeur que la flotte de la Méditerranée avait pour but de rejoindre la flotte de Brest, ce qui déboucha sur la bataille de Lagos. Pour les victoires de l'armée de terre, du côté britannique, elles se déroulent en Amérique du Nord, avec la prise de Louisbourg en 1758 et la prise de Québec en 1759. Cependant, on peut également sentir la prise de conscience d'une certaine lassitude pour un conflit qui dure depuis plus de quatre ans et qui pèse sur les finances publiques et le moral de la population. C'est pourquoi les efforts supplémentaires qui sont représentés par cette demande de volontaires dans l'armée et la marine sont fait dans le but de pouvoir presser une paix favorable à la Grande-Bretagne et à ses alliés.

Le second paragraphe explique que tous les marins seront acceptés dans la Navy, mais en plus, ils garderont le poste qu'ils occupaient dans la marine marchande, ce qui marque une certaine forme de reconnaissance. La Navy permettait également aux terriens de s'engager volontairement. Cela marque qu'il y avait un manque de marins à cette époque, car les terriens n'étant pas formés aux métiers de la mer, leur utilité immédiate sur un navire était limitée. Cette idée que la Navy manquait réellement de marin est aussi visible plus loin dans l'affiche quand elle traite du cas des déserteurs. Dans la Navy, le véritable fléau que représentait la désertion était lourdement puni notamment pour dissuader les marins d'essayer. Cependant, cette affiche traite du cas des déserteurs d'une façon beaucoup plus clémentine. En effet, elle annonce que sauf en cas d'attitude lâche, ce qui serait de désertir en face de l'ennemi, la Navy recevrait les déserteurs sans aucune punition ou retenues de salaires s'ils reviennent volontairement.

Le troisième paragraphe cherche à rassurer les volontaires qui s'engageraient dans la Navy. Il met en avant que cette institution aurait à cette époque une mauvaise réputation, notamment en termes de discipline. Il faut comprendre par ce terme que la discipline était trop stricte et que le comportement de certains officiers qui se rapprochaient de la « tyrannie », ce que l'on pourrait cataloguer comme de la violence ou des abus d'autorité. Le texte met cette rumeur sur le compte de l'ennemi qui chercherait ainsi à décourager les marins comme les terriens de s'engager dans la marine. En effet, elle annonce que sauf en cas d'attitude lâche,

ce qui serait de désertir en face de l'ennemi, la Navy recevrait les déserteurs sans aucune punition ou retenues de salaires s'ils reviennent volontairement. Toutefois, il n'est pas possible de totalement réfuter cette mauvaise réputation, c'est pourquoi le document explique que si cela à exister c'est une chose du passé et que le gouvernement a veillé à ce que cela n'existe plus. Ce n'est pas la première fois que cette affiche vante l'action du gouvernement. C'est une chose nécessaire. Cette affiche s'adresse aux habitants de Londonderry dans le comté d'Ulster en Irlande et cherche également à s'assurer de la loyauté des Irlandais envers la couronne, ainsi limitant le danger d'une invasion française. A cette époque, l'Irlande était une colonie administré par un Lieutenant Général au château de Dublin. Pour les Irlandais, la présence britannique était vécue comme une occupation militaire. C'est pourquoi il était vital de montrer aux habitants de la ville que le gouvernement britannique était le meilleur gouvernement possible. Ce rappel est important, car il a lieu après la Bataille de Carrickfergus en février 1760. Cette bataille marque une tentative française d'invasion en Irlande, une force de 600 hommes sous les ordres de François Thurot.

Cette tentative fut un échec, mais servit de "piqûre de rappel" pour les autorités britanniques. Cette idée d'union qui lierait l'Irlande et le Grande-Bretagne est abordée plus loin dans le texte avec le court paragraphe suivant : « Maintenant, il n'y a plus de Sectes ou de Partis Anglais, Écossais ou Irlandais, mais comme un seul homme nous devons tous nous élever pour défendre notre Pays et poursuivre l'Intérêt Commun avec nos vies et nos fortunes ». L'élément patriotique de l'engagement volontaire dans la Navy ou dans l'armée est également mis en avant à la fin de l'affiche par la phrase « Dieu Sauve le Roi ».

Enfin, après avoir flatté le marin pour ses victoires, après l'avoir rassuré sur son sort une fois dans la marine ; l'affiche utilise un autre élément pour trouver des marins, l'attrait financier. Ainsi, on apprend que le gouvernement offrait une prime assez importante pour trouver des marins, jusqu'à cinq livres pour les marins qualifiés. En plus de cela, la corporation de la ville offrait une prime supplémentaire.

Un autre exemple est celui d'une affiche de 1775¹⁷⁶ (voir annexes), demandant des volontaires pour servir à bord d'une flotte. Elle donne le nom de l'officier en charge du recrutement maritime, Lieutenant James Ayscough, mais aussi du navire sur lequel il servait, ainsi qu'un point de rendez-vous pour que les marins sachent où le trouver. Le rendez-vous en question était une taverne, un lieu public, facilement accessible. Mais cela permettait aussi de

¹⁷⁶ Hilton, All true-blue British hearts of oak 1775, National Maritime Museum, 659.133.1:355.216:094.

promettre aux marins au moins des boissons gratuites et peut être un repas, ce qui pouvait être attractif et donc faire venir les marins. Ensuite l'affiche renseigne sur les localisations des flottes, Portsmouth, Chatham, Plymouth et Sheerness, ainsi que les noms des commandants de chacune de ses flottes. Cette information était importante dans le cadre du recrutement de volontaires. En effet, chaque commandant avait une réputation dans le monde naval, en ce qui concerne la discipline, mais aussi la chance. Cela jouait un rôle moins important dans le cadre d'une flotte que dans celui d'une croisière indépendante, du fait des possibilités plus réduites de faire des prises, mais cela restait un facteur, en prévision d'une bataille. Cependant, la présence du nom des navires est aussi un indicateur à mettre dans la même ligne d'idée, cela permettait à un marin de savoir, ou au moins de pouvoir chercher à savoir si c'était un navire heureux ou un enfer flottant du fait de l'attitude des officiers et des officiers-mariniers.

Ensuite, après avoir attiré l'œil des marins et des lecteurs avec les gros caractères, en plus petit, l'affiche offre une prime de deux livres pour les marins ordinaires et trois livres pour les marins qualifiés. Ce n'était pas une grosse somme si l'on la compare aux sommes dont va parler la citation suivante, ce qui tendrait à prouver que ce n'était pas un moment où le recrutement maritime était désespéré. Toutefois cette prime et tous les autres frais pris en charge, telles qu'une allocation pour couvrir les frais de déplacement vers les flottes et le transport gratuit en voiture, montrent qu'il était possible d'être attractif financièrement pour les marins. Enfin, après la carotte, vient le bâton, et cette affiche contient aussi une forme de menace. Elle offre en effet, une prime pour toute information pouvant conduire à l'impressionnement de marins. La menace est donc traduisible sous la forme suivante, marins engagez-vous volontairement pour vous éviter de perdre de l'argent et d'avoir à subir les violences de la press. Cela montre également qu'il y avait un véritable besoin de marins à ce moment-là. Cette idée est renforcée par le nombre de navires présent sur cette affiche à savoir vingt-six navires. Ce document a été publié en 1775, même si nous ne connaissons pas la date précise. Il y aurait donc une possibilité qu'il ait été fait après le début de la Guerre d'Indépendance, après la bataille de Bunker Hill le 17 juin 1775.

Pour terminer, sous la liste des navires, il est mentionné qu'il y avait également des places disponibles sur des frégates et des sloops, dont les noms ne figurent pas sur la liste. Cette liste ne représente pas seulement des navires de lignes, puisque sur le côté droit il y a notamment La Minerva, 32 canons, ce qui la place dans la catégorie des frégates lourdes ; et Le King Fisher, 16 canons, ce qui le place dans la catégorie des sloops ou peut être des briques, en tout cas un petit croiseur. Ainsi, si ces autres navires ne sont pas sur la liste, on pourrait en déduire que ses

croiseurs ne faisaient pas partie de la flotte et donc qu'ils pouvaient être armés pour des croisières indépendantes, ce qui représentait pour les marins plus de chances de capture de navires marchand ennemis et donc de part de prises.

Le troisième exemple est une affiche pour le recrutement de volontaires pour servir dans la marine en Grande-Bretagne (voir annexes). L'estimation de la date de ce texte est de 1796, d'après le Musée de la Marine de Greenwich, cette estimation vient de la présence des armes de la Grande-Bretagne, en haut de l'affiche, le fait que le pays soit en guerre contre l'Espagne et la date du 14 décembre. Cependant, cela reste une estimation. Même si sa date place cette affiche en dehors du cadre chronologique, il s'agit d'un exemple intéressant car il utilise justement l'Espagne comme un ennemi. En effet dans la période de cette étude, elle fut ennemie de la Grande-Bretagne pendant la Guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance d'Américaine.

Cette affiche utilise des arguments assez classiques pour attirer les marins ou même les terriens ; à savoir la délivrance d'une prime même si le montant n'est pas fourni, mais aussi la mention de rations généreuse. La promesse de repas réguliers pouvait faire venir des volontaires face à la marine marchande où il y avait moins d'assurance, ou même dans le cas des terriens pour certains journaliers qui n'étaient pas sûrs de travailler tous les jours. Plus rare est la mention de versements mensuels d'argent à la famille. Toutefois il s'agit d'un argument assez persuasif. Il adresse la considération du service pour « la misère des gens de mer ». En effet, un des soucis pour les marins était : comment assurer la subsistance de leurs familles quand ils étaient en mer.

Enfin le dernier argument est également classique, celui des parts de prises. Il s'agit de la part que reçoit chaque homme à bord quand un navire ennemi est capturé puis revendu ainsi que son contenu est ses canons. Dans le cas d'utiliser l'Espagne comme un argument, les parts de prises impliquaient des Galions. Cela référence à la Flotte des Indes qui transportait l'or, l'argent et un grand nombre d'autres produits venant de l'empire espagnol, vers la péninsule Ibérique. Pour donner un exemple de combien cela pouvait être un argument de choc, il est possible de lire *les Chroniques de Portsmouth* par WH Saunders : « In May 17th, 1762. On the breaking out of the Spanish war the " Active," and " Favourite» being on a cruise off Cadiz, they fell in with, and captured, without resistance, the " Hermione," a large register ship from Lima. She was the richest prize made during the war; the net proceeds of the cargo, when all charges had been paid, were distributed in the following manner (Extracted from the Navy Chronicle):

Cela se traduit par : “le 17 mai 1762, au début de la guerre avec l’Espagne, *L’Active* et *Le Favorite*, faisant une croisière au large de Cadiz capturèrent *L’Hermione* de Lima sans aucune résistance. Ce fut la plus grosse prise de la guerre. Le bénéfice de la vente du cargo une fois toutes les charges payées fut distribué de la façon suivante :

A l’Amiral, Sir Charles Saunders, et au Commodore Sir Piercy Brett	64,963 livres 3 shillings 9 pence
Le Capitaine, Sir Richard Dacres	66.053 livres 3 Shillings 9 pence
Les trois officiers	13.004 livres 14 Shillings. 1 pence chacun
Les 8 officiers marinières	4,336 livres 3 shillings 2 pence chacun
Les 150 marins et marines	485 livres 6 shillings 4 chacun

La part du second navire est légèrement inférieure du fait que la prime pour la capture ou destruction des canons adverse fut versé à « *L’Active* ». Il est toujours difficile de de comparer des sommes d’argent avec la monnaie d’aujourd’hui. Selon certaine estimation, pour les officiers supérieurs et l’Amiral, cela représenterait plusieurs millions de livres. Une autre estimation plus parlante est que chaque marin ou marine reçu pour cette seule action l’équivalent de plus de trente ans de salaire.

Avec une telle prise, on peut comprendre pourquoi l’affiche utilise les galions espagnols pour recruter des marins.

- **En France**

La Marine Royale française fit une tentative pour baser son recrutement naval sur le volontariat. Dans l’idée, cette institution voulait elle aussi se montrer attractive pour les marin. Il y avait plusieurs raisons à cela. Il s’agissait d’empêcher les marins français d’aller servir des puissances étrangères, ce qui était doublement pénalisant pour le pays, en affaiblissant la Marine Royale, mais aussi en renforçant la puissance des ennemis de la France. De plus, un matelot volontaire était plus efficace dans l’accomplissement de son devoir sur un navire. Cela limitait également les problèmes de discipline ou de désertion, deux fléaux pour les équipages. Ce processus s’appuyait sur une idée largement répandue en France comme en Grande-Bretagne que la réserve de marins était largement suffisante pour fournir des équipages.

Toutefois, cette tentative se solda par un échec, le nombre de marins recruté ne fut pas suffisant pour armer les navires de la flotte comme il avait été prévu. Aussi pour compléter les compagnies de navires le pouvoir dut utiliser la presse comme méthode de recrutement, c'est-à-dire un procédé contraignant de recrutement forcé des équipages. Donc la mise en avant du volontariat comme processus pour fournir des équipages à la flotte fut considérée comme un échec par la France, car il ne suffisait pas en lui-même pour fournir tous les marins nécessaires. Ce pays décida donc de rechercher des nouvelles formes de recrutement pour sa marine. Cependant, cela ne voulait pas nécessairement dire que le volontariat allait totalement disparaître en France. En effet, l'Ordonnance de Louis XIV concernant la marine de 1689, contient un article permettant aux marins de continuer à servir volontairement sur les navires du roi. Toutefois ce volontariat ne dispenserait pas les marins en questions du service obligatoire. L'échec du volontariat doit donc être considéré comme l'échec du volontariat comme seul mode de recrutement, ou comme mode de recrutement principal dans la marine. Pour autant le volontariat ne disparaît totalement de la marine française, le journal de bord du Conquérant indique la présence de plusieurs volontaires à bords pour l'année 1779¹⁷⁷

¹⁷⁷ AN Marine C⁶ 557, Rôle du Conquérant, 1779.

B. La mise en place de méthodes plus contraignantes pour les marins

Pour la Grande-Bretagne le volontariat était un échec relatif, car il ne permettait pas à la Royal Navy de recruter suffisamment de marins pour assurer le service du pays. Toutefois, cette institution décida de conserver le volontariat comme principale méthode de recrutement, de sorte que les processus plus contraignants ne furent utilisés que pour compléter les équipages en plus de ce qu'apportait le volontariat et en cas de pénurie.

En France en revanche, le volontariat fut considéré comme un échec total et ce pays se lança dans la recherche de nouvelles méthodes de recrutement avec l'idée d'être le plus efficace possible. Cette méthode fut elle aussi contraignante. Cela marque une apparente différence entre les deux pays.

- En France

La grande rupture dans le recrutement naval dans ce pays est bien antérieure à la guerre de Sept Ans, puisqu'elle date du règne de Louis XIV et plus particulièrement de l'action de son ministre Colbert. En effet, dès 1662, la Marine royale était en réalité sous sa direction. De Lyonne, secrétaire d'État à la Marine, ne faisait que contresigner les décisions de Colbert¹⁷⁸ et en 1669, les attributions de Colbert furent officiellement reconnues par Louis XIV. L'action militaire de Colbert dans le cadre de la marine est largement à mettre en rapport avec ses théories économiques¹⁷⁹, plus connues sous le nom de colbertisme¹⁸⁰. Dans ce cadre, une marine de commerce importante apparaît comme nécessaire dans le cadre du grand commerce international et colonial. Cependant, Colbert estime qu'une telle marine ne pourrait survivre sans la protection d'une marine de guerre. Cette idée de Colbert comme fondateur de la marine de guerre moderne en France est reprise par Etienne Taillemite qui met en avant la volonté du ministre de "sortir de l'archaïsme"¹⁸¹. Toujours pour cet auteur, ce qui fait la spécificité de ce ministre c'est d'avoir réussi même inégalement là où tous les autres avant lui, y compris

¹⁷⁸ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 22.

¹⁷⁹ *Ibid.*, p23.

¹⁸⁰ Théorie économique qui prévoit que l'on mesure la puissance et la grandeur d'un état à la quantité d'argent dont il dispose. Ainsi il faut conserver sa masse monétaire en empêchant le pays de se fournir à l'extérieur, c'est-à-dire limiter les importations, tout en créant un excédent national qui permet une vente en dehors des frontières du Royaume, c'est-à-dire encourager les exportations.

¹⁸¹ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignoré de la marine française*, op cit, p 91.

Richelieu avaient échoués¹⁸². Il ne faut pas cependant nier l'action de Louis XIV qui même s'il n'a jamais vraiment eu de vision de la puissance stratégique de la mer a toujours soutenu son ministre, au point que François Bluche a pu écrire "notre armée navale est devenue en 1676 la première du monde, c'est par la volonté du roi"¹⁸³.

Avant l'arrivée de Colbert, vers 1660, c'étaient les officiers du navire qui recrutaient eux même les marins et officiers marinières pour servir sur le navire dont ils avaient la charge, ils touchaient pour chaque marin recruté une prime de 10 livres¹⁸⁴. Colbert pensa d'abord à mettre en place un système basé sur les paroisses¹⁸⁵ maritimes, chacune d'entre elles devant fournir un nombre de marins proportionnel à leur taille, mais aussi aux besoins du service. Le roi, par un arrêt de son conseil, déterminait le nombre de marins nécessaires. Cependant, la localité avait la possibilité de se soustraire à cette obligation, par le versement d'une taxe de 12 livres par matelot et par mois de service, selon une disposition prévue par l'arrêt du Conseil du roi du 17 mai 1662¹⁸⁶. Cette idée n'est pas sans rappeler le système de recrutement naval du royaume de Suède à la même époque. On voit déjà se dessiner l'idée d'un service forcé sur les flottes du roi. Mais cette tentative de Colbert ne fut pas une réussite, dans la mesure où les communautés préféreraient payer la somme en argent plutôt que de voir leurs hommes partir. De fait, si le trésor royal pouvait y trouver un bénéfice, la marine, quant à elle, manquait toujours d'hommes. De plus, même l'argent ne rentrait pas comme il aurait dû. Ainsi, le 25 décembre 1662, le duc de Mercœur écrivait : 'Il nous eut fallu Monsieur user de contraintes et exécutions violentes pour tirer payment au pied de l'arrêt du conseil et peut être n'en fussions pas venus à bout, au lieu que les procureurs du pays ont fermé les yeux et chacun a payé de gré à gré, flatté d'un peu de diminutions »¹⁸⁷. Donc, même sur le plan financier, on peut ici parler d'un échec. Cela conduit à user d'une politique d'expédients qui fut très mal vécue et qui conduisit à la fermeture de ports de commerce pour enrôler les marins et à de nombreuses désertions.

Colbert supportait mal ce désordre et voulait mettre en place une réglementation simple et précise de manière à toujours trouver des hommes en cas de besoin, sans bouleverser le commerce¹⁸⁸. Deux priorités s'imposent alors : restaurer la confiance des matelots dans la

¹⁸² *Ibid.*, p 92.

¹⁸³ François BLUCHE, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986, p 198 et 378.

¹⁸⁴ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, op cit, p 151.

¹⁸⁵ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 24.

¹⁸⁶ Bibliothèque Nationale, *Mélanges de Colbert*, Vol CXVIII, fol 997

¹⁸⁷ Bibliothèque Nationale, *Mélanges de Colbert*, vol. CXVIII, fol. 996

¹⁸⁸ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 28.

justice du roi pour assurer qu'il n'y aura plus d'abus et faire revenir les marins français servant à l'étranger.



James Macgovan William Davie , *The Gallant Action off the Isle of Man where the brave Captain Elliott defeated Thurot 28th of February 1760*¹⁸⁹.

Afin de les attirer dans le service, il propose la mise en place d'une forme de 'demi-solde' pour garder les marins en temps de paix. Ainsi, ils recevraient une solde entière ainsi que leur nourriture pendant le service du roi en mer et cinq sous par jour en dehors de cette période de service avec la permission de pratiquer la pêche le long des côtes¹⁹⁰, cela pour un engagement de 3 à 4 ans¹⁹¹. Dans ce cadre, on voit plutôt un rapprochement avec le volontariat. Mais cette tentative est encore un échec, car il ne se présente pas assez de volontaires et l'on doit encore une fois avoir recours à des expédients. Ainsi, le 16 février 1667, Louis XIV signe une ordonnance pour fermer les ports de Normandie et de Picardie¹⁹². On essaye d'ordonner le même mois aux marins français de revenir de l'étranger, mais surtout l'ordonnance du 4 mars 1667 fait obligation aux capitaines « de contraindre les matelots par toutes sortes de voies, s'ils

¹⁸⁹ <http://www.themaritimegallery.co.uk/prints-pre-1900.php>

¹⁹⁰ Il est important de préciser le long des côtes, car cela exclu la pêche lointaine et notamment la pêche à la morue au large de Terre Neuve et de la côte Américaine, qui est une activité économique importante à l'époque. C'est une pêche lointaine qui n'aurait pas permis au marins de servir rapidement sur leurs navires de guerre en cas de conflit.

¹⁹¹ Jacques CAPTIER, Op cit, p 28-29.

¹⁹² AN Marine B⁷, fol 16.

refusent de s'engager volontairement »¹⁹³. C'est un second échec pour le ministre qui se voit obligé de prendre des mesures qu'il n'aime pas à très courts intervalles de seulement quelques mois¹⁹⁴. Il lui fallait donc repenser tout le système de manière à connaître le nombre de marins disponibles, mais aussi d'éviter les désordres précédents.

• Le système des classes.

La première ordonnance traitant de ce sujet est signée le 22 septembre 1668¹⁹⁵. L'idée principale est de permettre aussi bien à la Marine Royale qu'à la marine marchande de fonctionner. La mise en place de ce système ne s'est pas faite en une seule fois. Il s'agit d'une série de textes législatifs, car on peut remarquer que chaque texte correspond à une province maritime du royaume. Ainsi, le 4 septembre 1664 est signé une ordonnance pour les marins de Bretagne¹⁹⁶. Etienne Taillemite confirme la naissance du système des classes à Rochefort en novembre 1668¹⁹⁷, puis cet essai fut ensuite élargi à l'ensemble des province littorales de France¹⁹⁸.

La première étape est l'établissement des rôles, afin de connaître de manière précise le nombre de marins disponibles¹⁹⁹. Pour ce faire, les lieutenants-généraux de chaque province, assistés par un commissaire de la Marine désigné par le roi, devaient faire une tournée dans chaque paroisse maritime, comme le montrent les instructions aux lieutenants-généraux de Bretagne, du 4 septembre 1669²⁰⁰. Dans le même temps, les officiers-mariniers et les marins devaient se faire inscrire sur les rôles de leur évêché de résidence, toujours selon une ordonnance du 4 septembre 1669²⁰¹.

Ces deux dispositions avaient pour but que nul ne puisse échapper au service du roi, ce qui démontre clairement l'idée que le service dans la Marine Royale était devenu une chose obligatoire, mais aussi que la charge de ce service devait être également répartie entre les gens

¹⁹³ Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl 854, fol 69.

¹⁹⁴ Jacques CAPTIER, , *Op. cit.* p 32.

¹⁹⁵ AN Marine B⁷, fol 135.

¹⁹⁶ AN Marine B⁸, fol 119.

¹⁹⁷ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignoré de la marine française*, *Op. cit.* p 105.

¹⁹⁸ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *op cit*, p 152.

¹⁹⁹ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op cit*, p 41.

²⁰⁰ AN Marine B⁸, fol 116.

²⁰¹ AN Marine B⁸, fol 119.

de mer²⁰². Sur ces rôles, on trouvait différentes informations telles que : le nom, l'âge, la qualité, le signalement complet des marins ainsi que le nombre de voyages qu'ils avaient effectués²⁰³. Ces derniers éléments suivent les instructions au Sieur d'Oppède du 5 janvier 1670, précisant que le commissaire de la Marine dresserait le rôle des gens de mer en « faisant mention de la fonction dans laquelle ils ont servis soit d'officier-marinier, soit de matelot et du nombre de leurs voyages, de leur âge, poil, taille et autres signes, en sorte qu'il ne puisse être trompé sur la qualité de chacun »²⁰⁴. Par la suite, on devint plus exigeant avec les informations qui devaient figurer sur le rôle, de sorte qu'on y ajouta l'adresse du domicile du marin, ainsi que le signalement de sa femme et le nombre de ses enfants²⁰⁵. Ces dispositions peuvent représenter les débuts de la conscription telle qu'elle fut pratiquée en France jusqu'à la suspension du service militaire.

Ensuite, les rôles étaient répartis dans les évêchés, eux-mêmes divisés en « autant de départements qu'il était nécessaire pour former des équipages de vaisseau de 300 hommes »²⁰⁶. Les marins de ces départements étaient alors divisés en 3 ou 4 classes. Chaque année, une classe était réservée pour le service du roi, qui recevait en conséquence une solde et ne pouvait pas servir sur les navires marchands. Il s'agissait d'un système rotatif, chaque classe servant un an, de manière à ce que le poids du service soit réparti. Ce modèle est comparable avec le principe de l'assolement triennal en agriculture.

Il était pris également des dispositions pour rendre ce système plus acceptable, le choix même du mot classe a une fonction de flatterie puisqu'il fait référence à *Classis*, la flotte impériale de la Rome Antique²⁰⁷. Ce n'était pas là la seule mesure par exemple, comme le montrent les instructions au Sieur Dorinville de mars 1680, on cherchait à éviter que des marins de la même famille se retrouvent dans la même classe, afin de limiter l'impact sur le revenu de la famille²⁰⁸. Afin de permettre une meilleure efficacité, les marins les plus jeunes étaient placés dans la classe la plus éloignée en termes d'année de service afin qu'ils aient le temps d'acquérir plus d'expérience et de force²⁰⁹. Chaque 1^{er} janvier, la liste des marins devant servir était publiée

²⁰² Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 41.

²⁰³ AN Marine, B³, fol 434.

²⁰⁴ AN Marine, B³, fol 434,

Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 42.

²⁰⁵ AN Marine, B⁴², fol 145.

²⁰⁶ Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit. p 42.

²⁰⁷ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, op cit, p 152.

²⁰⁸ AN Marine, B⁴², fol 145.

²⁰⁹ AN Marine, B⁴², fol 145

et pour que l'information circule correctement une partie de la société civile était mise à contribution et notamment le clergé qui devait lire durant la messe la liste des matelots appartenant à la classe en service ainsi que la liste de tous ceux qui avaient fait défaut. Le clergé utilisait alors son influence pour engager ses paroissiens à obéir au roi²¹⁰. On voit donc fortement le caractère obligatoire de ce mode de recrutement maritime. Dans le principe, aucun marin ne devait pouvoir échapper au service. Cette idée est clairement énoncée dans l'ordonnance du 22 septembre 1668 : « Qu'aucun homme ne soit exempt d'y être compris pour quelques causes et occasion que ce soit. »²¹¹. Cependant, une telle politique apparaît difficile à mettre en place, car il y a toujours des exceptions et il n'est pas possible de recruter tout le monde.

La première exemption concerne les marins malades ou infirmes qui ne peuvent donc servir sur les navires du roi. Mais ce ne sont pas les seules exemptions. Colbert voyait la Marine Royale dans le prolongement de sa théorie économique du mercantilisme ; aussi, en ce qui le concerne, il fallait protéger le commerce et ne pas l'étrangler en le privant des bras qui lui sont nécessaires, de sorte que le commerce jouissait de nombreuses dérogations. Cela pouvait concerner des sursis accordés à des matelots très qualifiés pour des activités précises telles que la pêche de la morue au large de Terre-Neuve²¹². Les patrons et maîtres de barques étaient eux aussi libérés du service, mais cela ne se faisait pas sans conditions²¹³. Ainsi, ils devaient prendre à leur bord et entretenir un jeune garçon de 15 à 22 ans. Cette pratique avait comme avantage de permettre la formation de nouveaux marins. En effet après six mois à bord, le jeune garçon était inscrit sur le rôle des commissaires comme novice et après deux ans, il était incorporé dans les classes²¹⁴. Tous ces éléments figurent dans une ordonnance du 19 avril 1670. Enfin, devant les plaintes répétées des armateurs qui estimaient que l'enrôlement des capitaines de vaisseau marchands leur était très préjudiciable, et qu'il était dans ce cas impossible de trouver des hommes compétents pour les remplacer, Colbert décida d'une nouvelle exemption ainsi motivée : « Il faut considérer que pour le commerce, il faut des gens propres et attendus aux choses auxquelles on les destine. Enfin, il faut tâcher d'aider au commerce »²¹⁵. Il faut également noter

²¹⁰ Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl 707 fol 189.

²¹¹ AN Marine, B 42, fol 135

²¹² P. Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Tome III, 1er partie, p 217, cité in Jacques Captier, , *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 51

²¹³ Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl 854, fol 130

²¹⁴ Bibliothèque Nationale, *Mélange de Colbert*, Vol. LXXXIV, fol. 179

²¹⁵ Bibliothèque Nationale, *Mélange de Colbert*, vol. CLXXXVI, fol 458.

un privilège particulier accordé par Louis XIV aux marins de Dunkerque qui furent ainsi libérés du service²¹⁶.

En dehors de tous ces moyens, il restait une tentative pour être dégagé du service : la corruption des commissaires. Cette pratique n'était pas inconnue des pouvoirs publics de l'époque. Colbert prescrivit de réprimander sévèrement les commissaires responsables de ces excès dès 1670²¹⁷. Mais un mémoire de 1680 dénonce toujours la complaisance de certains commissaires²¹⁸.

La mise en place de pareilles dérogations, mais aussi, la possibilité de corrompre les commissaires mena à des abus. Il y avait chez les marins une certaine répugnance à servir sur les navires du roi, notamment à cause des raisons évoquées précédemment. Les autorités essayèrent de rendre la marine plus attractive pour les marins en prévoyant une avance sur solde²¹⁹ de trois mois, mais également des exemptions de taxes comme le guet, le garde-côte et le logement des gens de guerre²²⁰. Pourtant, malgré tout cela, le premier système des classes fût un échec. Les raisons en sont multiples, comme les troubles venant des exemptions et des abus qui en ont découlé. Il est également possible de citer une certaine opposition des capitaines au bon fonctionnement du régime des classes associé à leur mécontentement d'avoir été déchargés du soin de fournir les vivres et de payer la solde des marins, ce qui représentait, pour eux, une source de revenus²²¹.

Il est alors possible de se demander pourquoi avoir évoqué ici le système des années 1670-1680 s'il s'est traduit par un échec, étant donné que ces dates sont encore près de 80 ans avant notre période d'étude. Même s'il s'agit d'un échec, ce système initié par Colbert pose les bases de la méthode de recrutement des marins de guerre en France. En effet, si le constat d'échec est établi rapidement, le système des classes, n'est pas à proprement parler remis en cause mais, il y eut plutôt recherche d'améliorations.

- **L'amélioration du système des classes.**

²¹⁶ E. Mancel, *L'arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, p 109, cité in Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 52

²¹⁷ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Tome III, 1er partie, p 217, cité in Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 53

²¹⁸ AN Marine, B³ 20, fol 170.

²¹⁹ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 53-64.

²²⁰ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit..

Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit. p 168.

²²¹ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit..

Cette tentative de perfectionnement du système des classes comportait deux domaines d'action différents. Une réforme a porté sur la structure du système et une autre visant à limiter la « misère des gens de mer », c'est-à-dire combattre une partie des raisons qui font que les marins français n'ont pas envie de servir dans la Marine Royale.

Pour renforcer le recrutement naval, il est possible d'élargir le nombre de marins potentiels. Ainsi, dans une ordonnance du 19 décembre 1683, le roi ordonna l'inscription sur les rôles des marins employés sur les pataches des fermiers²²², mais aussi ceux travaillant sur les bacs permettant le passage des rivières et enfin les équipages des chaloupes des gouverneurs de places-fortes maritimes²²³. Il est également créé en juin 1683 l'inspection des classes²²⁴.

Pour s'assurer de la présence des marins, une ordonnance du 25 juillet 1685 institua une sorte d'appel bisannuel²²⁵. Ainsi, chaque marin et officier marinier devaient comparaître devant le commissaire de la Marine qui s'occupait des classes. Dans le cas où les catégories de personnes citées juste avant seraient parties en mer, le propriétaire de leur logement « devait se présenter devant le commissaire et répondre pour eux »²²⁶. Si cela n'était pas fait, les contrevenants étaient passibles d'amendes. Le premier but de cette réforme est de casser un certain nombre d'exemptions. La question qui suivit celle des catégories concerne des personnes ayant acheté des charges par le biais de la vénalité des offices et qui comptaient s'en servir pour échapper au service. C'est le cas notamment de marins ayant acheté des charges concernant les finances en espérant que cela leur apporte une forme de protection. Cet élément apparaît dans plusieurs documents, ainsi dans une lettre de Richebourg à Nantes, du 14 février 1696²²⁷, et une lettre de Du Clos à Marseille, du 20 février 1696²²⁸. Aussi, deux ordonnances de 1696 vont contraindre tous les marins possesseurs de charges à servir si elle ne dépasse pas la valeur de 500 livres²²⁹. Toutefois, il fut maintenu une exemption pour les marins collecteurs de fond et de taxes, mais qui n'était pas automatique et dépendait largement du commissaire chargé des

²²² Patache : Bâtiment de la douane et du fisc. Petit bâtiment ancré dans les fleuves ou les rivières pour la perception des droits sur les marchandises. Ce bâtiment s'est aussi nommé autrefois maltôte. Les fermiers généraux avaient des pataches qui se tenaient à l'entrée des ports pour avoir inspection sur ceux qui entraient

Source : Encyclopédie

²²³ Archives de la Marine B⁴⁸, fol. 485.

²²⁴ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, op cit, p 153.

²²⁵ Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl. 856, fol. 208.

²²⁶ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit. p 176.

²²⁷ AN Marine B³ 94, fol. 387.

²²⁸ AN Marine B³ 95, fol. 364.

²²⁹ AN Marine B¹¹⁴, fol. 50 et B¹¹⁴, fol. 63

classes²³⁰. Elle fut souvent accordée, car il s'agissait à chaque fois d'un nombre très faible de matelots²³¹.

Une ordonnance du 12 septembre 1724 restreignit les bénéficiaires d'une dispense qui permettait à des hommes de devenir capitaine de bâtiments en dehors de la Marine Royale et donc être exemptés de service. Ainsi, seuls les enfants des capitaines, des bourgeois et des marchands "se faisant capitaine" pouvaient bénéficier de la dispense²³². Une ordonnance du 12 décembre de la même année prescrivit que les marins voulant devenir maîtres pilotes et donc être exemptés devaient avoir servi au moins durant deux campagnes de trois mois chacune sur les navires de la Marine Royale²³³.

Cependant, ce privilège restant en place, il fallait trouver d'autres moyens pour le limiter, afin de pouvoir augmenter le nombre de marins disponibles. Ainsi, une ordonnance du 12 janvier 1734 décida que chaque patron resterait soumis à l'inscription sur le rôle des classes jusqu'à ce qu'il puisse prouver sa qualité par une inscription sur un rôle d'équipage ou par un congé de l'Amiral de France²³⁴.

Dans le même temps, Maurepas, alors ministre de la Marine, interdit aux marins de s'engager dans les troupes de l'armée de terre ou des troupes de mer (infanterie de marine) sans faire connaître leur condition de marin²³⁵, de sorte que s'engager ne pouvait plus servir de prétexte pour être exempté du service du roi.

Au delà de cela, il existait d'autres moyens d'augmenter le nombre d'hommes disponibles, notamment d'augmenter le nombre de provinces maritimes soumises au système des classes et donc aux levées. Il est ainsi possible de citer l'ordonnance du 25 novembre 1683 concernant l'enrôlement des marins de Normandie en quatre classes.²³⁶ La même année, apparaît la division en trois classes des marins de La Rochelle, du Pays d'Aunis (Saintonge), de l'île de Ré et de la Rivière Charente²³⁷. En 1684 la région de Picardie fut elle aussi soumise au système des classes²³⁸. Auparavant selon Jacques Captier, le recrutement se faisait

²³⁰ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.* p 179.

²³¹ *Ibid.*, p 178.

²³² Vincent. BRUN, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, T. 1, p 207, cité in *Ibid.*, p 181.

²³³ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.*.

²³⁴ Archives de l'Hérault B. 225, cité in *Ibid.*, p 182.

²³⁵ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.*.

²³⁶ BAJOT, *Répertoire de l'administrateur de marine*, p 82, cité in *Ibid.*, p 183

²³⁷ AN Marine B² 48, fol. 484.

²³⁸ AN Marine B² 50, fol. 482.

majoritairement autour des grands arsenaux de la Marine Royale, c'est-à-dire Brest, Rochefort et Toulon.

L'extension à de nouvelles régions n'étant toujours pas suffisante, le pouvoir royal décida de reculer les limites des zones où l'on pratiquait l'enrôlement. De fait, on étendit le système des classes « aux bateliers des rivières et des cours d'eau »²³⁹. Par exemple en décembre 1705, M. des Grassières, inspecteur général de la Marine enrôla les pêcheurs et bateliers de la Loire âgés de 15 à 30 ans, soit environ 600 hommes²⁴⁰. Cependant, le recrutement des marins dits « fluviaux » n'est pas une donnée constante, puisque Jacques Captier, constate qu'elle fut laissée de côté « lorsque les armements furent moins considérables »²⁴¹. Toutefois, en 1780 sous le règne de Louis XVI, durant la guerre d'Indépendance Américaine, il fut prescrit de faire un rôle de tous les bateliers et pêcheurs de la Loire et de ses affluents de Nantes à Orléans, en se réservant le droit d'étendre la zone au-delà de cette ville en cas de besoin²⁴².

Toutes ces mesures concernent le recrutement de marins déjà existant. Pour augmenter le nombre de marins disponibles, il était également possible de faire fonctionner la formation des jeunes. Cela permettait d'accroître les effectifs, mais également de s'assurer le renouvellement des générations. Une exemption de service accordée par Colbert aux « patrons et maîtres de barque » qui prendraient à leur bord des jeunes de 15 à 22 ans ne fut pas remis en cause, mais le pouvoir royal tenta de s'assurer que cette disposition était bien respectée. Ainsi, le roi rendit une ordonnance à cet effet le 10 décembre 1704 qui condamnait chaque patron contrevenant à une amende de 100 livres²⁴³. Malgré cela, cette clause fut « souvent inobservée »²⁴⁴.

En 1694 grâce à une ordonnance, Pontchartrain, prit les orphelins de l'hôpital général de Paris et les fit élever dans les ports où ils étaient utilisés comme mousses et pouvaient travailler dans les arsenaux durant l'hiver²⁴⁵. Maurepas prit en janvier 1730 une ordonnance similaire²⁴⁶. Toutefois, cette mesure fut assez impopulaire, non pas auprès des orphelins, car ils appartenaient à une catégorie négligeable de la population, mais auprès des officiers-mariniers

²³⁹ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 184.

²⁴⁰ AN Marine , B² 183, fol. 885. Lettre à M. Arnoult, Versailles, le 30 décembre 1705

²⁴¹ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit. p 186.

²⁴² Isambert, *Recueil général des anciennes loi françaises* t. XXVI, P 346 – Archives Nationales, AD^{VII} 13, cité in *Ibid.*, p 186.

²⁴³ AN Marine B² 48, fol. 472.

²⁴⁴ AN Marine, B² 179, fol 651

²⁴⁵ AN Marine B³ 63, fol 240 et B³ 96, fol. 154.

²⁴⁶ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit. p 188.

et des matelots, qui faisaient valoir que cette pratique était préjudiciable à leurs fils qui n'arrivaient pas à trouver des places de mousses. Aussi le 1er juin 1735 parut une ordonnance déclarant qu'il faudrait préférer les enfants des marins aux enfants de l'hôpital.

Pour augmenter cette formation Maurepas fit paraître une ordonnance qui décidait que chaque navire quittant La Rochelle dans le cadre du grand commerce triangulaire ou colonial devrait embarquer un 'novice' par tranche de 10 hommes d'équipage, cela en plus du nombre prévu par l'ordonnance de Colbert²⁴⁷. Ensuite, cette mesure fut généralisée. Il faut préciser néanmoins l'usage du mot 'novice'. Ce n'est pas un terme choisi au hasard, mais qui répond à un nouveau grade dans la Marine Royale. L'humiliation ressentie par les adolescents face au titre de mousse, alors qu'ils étaient trop jeunes pour être classés matelots, fut une chose que comprit fort bien Maurepas et qui explique cette création validée par l'ordonnance du 13 juillet 1745²⁴⁸. Elle concernait donc les mousses de 16 à 18 ans, qui selon l'ordonnance du 23 juillet 1745, devaient composer un cinquième de l'équipage de chaque navire marchand²⁴⁹.

- **Au moment de la Guerre de Sept Ans**

Durant ce conflit, afin de s'assurer encore un plus grand nombre de marins, alors que Berryer était chargé de la marine, Louis XV signa une ordonnance le 12 décembre 1759 qui permettait à tous les jeunes gens âgés de 16 à 25 ans, n'ayant jamais navigué, de s'engager comme novice sur les navires de la Marine Royale. Leur traitement ne différerait pas de celui des matelots et ils recevraient 12 livres de solde par mois durant la campagne²⁵⁰. C'est une somme qui apparaît comme étant assez importante si l'on considère la très faible qualification de ces hommes. En effet, la solde d'un marin oscillait entre 10 et 15 livres par mois suivant leurs capacités²⁵¹.

Un tel pari était incertain, car les capitaines risquaient d'avoir à leur bord des hommes à qui la vie en mer « ne conviendrait pas » et qui donc seraient plutôt des fardeaux que des aides. L'ordonnance prévoit une réponse à ce cas de figure. Les gens pouvaient toujours renoncer à la

²⁴⁷ VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Aout 1681*, t. 1, p 495 – Archives Nationales AD^{VII} 13, cité in Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit.

²⁴⁸ *Ibid.*, p 189.

²⁴⁹ AN Marine, C⁴ 139 et Archives Nationales AD^{VII} 13.

²⁵⁰ Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'aout 1681*, t.1, p 496, cité in Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 189-190.

²⁵¹ *Ibid.*, p 193

vie en mer. Le roi promettait également de ne pas faire inscrire ces hommes sur les rôles s'ils souhaitaient ne pas poursuivre dans ce métier.

Choiseul, secrétaire d'État à la Marine à partir de 1761, tenta de prendre d'autres mesures afin d'augmenter le nombre de marins. Cela met en avant le fait que le système des classes n'était toujours pas suffisant à cette époque pour fournir le nombre de marins nécessaire. Ainsi, il offrit aux garde-côtes de servir comme volontaires dans la Marine Royale en échange de gratifications et de privilèges, mais également avec la promesse de ne pas être inscrit sur les rôles du système des classes. Toutefois, malgré toutes ces garanties, peu de ces garde-côtes acceptèrent cette proposition. Le même ministre fit une autre tentative pour recruter des marins étrangers venant principalement de Venise, Raguse, Gênes, de la Corse, de Monaco... Mais le résultat fut très faible et très peu de marins vinrent servir en France²⁵². Ce ministre bénéficiant également du portefeuille de secrétaire d'État à la Guerre utilisa parfois des troupes de l'armée pour compléter les équipages²⁵³. Pour donner un exemple du nombre de marins nécessaires à la Marine Royale pendant la guerre de Sept Ans, sur la période qui va de 1756 à 1760, était de 16.000 à 17.000 marins classés par an²⁵⁴.

- **ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689**

Le document, présent en annexe, est composé de deux parties distinctes, la première, le titre I explique la mise en place du système des classes. Au moment où cette Ordonnance a été publiée, il s'agissait d'une réforme profonde du système de recrutement maritime jusqu'alors en place en France. En effet, elle met fin au système de la Presse et créait une forme de recrutement réellement originale.

Cependant, l'Article III met en avant qu'il s'agit d'une réforme géographiquement inégale ; certaines provinces vont être divisées en quatre classes alors que d'autres vont être divisées en trois classes : "Les officiers-mariniers et matelots seront divisés par classes à savoir: dans les Provinces de Guyenne, Bretagne, Normandie, Picardie, Pays conquis et reconquis, en quatre classes et dans celles du Poitou, Saintonge, Pays d'Aunis, Iles de Ré et d'Oléron rivièrè

²⁵² Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit. p 191.

²⁵³ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit..

²⁵⁴ AN Marine, B⁵ 10 Service général (armements).

de Charente, Languedoc et Provence en trois classes” Cette division est confirmée par Martine Acerra et André Zysberg²⁵⁵.

Comment expliquer la différence du nombre de classe par province ? La première raison pourrait être qu’il y avait moins de marins disponibles dans les provinces divisés en trois classes. *L’état des gens de mer recensé dans chaque département des classes en 1777*, donne les chiffres suivants :

Tableau 10 - Etat des gens de mer recensé dans chaque département des classes en 1777

Gens de mer classés	<i>Embarqués sur les navires du roi</i>	<i>Embarqués au Grand Commerce</i>	<i>Présent dans les quartiers</i>	<i>Total des gens de mer qualifiés</i>	<i>Mousses et Novices</i>	<i>Total général des gens de mer</i>
BREST	5792	7730	6020	19542	5967	25509
ROCHEFORT	982	2042	1498	4522	1539	6061
TOULON	3913	5199	1829	10948	3415	14350
DUNKERQUE	458	885	788	2131	347	2478
Le HAVRE	1988	4800	4517	11314	1748	15062
BORDEAUX	813	822	4521	6156	1916	11072

Dans ce tableau, qui a pour origine les chiffres présentés dans les Archives Nationales de la Marine (Marine C⁴ 151), il faut prendre avec précaution les chiffres pour la ville de Bordeaux et donc la province de Guyenne, car mathématiquement, l’addition de toutes les colonnes ne correspond pas au total.

L’idée serait donc que les provinces à trois classes auraient moins de marins disponibles et donc en créant moins de classes, il y aurait une proportion de marins plus importante pour le service du roi. Cette idée est viable quand on regarde les chiffres de Rochefort qui était dans une zone de trois classes, cependant, si l’on considère les chiffres de Toulon, qui se trouve

²⁵⁵ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L’essor des marines de guerre européennes, op. cit.*, p. 155.

également dans une province à trois classes, alors l'argument ne tient plus, car c'est en effet la troisième en nombre de marins disponibles derrière Brest et Le Havre.

En revanche, il y a une autre donnée à prendre en considération. La province de Bretagne intégrait le port de Brest, un des ports militaires les plus importants du royaume, mais avant la Révolution, la ville et le port de Nantes. Cette cité est depuis le Moyen Age un port de commerce important, mais avec le développement de l'empire colonial, elle prend une importance plus grande ; dans un premier temps comme point de départ des colons et des « engagés blancs »²⁵⁶, elle est la pionnière dans le commerce triangulaire en Europe, Amérique et Afrique. Entre 1707 et 1711, 75 % des navires négriers partent de Nantes, ensuite pour la période de 1722 à 1744, la part nantaise du trafic est de 50 %, puis cette part croît de nouveau jusqu'en 1762, avant de décliner pour atteindre 32 % entre 1782 et 1792²⁵⁷. La Province de Guyenne était également divisée en quatre classes, le port principal y était Bordeaux. Au Moyen Age, cette ville ne faisait pas partie du Royaume de France, mais depuis le XIIe siècle une possession des Rois d'Angleterre, ainsi une grande partie de son commerce se fait par voie maritime vers l'Angleterre, notamment pour le vin de Bordeaux qui est déjà réputé. Aux XVII^e et XVIII^e, siècle, la ville se tourne vers le commerce vers les colonies d'Amérique du Nord et des Antilles. Cela est souvent associé avec la traite négrière, cependant même si Bordeaux était la seconde ville de France dans ce domaine, on insiste souvent sur le fait que la plupart de la richesse de la ville viendrait plutôt du commerce direct avec les colonies et donc de la vente des biens produits par les esclaves²⁵⁸. Le Havre se trouvait dans la province de Normandie, une autre région qui a eut une grande histoire de lien maritime entre les Rois d'Angleterre et leurs possessions sur le continent. C'est une ville importante pour le commerce maritime international au XVII^e et XVIII^e siècle avec en 1643 la création de la Compagnie de l'Orient²⁵⁹. Durant ces deux siècles le port vit le départ de près de quatre cents expéditions négrières. Il fallait ajouter à cela le commerce direct avec les colonies qui permirent de bâtir la richesse et la réputation maritime de la ville, si bien que quand la Marquise de Pompadour voulu voir la mer en 1749, Louis XV et elle voyagèrent dans ce port. Ce commerce permit également la création d'une manufacture de tabac dans le quartier Saint-François. Une autre activité

²⁵⁶ Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Nantes, histoire et géographie contemporaine*, Plomelin, Éditions Palantines, 2008, pp 70-71.

²⁵⁷ *Ibid.*, p 80-205.

²⁵⁸ COLLECTIF *Bordeaux au XVIIIe siècle : Le commerce atlantique et l'esclavage* Édition Le Festin Musée d'Aquitaine juin 2010.

²⁵⁹ Archives municipales du Havre, 1611-1715.

importante pour le développement maritime et économique de la ville était la pêche maritime. Dans les années 1680, au moment même où est faite la réforme du système des classes, il y avait au Havre 70 navires pour la pêche à la morue, ce qui représentait un tonnage de 6 000. Il fallait ajouter également que dans la même province se trouvait la ville portuaire de Saint-Malo qui avait 79 navires pour la pêche à la morue, pour un tonnage de 11695²⁶⁰.

Dunkerque était aussi dans une province répartie en quatre classes, toutefois, elle semble être l'exception aux villes présentée ci-dessus, en effet elle n'a pas pris part à la traite négrière. Elle avait cependant une longue tradition de commerce maritime au Moyen Age entre le comté de Flandre et l'Angleterre, notamment grâce au commerce de la laine. Dans les années 1680, la pêche est aussi importante en Flandre maritime, mais elle est plutôt spécialisée dans la pêche harenguière. Il va cependant y avoir un fort développement vers la pêche à la morue avec en 1752 19.7% de la pêche de la morue du royaume²⁶¹. Toutefois la ville de Dunkerque ne s'intéresse que très peu au grand commerce maritime transatlantique dans les années 1680, avec seulement une poignée de navires. La pêche à la morue pouvait amener les navires à faire les voyages jusqu'à terre-neuve au large du Canada.

Ainsi, si l'on considère l'ensemble de ces données, il apparaît que la division en quatre classes ait pour origine une disposition visant à faciliter le commerce et la pêche transatlantique. Ces voyages pouvaient prendre du temps, surtout dans le cas du commerce triangulaire. La création de quatre classes permettait au commerce de recruter des marins pour une période pouvant aller jusque trente-six mois. Cette durée est mentionnée dans le texte de loi : « XXIII : les Marchands et Armateurs Français qui enverront des vaisseaux aux Iles de l'Amérique, Nouvelle-France et autres Colonies, représenteront au Commissaire ou Commis des Classes du département où ils feront leurs armements, les hommes qu'ils auront engagés pour trente-six mois, pour vérifier s'ils ne sont point enrôler comme Matelots, leur défend Sa Majesté de n'engager aucun matelot pour trente-six mois, à peine de cinq cent livre d'amende. » L'article suivant parle de la pêche océanique : « XXIV : les Capitaines, Maîtres et propriétaires des bâtiments marchands, qui voudront faire le voyage de Terre-Neuve et les Iles de l'Amérique, se serviront pour former leurs équipages, de matelots Français, par préférence aux étrangers, qui ne seront pas enrôler ni domicilié, à peine de cent livres d'amende ». Cette activité représentait à cette époque une source économique importante pour le Royaume ; en effet dans un état qui respectait autant le dogme de la religion catholique, on ne pouvait pas manger de la

²⁶⁰ Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991, p 81.

²⁶¹ *Ibid.*, p 89.

viande le vendredi, ni pendant le carême, cela rendait le poisson qu'il soit frais ou salé particulièrement nécessaire et en grande quantité. Cela et la richesse qui venait du commerce des produits coloniaux, faisait que le gouvernement prit cette disposition afin de ne pas lui porter préjudice.

Il y a toutefois une exception notable dans ce système, il s'agit du port de La Rochelle, qui se trouvant dans la région de la Charente et qui donc était placé sous un système de trois classes. Il convient également de se demander pourquoi la région de Provence et l'important port de commerce de Marseille étaient eux aussi placés sous le système de trois classes. Il ne faut pas voir ici un manque d'importance ou de considération pour ce port. Il faisait la plus grande partie du commerce avec le levant en Méditerranée. Cependant, si l'on considère les distances même avec l'Empire Ottoman, le temps nécessaire était moindre et donc il n'y avait pas besoin de pouvoir engager les marins pour trente-six mois. Cette analyse reste théorique et base sur une réflexion personnelle. Sur la raison de cette division en trois ou quatre classes, Martine Acerra et André Zysberg écrivent : « Comment expliquer cette inégalité de traitement d'une région à l'autre ? L'historien reste perplexe en cherchant une logique liée à des considérations économiques et démographiques²⁶² ».

Néanmoins, le commerce n'est pas toujours présenté de façon positive ou comme quelque chose qu'il faut protéger. C'est le cas ici : « VI : leur défends Sa Majesté de s'engager pour aucune navigation sous quelques causes et quelques prétextes que ce soit, même à tous Capitaines, Maîtres et propriétaires des Vaisseaux et bâtiments de mer, de les employer, qu'ils n'aient été enrôler et n'aient retiré leur bulletin, à peine, contre les Capitaines, Maîtres et propriétaires de cinq cent livres d'amende pour la première fois et de punition corporelle en cas de récidive ». Il s'agit d'une lourde peine financière qui a pour but d'agir comme un déterre afin que les navires marchands ne soient pas tentés de recruter illégalement des marins français. D'un point de vue strictement financier, la marine royale ne pouvait pas égaler les salaires versés dans la marine marchande, surtout pour les marins qualifiés, aussi sans cette règle, il y avait un véritable risque de ce que l'on appellerait aujourd'hui de la concurrence déloyale. Enfin, il y a une autre règle qui touche la marine marchande, il s'agit pour les jeunes gens de quinze à dix-huit ans d'aller servir sur les marines hollandaises ou Anglaises. Toutefois, le texte ne précise pas s'il s'agissait des marines de guerre ou des marines marchandes. Néanmoins, il est possible de résoudre cette omission. À l'époque de Louis XIV, ces deux pays sont les

²⁶² Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, op cit, p 155.

principaux ennemis de la France, ce qui fait qu'en temps de guerre, il y avait de fortes chances que ce soit contre une de ces deux nations. Il apparaît donc difficile de penser que la France allait donc fournir des marins pour combattre contre ses propres navires. En temps de paix, en Angleterre, la Royal Navy n'avait pas de mal à trouver des volontaires pour ses équipages. Il y avait donc peu de chance qu'elle se tourne vers des étrangers. La cible de ce texte semble donc être la marine marchande. Cela avait un double avantage. Cela assurait une formation, pour ces marins, qui n'étaient pas nécessairement garantie en France. De plus, il y avait une possibilité d'apprendre les langues étrangères ce qui pouvait représenter un avantage pour communiquer avec par exemple les prisonniers de guerre. Enfin, il était également possible que de part cet apprentissage, ils acquièrent certaines coutumes maritimes de ces marines. Il ne faut cependant pas y voir une sorte de plan pour mettre en place une forme d'espionnage industriel à visé militaire, les pratiques des marines marchandes et des marines militaires étaient très différentes. En Hollande, il y avait un manque de marin chronique, que ce soit dans la marine marchande ou dans la marine de guerre. Ainsi, il y avait une réelle possibilité pour les marins Français de trouver un emploi dans cette région, assurant la continuation de leur formation, mais aussi la possibilité d'observer les méthodes de navigation, le trafic commercial ce qui pouvait permettre en cas de conflit de gêner le commerce de ce pays. Si le marin pouvait trouver un emploi dans la Marine de Guerre, alors peut-être, il pourrait observer et rapporter vie dans la marine militaire de ce pays.

Cette pratique met l'accent sur l'intérêt porté par ce texte de loi et donc par le gouvernement sur la formation des marins. Il s'agit d'une partie importante de la politique de recrutement et de planification marine. Cet intérêt est également manifeste par plusieurs dispositions mises en place dans ce texte de loi : « XXXI : seront exempts de l'ordre et service des classes, Les Capitaines et Maîtres des vaisseaux et bâtiment marchands, en prenant sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un jeune garçon de moins de dix-huit ans si l'équipage est moindre de dix hommes, et quand l'équipage sera de plus de dix hommes, un jeune garçon de moins de dix-huit ans par tranche de dix hommes, à peine contre les contrevenants de cent livres d'amende, et d'être déchu de ladite exemption ». Cet article propose aux personnes en charge des navires de commerce, une exemption particulièrement attractive. S'ils ne sont pas obligés de servir sur les navires du roi, alors leur activité peut continuer sans aucune halte. Cela est justement permis par le système des classes qui faisait qu'il y avait toujours une ou plusieurs classes disponibles (en principe) pour servir sur les navires de commerce. Une activité ininterrompue signifiait qu'il n'y avait pas de perte

financière. En échange de cela, ils devaient s'engager à prendre à leurs bords un ou plusieurs jeunes afin de leur assurer une formation dans les professions navales. Une vision moderne parlerait d'un système d'apprentissage garanti par l'état sans qu'il ait besoin de le financer. Quelques articles plus loin le texte de loi prévoit la même disposition pour la pêche. La combinaison des deux plaide pour un fort intérêt de l'état pour former le plus de marins possibles, sans toutefois pénaliser ni la marine de guerre, ni la marine marchande, ni la marine de pêche. Enfin pour s'assurer également de la formation de marins aptes à servir sur un navire de guerre, un des articles du titre II prévoit : « XII : Les équipages seront formés avec le plus d'égalité qu'il se pourra, et il sera observé d'y employer sur chaque centaine d'hommes, un certain nombre de matelots qui n'ayant fait aucun voyage de long cours ont peu d'expérience suivant ce qui sera réglé par le Commandant et l'Intendant du Port, pour instruire ces matelots dans la navigation et les rendre capable de servir sur les vaisseaux de sa Majesté, laquelle enjoint aux Capitaines nommés pour les commander de recevoir les matelots qui leur auront été distribués à peine d'interdiction. »

Cela représente les trois parties de la politique du recrutement naval en France, diviser au mieux et de la façon la plus égalitaire possible les marins disponibles, afin de s'assurer de leur bon vouloir et donc ne pas avoir les problèmes liés au recrutement forcé. Ensuite s'assurer qu'il n'y avait pas de pertes de marins que ce soit par la désertion ou par le biais de la concurrence déloyale faite notamment par le biais des salaires plus importants que dans la marine de guerre. Enfin s'assurer de la formation de nouveaux marins pour remplacer les marins perdus, que ce soit le fait de l'âge, des pertes aux combats ou dû à la maladie, ou encore du fait des blessures et des infirmités. En France, il est clairement visible que pour remplir ces trois parties, l'interventionnisme de l'état était important ; au niveau de la marine de guerre ou l'autorité de l'état, était absolue, mais aussi au niveau de toutes les autres formes de marines ou l'état n'avait pas d'autorité, par le biais de punitions en cas de non-respect des classes, mais aussi par le biais d'avantages et d'exemptions. Pourtant, ces dernières sont au moins en principe supposées être la propriété privée. Toutefois, il peut être argumenté que cette intervention était nécessaire pour garantir la sécurité de la France et de ses colonies.

Si le titre I explique la mise en place du système des classes en France, le titre II explique comment se faisait la levée des marins après 1689. Comme il n'y a pas eu de réformes avant 1765, cela était encore valable durant la guerre de Sept Ans. Dans un premier temps, il fallait que l'ordre d'armer les navires de la flotte, et donc de lancer le processus de recrutement, devait venir du ministère de la marine à Versailles, ce qui ne pouvait se faire qu'après une déclaration

de guerre ou quand le ministère pensait qu'une crise diplomatique était suffisamment forte pour motiver la possibilité d'un conflit armé. Ensuite, le message devait atteindre les principaux ports et Arsenaux de guerre qui étaient comme nous l'avons vu : Brest, Rochefort, Le Havre, Toulon, Bordeaux et Dunkerque. Du fait des distances et des moyens de transport de l'époque, la nouvelle pouvait prendre plusieurs jours pour atteindre l'Intendant de la Marine ou son service dans le port concerné. Ensuite, il fallait dresser la liste la classe et des marins qui devaient servir dans la flotte. Une fois que cela était fait, il fallait faire de nombreuses copies pour les afficher aux portes des églises de chaque paroisse. Enfin après avoir laissé assez de temps aux marins, pour se regrouper, les commissaires de marine devaient se rendre dans chaque paroisse pour distribuer les avances sur l'engagement²⁶³. L'affichage des listes dans les églises était un point stratégique, surtout dans la France de Louis XIV à la religion Catholique était obligatoire. Toutefois, il faut prendre en compte que la plupart des marins, avant l'école gratuite et obligatoire, ne savaient pas nécessairement lire et donc pouvait avoir des difficultés à lire lesdites listes. Là encore, le choix des églises était stratégique, car le prêtre pouvait lire la liste durant la messe dominicale. De plus, si l'on considère les punitions pour les gens qui ne se présentaient pas²⁶⁴, il y avait une forte chance que la communauté fasse passer le message. Enfin, laisser l'argent avec un membre de la famille²⁶⁵ faisait qu'il était presque impossible pour le marin de prétendre qu'il n'était pas au courant. Cela décrit un système de recrutement très administratif mais plutôt lent. En effet, il y avait de nombreuses étapes qui pouvait prendre plusieurs jours voir parfois plusieurs semaines, avant même que les marins ne se dirigent vers le port.

Ce titre définit un article particulièrement intéressant : « Ceux des classes qui ne seront point de service, pourront servir de leur bon gré sur les vaisseaux de sa Majesté, sans toutefois qu'à cette occasion, ils puissent être dispensés du service qu'ils doivent dans l'ordre des classes ». Cela met en avant que malgré la mise en place du système des classes, il y avait encore en France la possibilité de se porter volontaire pour le service du Roi. Le volontariat avait de nombreux avantages. Dans un premier temps, cela représentait un complément sur ce qui était fourni par les classes. De plus, il s'agissait souvent de marins expérimentés qui avaient déjà servi sur les navires du roi et qui était très motivés ce qui ne pouvait avoir qu'un impact positif sur l'équipage d'un navire.

²⁶³ Titre II, Article I.

²⁶⁴ Titre II, Article II.

²⁶⁵ Titre II, Article III.

Le côté administratif du recrutement maritime est renforcé dans les articles suivants. Les marins à peine arrivés dans le port devaient être inscrits sur le registre avant d'être répartis sur les navires²⁶⁶, ils ne pouvaient pas embarquer sur les navires avant d'avoir reçu un papier de la part des commissaires de la marine²⁶⁷. De même, si le Capitaine avait besoin d'envoyer des hommes à terre dans la chaloupe, il devait d'abord en être fait un registre pour être sûr qu'aucun homme ne cherche à désert²⁶⁸ et enfin une fois que l'équipage était au complet, il fallait faire un registre définitif et plusieurs copies avant même le départ du navire.

Il faut noter un point intéressant : « X : Le Commissaire emploiera en qualité de Canonniers, préférablement à tous autres, ceux qui auront été instruits dans les écoles du canon, établies dans les Ports et Arsenaux de marine ». Le rôle de canonnier dans la Marine Royale en France était donc une position particulière. Il fallait en effet qu'ils soient formés dans des écoles spéciales. Il est question ici des servants de canons et pas des maîtres canonniers. Cette mesure avait pour but de chercher à améliorer le bombardement des navires. Cependant, cela représentait également un risque. En effet, par essence, ces écoles ne pouvaient former qu'un nombre limité de personnes, ce qui divisé par le nombre de navires dans la flotte, rendait ce nombre de canonniers encore plus petit. Considérant les pertes parfois importantes dans la marine, du fait des maladies, des blessures et parfois du combat. Toutefois l'article précise : « Préférablement à tous autres » ce qui peut être traduit par dans la mesure du possible. Cela montre donc une volonté du pouvoir d'améliorer la qualité du service des canons dans la flotte.

La loi de 1689 confirme que le système de recrutement naval mis en place en France pendant le règne de Louis XIV était un système bureaucratique, et administratif, fait de rôles et de rapports. C'était aussi un système particulièrement organisé ce qui contraste avec le côté chaotique de l'impressionnisme Britannique. Il s'agissait d'un système centralisé et structuré. Le centre de décision était Versailles, qui envoyait les informations sur le nombre de navires nécessaires au centre régionaux que représentaient les Arsenaux et Ports de guerre. Chaque centre régional passait ensuite les informations nécessaires à chaque département, qui les passaient ensuite à chaque paroisse, qui les passaient enfin à chaque marin concerné. Toutefois, malgré l'organisation du recrutement maritime en France, il s'agissait d'un système de recrutement plutôt lent.

²⁶⁶ Titre II, Article VIII.

²⁶⁷ Titre II, Article IX

²⁶⁸ Titre II, Article XVI

- **Les Problèmes de recrutement durant la Guerre de Sept Ans**

Le cas de la guerre de Sept Ans est particulièrement intéressant pour deux raisons. Dans un premier temps, il entérine la mondialisation des conflits maritimes entre puissances coloniales, avec des batailles en Europe, en Amérique du Nord et du Sud, mais aussi en Inde et dans l'océan indien, une chose qui n'existait peu ou pas au XVII^e siècle quand le système de recrutement avait été mis en place, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. Dans un second temps, il montre en France un certain questionnement sur le système des classes et sa capacité à fournir suffisamment de marins pour faire vivre à la fois la marine de guerre et la marine marchande avec notamment la concurrence de la guerre de course. Ainsi, en 1755, le ministère de la marine s'intéressa particulièrement au nombre de marins français disponibles sur le territoire. Pour se faire, les bureaux du ministère compilèrent les chiffres de tous les commissaires des classes²⁶⁹. Les chiffres de juillet 1755 donnent un nombre d'officiers-mariniers et de matelots de 52.466²⁷⁰, ce qui représentait une forte progression par rapport à la guerre de 1744-1748, en effet en 1744, on estimait le nombre de marins et officiers mariniers français à 45.280²⁷¹. Les conflits du XVIII^e siècle et notamment celui de 1744-1748 avaient déjà largement montrés les limites du système des classes tel qu'il avait été envisagé par Colbert. Ainsi, en 1749 une note interne du ministère de la marine, décrivait le recrutement maritime d'une autre façon, dans chaque quartier, le commissaire des classes devait choisir les marins pour le service en fonction des besoins de la marine et du temps que ces derniers avaient déjà servi. Il choisissait également qui devait rester en réserve²⁷². C'est sur l'efficacité de cette mesure qu'est centré l'étude de TJA Le Goff sur le recrutement maritime en France pendant la guerre de Sept Ans. Selon lui, il est important de faire une différence entre le Ponant et le Levant, c'est-à-dire la face Atlantique et la face Méditerranée de la France. Cette différence ne vient pas tant de divergence dans l'application du système des classes, mais plutôt du poids que ces dernières représentaient sur la communauté maritime. Pendant la guerre de Sept Ans, on exigea pour les armements annuels à Toulon environ 5 000 marins sur les 9 000 qui étaient disponibles, c'est-à-dire, plus de la moitié ce qui limitait la possibilité de renvoyer des marins

²⁶⁹ TJA LE GOFF, « *Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans* », in *Revue historique*, no 574, 1990 p 207.

²⁷⁰ AN Marine C⁴ 76.

²⁷¹ TJA LE GOFF « *Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans* », *Op. cit.* p 207.

²⁷² AN Marine C⁴ 133, Alain de la Courtière, mémoire sur les classes.

chez eux et donc augmentait la durée de service de certains d'entre eux²⁷³. Le faible nombre de marins disponibles malgré l'importance du commerce maritime en Méditerranée peu s'explique de deux façons. Dans un premier temps, en 1789, près de 10% des marins inscrits sur les registres des classes étaient des étrangers²⁷⁴. Les choses n'étaient pas très différentes au moment de la guerre de Sept Ans²⁷⁵. Par principe, l'inscription sur le registre des classes assortie d'une résidence dans un quartier engendrait une naturalisation de la personne et de sa famille comme sujet français, cependant le patriotisme n'était pas nécessairement associé avec cette mesure, quand c'était leur tour de servir le roi, certains de ces marins avaient tendance à retourner dans leur pays d'origine, avec pour conséquence de diminuer le nombre de marins disponibles.

De plus, en Méditerranée, les succès de la Marine Française jouaient en sa défaveur, elle arrivait à maintenir les routes commerciales plus ouvertes que dans l'Atlantique, ce qui faisait qu'il n'y avait pas la chute du trafic que l'on pouvait observer ailleurs. De plus dans cette région, les armateurs marchands pouvaient recruter des étrangers ou affréter des navires neutres pour le commerce. On estime que le taux minimum d'étrangers dans les armements commerciaux en temps de paix était de 11 à 16%²⁷⁶. Ce chiffre augmentait invariablement en temps de guerre. Le fait que ces marins, notamment les Génois, puissent ainsi travailler librement dans le commerce était mauvais pour le moral des marins forcés de servir le roi, du fait de large écart de salaire, car ils touchaient un salaire trois fois plus important et qui de plus était versé à l'heure, ce qui n'était pas toujours le cas de la solde des marins de guerre²⁷⁷.

Toutes ces raisons firent que la première crise de recrutement de la guerre de Sept Ans eut lieu en Méditerranée. En décembre 1755, on recruta pour l'escadre de la Méditerranée 4965 marins sur un total de 9 577 ce qui laissait dans les quartiers un total de 4 300 et on estima donc qu'il manquerait pour 1756 environ 1500 marins²⁷⁸. Ainsi, pour 1756 en Méditerranée, la France tenta dans un premier temps de recruter des étrangers dans sa marine par le biais de ses diplomates, ou encore d'amadouer les marins avec une paye de 6 à 12 livres pour tous les marins

²⁷³ TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op cit*, p 208.

²⁷⁴ Archives du port de Toulon, 13 P-5 53, 57

²⁷⁵ TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.* p 208.

²⁷⁶ AN Marine C⁴ 156 Etat général des armements faits pour le commerce.

²⁷⁷ TJA LE GOFF, "les gens de mer devant le système des classes (1755-1763) Résistance ou Passivité", in Lottin, A. et al. (1986). *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours: actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984*. Revue du Nord, Lille p 463-480

²⁷⁸ AN Marine B³ 530 Extrait des gens de mer classe en Provence 1/1/1746; C⁴ 12 fol 486-487; C⁴ 76 21/12/1755; B³ 350 fol 359; 10/1/1756; B³ 350 fol 36-40, Villeblanche au ministre.

de la levée présents à Toulon²⁷⁹. Ces mesures ne furent toutefois pas suffisantes, et il fut nécessaire de pratiquer des actions plus proches du recrutement forcé. Ainsi, le gouverneur de la ville de Marseille en 1756 ferma le port jusqu'à ce que nombre de marins nécessaires soit trouver. Dans le même temps, le Ministre permit le recrutement des Marins du Ponant, autrement dit de la façade Atlantique, qui serait de passage à Marseille²⁸⁰. Cependant, le recrutement maritime devint très rapidement très difficile en Méditerranée. Il fallut par exemple pour compléter les équipages manquants faire venir près de 800 marins de la Guyenne²⁸¹. Cela ne se fit pas sans une certaine résistance de la part des marins, une des formes de cette résistance était la désertion. Dès le début de 1756, plus de la moitié des équipages d'origine avait déserté²⁸². Pour tenter d'enrayer le phénomène de la désertion, le pouvoir prit des mesures disciplinaires, retranchement de solde, mais aussi et cela est plus rare en Méditerranée la punition de la Cale. Toutefois, ces mesures furent peu efficaces durant l'hiver 1756-1757, on ne put armer que cinq vaisseaux et lors de leur retour en février 1757 quand ils apprirent qu'ils allaient être gardés pour la campagne suivante, les marins préférèrent désertir en masse²⁸³. Les levées suivantes en Méditerranée suivirent des modèles assez similaires ce qui continua à envenimer la situation entre l'administration et les marins si bien que pratiquement partout dans le Sud de la France, on dû avoir recours à la force pour faire marcher les levées vers Toulon²⁸⁴. Dans le même temps, près de 150 marins étrangers, furent recruté de force dans la marine de guerre. Les diplomates des pays dont ces marins étaient ressortissants réussirent à en sauver 50, mais le reste fut envoyer sur les navires du roi²⁸⁵. Pour pallier à ce manque de marins, il était également possible de recruter des marins sur des prises faites à l'ennemi. Ainsi, en 1757, le vaisseau Zodiaque embarqua à son bord un matelot Danois et un Matelot Suédois qui provenaient d'une prise Britannique²⁸⁶. On retrouve aussi plus loin sur le même rôle d'équipage un autre marin Danois transféré depuis le Duc d'Orléans en 1758. Enfin, ce rôle d'équipage

²⁷⁹ AN Marine B³ 530 fol 73-73 et 127-128; C⁴ 77.

²⁸⁰ AN Marine B³ 532 fol 319 Intendant de Montpellier au Ministre 22-2-1756 & B³ 530 fol 65, Charron au Ministre 3-3-1756 & fol 99-100 Villeblanche au Ministre 4-3-1756. & fol 127-128 Villeblanche au Ministre 9-5-1756 B³ 351 fol 69-72 Charron au Ministre 12-3-1756.

²⁸¹ AN Marine B³ 529 fol 326-329 Massiac au Ministre & B³ 530 fol 255-258 Villeblanche au Ministre 19-5-1756 & B³ 529 fol 213-220 Michel au Ministre 8-6-1756.

²⁸² TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.* p211.

²⁸³ AN Marine B³ 529 fol 326-329 Machaut à Michel 6-7-1756 & B³ 535 fol 16 et 31-32 Massiac au Ministre 1-2-1757 et 22-2-1757; fol 127-128 Beaussier au Ministre 24-2-1757

²⁸⁴ AN Marine B³ 536 fol 236-239, 241-242 et 319-320 Michel au Ministre 13-3-1757 et 23-10-1757.

²⁸⁵ AN Marine B³ 536 fol 351-352 Michel au ministre 3-11-1757 et C⁴ 14 extrait du nombre d'équipages de M. De La Clue, 3-11-1757.

²⁸⁶ AN Marine C⁶ 227 Rôle d'équipage du Zodiaque, 1757.

porte la mention d'un "Nègre du Bengale" ce qui signifie que déjà pendant la guerre de Sept Ans, La France recrutait des marins locaux sur les théâtres d'opérations éloignés.

Malgré tout, l'année 1757 fut une année d'activité maritime importante en Méditerranée avec l'emploi de 5 600 officiers-mariniers et matelots des classes²⁸⁷. Toutefois, cela ne doit pas masquer les problèmes qui demeuraient sur ce théâtre d'opérations et qui vont être visible des 1758, sous la forme notamment d'une grogne quant au retard du versement des salaires des marins. Dans son étude TJA Le Goff présente un certain nombre de théorie bien sûr appuyé par une étude des sources pour expliquer ce retard de paiement: "on renvoya les équipages de Toulon sans conduite, ni congé, peut-être pour les forcer à revenir ou à rester disponible sur place, peut-être parce que l'on manquait tout simplement de fonds"²⁸⁸. En conséquence, il ne fut pas possible de mener sur ce théâtre d'opérations en 1758 autre chose que de petites expéditions et encore avec beaucoup de retard, cela malgré quelques tentatives de recherche de marins insoumis ou déserteurs dans la ville de Marseille et aussi la tentative infructueuse de garder les marins de 1757 à Toulon²⁸⁹. La situation fut encore plus mauvaise cette année-là du fait de la crise financière généralisée de la marine qui eut un lourd impact sur le versement des avances, de la conduite ou encore des salaires, incitant encore plus à la désertion.²⁹⁰

L'année 1759 marqua la volonté d'armer une escadre importante en Méditerranée. Le but de cette escadre est toujours en débat aujourd'hui, il apparaît que son armement aurait eu pour but de secourir les Antilles, mais il est aussi supposé qu'il y aurait eu au moins la tentation de la part du ministère de joindre cette escadre à celle de Brest sous les ordres de M. de Conflans dans le but de permettre une tentative d'invasion de l'Angleterre. Pour mettre en place cette escadre, il fallait armer 12 vaisseaux de lignes sous le commandement de De La Clue. Charron, l'Intendant de Toulon écrivit que ne pourrait y trouver qu'environ 2000 marins et que même dans le cas impossible où l'on trouverait à embaucher 1000 marins étrangers il manquerait toujours plus de 1200 hommes. Pour pallier au manque de marins que ce soit des classes ou

²⁸⁷ TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.* p 212.

²⁸⁸ *Ibid.*, p 213 et AN Marine B³ 536 fol 337-339 Michel au Ministre, 30/10/1757; B³ 541 fol 169-170 Chauve au ministre 17/12/1757; fol 229-230 Michel au ministre ; fol 248 Glandevès à Moras 16/2/1758 fol 282-282 Michel au Ministre 24/4/1758; fol 335-337, 341, 351-353, 355-357 Michel au ministre 7/5/1758, 9/5/1758, 11/5/1758, 14/5/1758; fol 347-348 Députés du commerce de Marseille à Michel 9/5/1758; C⁴ 14 fol 123-124 27/6/1758; C⁴ 80 p 335-337 et B³ 539 fol 196-199 Le Tullier au ministre 5/8/1758 et 8/8/1758.

²⁸⁹ AN Marine B³ 541 fol 237-240, 304-306, 317-320, Michel au Ministre 29/1/1758, 18/4/1758, 27/4/1758, fol 307-308 Sinety à Michel 16/4/1758.

²⁹⁰ AN Marine B³ 541 fol 307-308 Sinety à Michel 16/4/1758; fol 304-306, 317-320, 355-357, 366-369 Michel au ministre 18/4/1758, 7/5/1758, 9/5/1758, 11/5/1758, 14/5/1758, 21/5/1758; B³ 540 fol 54-55 De La Clue au Ministre 17/10/1758, fol 197-198 Simon au ministre 30/4/1758; B³ 544 fol 8-15 De La Clue au ministre 11/1/1759.

alors d'étrangers volontaires, il proposa de réquisitionner à Marseille tous les marins, mais aussi tous les capitaines marchands et les écrivains de marine de moins de 50 ans. Le reste serait comblé avec des marins venant de Toulouse ou de Bordeaux. Il faut noter que dans le cas présent il n'y eu pas de proposition d'utiliser des soldats sur les navires du roi, ce qui sera le cas pour l'escadre de Brest²⁹¹. Avec la crise financière qui s'aggrava la seule chose positive pour le recrutement maritime en Méditerranée fut l'interruption du commerce à cause de l'activité navale Britannique. En conclusion en Méditerranée, il apparaît que très vite au cours de la guerre de Sept Ans, mais aussi pendant la Guerre d'indépendance américaine, le recrutement naval ressemblait plus à la press des Britanniques qu'au système des classes cohérent et humaniste imaginés par Colbert²⁹².

Si l'effort de la part des populations maritimes était le plus important en proportion en Méditerranée, il reste vrai qu'en terme absolu, l'effort majeur se trouvait concentré sur le Ponant, c'est-à-dire la façade Atlantique de la France. Elle s'étendait de Boulogne jusqu'à Bordeaux. En effet, comme le montre Alain Cabantous dans son étude, *la Vergue et les Fers*, ce qui est confirmé par TJA le Goff, les quartiers de Dunkerque et de Bayonne du fait de leur proximité avec la frontière était exempt du système des classes et une forme de recrutement avait lieu, qui en pratique laissait les marins largement exemptés du service du roi. Sur ce théâtre d'opérations, le fardeau pour les communautés maritimes était rendu plus lourd par la plus forte activité navale britannique, ce qui voulait dire plus de captures et plus de prisonniers du côté des navires marchands, mais aussi des corsaires²⁹³. Ensuite, le champ d'activité de cette façade Atlantique ne se limitait pas aux eaux territoriales, mais aussi aux Antilles et à L'Amérique du Nord, ce qui signifiait des campagnes plus longues ou le risque de mort et de maladies était plus important²⁹⁴. Ces deux facteurs avaient un véritable impact dans la diminution du stock de marins disponibles. Il fallait ajouter à cela la plus grande concurrence dans le Ponant de la Pêche à la Morue et la Marine Marchande. On estime en effet qu'en temps de paix, il fallait 26 000 marins et officiers mariniers par an pour ces deux activités²⁹⁵. Comme dans le cas de la Méditerranée, pour être plus attractif la marine proposa une solde exceptionnelle de 6 à 12 livres ce qui ne pouvait pas concurrencer les salaires de la marine marchande comme le montre le

²⁹¹ AN Marine B³ 545 fol 142-145 Charron à Berryer 25/1/1759.

²⁹² TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *op cit*, p 214.

²⁹³ TJA LE GOFF, « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.*.

²⁹⁴ TJA LE GOFF, « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.*.

²⁹⁵ *Ibid.*, p 215.

tableau suivant donne le salaire en livre pour les navires en direction des Antilles

Année	Officiers mariniers	Matelots	Novices
1755	43	26	17
1756	46	30	20
1757	60	33	19
1758	78	46	23
1759	?	?	?
1760	53	44	27
1761	68	44	23
1762	90	51	23

Tableau 11 - Salaires des équipages

Cependant, il ne faut pas prendre comptant les chiffres des besoins en hommes de la navigation civile en période de guerre. En effet, dans l'Atlantique il y eu une forte diminution du trafic commercial et un arrêt presque complet de la pêche à la morue. Ainsi, le besoin en marin tomba à quelque 7 000 hommes par an²⁹⁶. Toutefois, cette diminution du trafic maritime commercial, ne signifiait pas nécessairement une augmentation du nombre de marins disponibles. En effet, il fallait également prendre en compte dans les problèmes du recrutement maritime, les prisonniers de guerre fait par les Britanniques et qui était autant de marins manquants pour la marine de guerre et la marine marchande. Dans son étude sur les problèmes de recrutements de la marine française pendant la guerre de Sept Ans, TJA le Goff estime que le nombre total de prisonnier français conduit dans les îles Britannique sur l'ensemble de la Guerre de Sept

²⁹⁶ AN Marine B³ 542 fol 290-292 Tourny au ministre 4/2/1758, 15/4/1758, C4 78 p 34, fol 41-42 ministre à Rostan 15/1/1757, 12/2/1757.

Archives départementales de Gironde C4 264 fol 6-6 Chambre de Commerce de Bordeaux à Moras 7/2/1758.

Ans était de 64 373²⁹⁷, ce chiffre s'appuie sur un document de l'Amirauté Britannique²⁹⁸. Parmi ces prisonniers environ 9 284 trouvèrent la mort dans les prisons Britanniques²⁹⁹. Dans un premier temps, jusqu'à la fin d'août 1757, on procéda en nombre quasiment illimité à des échanges de marins prisonniers entre la Grande-Bretagne et la France³⁰⁰. Ces échanges, cessèrent pratiquement en janvier 1758³⁰¹. Avant cette date, le nombre de prisonniers renvoyés en France était de 4 000. Ensuite, le gouvernement britannique mit en place des échanges plus sélectifs, c'est-à-dire, que l'on échangea un marin français pour un marin britannique. Avec en plus jusqu'à l'automne 1758 un ordre de l'Amirauté de ne pas renvoyer en France des marins qualifiés, mais des terriens ou des soldats³⁰². Cette pratique faisait qu'en réalité il y avait un petit nombre d'échanges car le solde de prisonniers était favorable à la Royal Navy³⁰³. Ainsi, à la fin de 1758, il y avait entre 18 000 et 20 000 marins français captif outre-manche, une des raisons pour l'important manque de marin sur la façade Atlantique en 1759, ce qui eut conséquences importantes. Enfin, un autre facteur important du manque de marin était la mortalité du fait de maladie qui semblait plus important en France qu'en Grande-Bretagne. Ainsi, Le Goff estime que pour le Ponant entre 1757 et 1758, 5 000 marins et officiers marinières seraient mort de maladie.

Tout cela faisait qu'il y avait là aussi des pénuries de marins, ce qui contraignit la marine à utiliser des formes de recrutement qui étaient proches du recrutement forcé. Par exemple, on gardait les équipages bien après le temps de service et aussi, le gouvernement proclama une interdiction des corsaires³⁰⁴.

Ainsi, sur la façade Atlantique, comme sur la façade Méditerranée, il y avait une grande différence entre le recrutement naval tel que le prévoyait la loi avec le système des classes et le recrutement naval dans la réalité. Le manque de marins aussi bien dans le Ponant que dans le Levant faisait que les Intendants de la marine devaient avoir recours au recrutement de force, ou à garder de force les marins sur les navires, ce qui était plus proche de l'impressionnement Britannique que du système de Colbert.

²⁹⁷ TJA LE GOFF, *Les problèmes de recrutement*, op cit, annexe I.

²⁹⁸ ADM 98/9/222: Account Showing the number of prisoners of war 27/10/1762.

²⁹⁹ ADM 98/9/222: Account Showing the number of prisoners of war 27/10/1762.

³⁰⁰ ADM 98/6/455: account showing the number of French prisoners of war sent to France.

³⁰¹ ADM 98/7/98.

³⁰² ADM 98/7/142, 146 & 147.

³⁰³ TJA LE GOFF « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », *Op. cit.* p 222, & ADM 97/7/211, 257, 287, 304.

³⁰⁴ TJA LE GOFF, « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », op cit, p 223.

- **Au moment de la Guerre d'Amérique.**

À l'origine, la Guerre d'Indépendance américaine n'est pas un conflit entre la France et la Grande-Bretagne, mais un conflit interne à l'Empire colonial britannique. C'est pourquoi il existe un écart de dates d'intervention en fonction des pays. La date officielle de début du conflit est l'année 1776, même si l'on pourrait considérer qu'il avait déjà commencé en 1775. L'intervention de la France a lieu en 1778 après son alliance avec les 13 colonies qui formeront les États-Unis d'Amérique avec la signature du traité de Paris le 6 février 1778. Toutefois, la France n'est pas la seule puissance qui va intervenir dans cette guerre.

En fait, il est possible de parler de guerre mondiale contre la Grande-Bretagne. En effet, plusieurs pays qui sont aussi des puissances navales vont s'allier à la cause des futurs États-Unis, c'est le cas des Provinces-Unies et de l'Espagne.

De plus, on pourrait parler de guerre mondiale en raison du théâtre des opérations. Il y eut des batailles en Amérique, aux Antilles, en Europe, mais aussi aux Indes. Dans ce contexte, la marine est très importante, ce qui va avoir une influence sur le recrutement naval.

En 1780, pendant la Guerre d'Amérique, Louis XVI nomme un nouveau ministre de la Marine. Il s'agit du Maréchal de Castries³⁰⁵. À son entrée en poste, il dresse le bilan du fonctionnement du recrutement naval en France. Il constate que le système fonctionne mal. En fait, il n'a pratiquement pas évolué depuis la guerre de Sept Ans³⁰⁶.

Il faut toutefois noter une tentative de réforme de Choiseul qui date du 25 février 1765³⁰⁷. Ce texte cherchait à faire porter la charge du service de manière plus équitable. Ainsi, il recommandait de lever pour le service du roi les marins qui auraient servi sur les navires de la Marine Royale le moins longtemps, mais également le plus anciennement dans le temps. Cette disposition allait toutefois à l'encontre du système des classes qui prévoyait un ordre de passage dans le service bien particulier.

Néanmoins, malgré les bonnes intentions apparentes de cette mesure, l'inégalité du service en mer demeura, en particulier pour les marins restant longtemps à terre³⁰⁸.

³⁰⁵ Charles Eugène Gabriel de La Croix de Castries (1727-1801). Il est nommé ministre de la Marine le 13 octobre 1780, notamment grâce à l'influence de son ami Necker. Il est largement à l'origine de la stratégie navale de la France et de ses succès dans la guerre d'Amérique, mais aussi aux Indes.

³⁰⁶ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, p 210.

³⁰⁷ Victor. BRUN, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t. 1, p 471, cité in Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, op cit, p 211.

³⁰⁸ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, op cit, p 211.

Le nouveau ministre de la Marine dut donc prendre des mesures pour tenter de pallier ce manque de marins dans les flottes du roi pendant la guerre. Il faut souligner le caractère urgent de son action dans les premières années de sa fonction. Il apparaît clairement qu'une réforme en profondeur aurait été préférable et plus utile que des expédients, mais la chose s'avère difficile à mettre en place en plein conflit où il faut des solutions immédiatement praticables.

Aussi, il y aura bien une réforme du système de recrutement de la marine française, mais elle aura lieu après la Guerre, en effet elle débute avec l'ordonnance du 31 octobre 1784³⁰⁹, et de fait elle sort du cadre chronologique. Pour compléter les équipages, le ministre mis en œuvre un certain nombre de mesures, dont plusieurs furent déjà pratiqués auparavant. Ainsi, il va tenter de mettre fin à la désertion, par des promesses, mais également par des menaces³¹⁰, il fit embarquer des garde-côtes à bord des navires du roi³¹¹, utiliser des soldats de l'armée de terre comme l'avait déjà fait Choiseul. Or, la fonction de marin nécessitait une formation longue et particulière, que ne pouvait pas avoir un soldat de l'armée de terre. Il est donc possible de se demander quelle peut être leur utilité sur un navire de guerre. Étant donné ce manque de formation, on peut penser que leur fonction ne résidait pas dans la manœuvre du navire, même si le cas échéant, ils pouvaient toujours tirer sur le cordage indiqué. Toutefois, ils pouvaient servir les pièces d'artillerie, utiliser les armes légères ou encore participer aux abordages. Ainsi, l'ordonnance du 27 février 1782 prescrivit de détacher des 'troupes provinciales' 3 400 hommes qui recevraient une prime d'engagement de 24 livres et un salaire mensuel de 12 livres afin de les encourager³¹².

Le ministre décida aussi d'appliquer la presse, ce qui représente une sorte de retour en arrière et la reprise d'une pratique que Colbert avait voulu proscrire de la Marine, car elle représentait une source de désordre. Ainsi, on amenait souvent les marins aux ports en voiture et avec les fers aux pieds³¹³.

Toutes ces procédures ainsi que la vie à bord étaient mal vécues par les marins, si bien qu'ils s'obstinaient à ne pas vouloir travailler, à se plaindre d'être mal nourris et mal vêtus. Cette

³⁰⁹ ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVII, p 483, et Archives Nationales, AD^{VII} 12, p 192 et AD^{VII} 15, cité in Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 211.

³¹⁰ *Ibid.*, p 210.

³¹¹ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime Op. cit.*

³¹² Lambert DE SAINTE-CROIX, *Essais sur l'histoire de l'administration de la marine de France (1689-1792)*, p 319, in *Ibid.*, p 192.

³¹³ Victor. BRUN, *Guerres maritimes de la France : Port de Toulon*, t.2, p 53, in *Ibid.*, p 210.

contestation massive des conditions de vie à bord n'est pas un cas propre à la France. En effet, en Grande-Bretagne, il y eut aussi des mutineries massives connues sous le nom des grandes mutineries de Spithead³¹⁴. Cependant, elles eurent lieu en 1797 et sortent du cadre chronologique. Il faut également citer la fameuse mutinerie du *Bounty* qui elle aussi est postérieure puisqu'elle date du 28 avril 1789 ; elle eut toutefois un grand impact sur la marine, mais aussi sur la vie culturelle. En effet, c'est à ce jour une des mutineries les plus célèbres du monde, c'est après le *Potemkine* la plus célèbre et la plus cinématographique mutinerie de tous les temps. Mark Twain a également écrit une nouvelle sur cette mutinerie.

Durant la Guerre d'Amérique, il y eut d'autres moyens mis en œuvre pour compléter les équipages. Le roi Louis XVI, dans une ordonnance du 9 janvier 1781, fit appel à ses sujets de 18 à 25 ans qu'ils aient navigué ou non³¹⁵. Ce texte fait suite à l'ordonnance du 3 janvier 1779 qui ordonnait de lever dans les paroisses maritimes tous les hommes de 16 à 36 ans qui ne figuraient pas sur les classes et qui n'appartenaient pas aux compagnies de garde-côtes. Leur nombre devait être de la moitié du nombre d'hommes servant dans les compagnies de gardes-côtes. Ces hommes devaient être désignés pour le service par tirage au sort³¹⁶.

Enfin, la Marine Royale essaya de recruter des étrangers dans ses flottes : le ministre de Sartines eut recours à cette pratique en 1779³¹⁷. Ainsi, il est possible de trouver des marins étrangers sur les navires ayant pris part à la Bataille des Saintes pendant la Guerre d'Indépendance Américaine. C'est le cas sur le *Bourgogne* qui avait au 1er janvier 1780, 8 marins étrangers à bord³¹⁸. Il est à noter que les marins corses étaient comptés comme marins étrangers. En plus de cela une entrée spéciale est réservée aux matelots venant de Malte, qui représentent 30 hommes. De même, si l'on regarde le rôle d'équipage du *Annibal*, rattaché à l'escadre de l'Océan Indien, on remarque la présence de marins "lascars", c'est-à-dire Indiens ou Ceylanais³¹⁹. Le *Pluton* quant à lui recense au 5 mars 1781 5 étrangers dont un Hollandais et un Portugais³²⁰, ce navire lui aussi fait une entrée spéciale pour les marins Maltais

³¹⁴ Marc BELISSA, *Révoltes et Révolutions En Europe (Russie comprise) et aux Amériques de 1773 à 1802*, collection 'Objectif concours', Hachette Université, Paris, 2004. Et Richard WOODMAN, *A Brief History of Mutiny*, London, Robinson Publishing, 2005.

³¹⁵ ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVI, p 1 et Archives Nationales AD^{VII} 13, cité in Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 192.

³¹⁶ ISAMBERT, *Recueil général des anciennes lois françaises*, t. XXVI, p 1 et Archives Nationales AD^{VII} 11 et AD^{VII} 13, cité in Jacques Captier, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op. cit.

³¹⁷ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 191

³¹⁸ AN Marine C⁶ 647.

³¹⁹ AN Marine C⁶ 711, rôle du *Annibal*, 1781-84.

³²⁰ AN Marine C⁶ 720, rôle du *Pluton*, 1781.

Tous ces expédients vinrent du fait qu'il y avait pratiquement le même nombre de marins inscrits sur les rôles en 1780 et en 1764,³²¹ mais les besoins en hommes étaient eux plus importants. Pourquoi ce nombre n'avait pas évolué en l'espace de 20 ans ? En effet, il était accordé une grande importance à la formation des jeunes, ce qui fait que le nombre d'inscrits aurait dû logiquement augmenter. Il y aurait une tentative d'explication de ce phénomène, qui serait que les magistrats locaux et les commissaires de la Marine voulaient s'éviter la peine d'une enquête afin de compléter les rôles correctement.

- **L'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, Livre X**

Ce texte de loi (disponible en annexe), qui traite en grande partie du recrutement des marins, n'est pas à considérer seul. En effet, il fait en quelque sorte complément au décret sur la Marine de Louis XIV. Il offre toutefois une vision chronologique de processus d'armement et de désarmement des navires ; un véritable guide étape par étape.

Dans un premier temps, il fallait que l'ordre d'armer les navires de la flotte, et donc de lancer le processus de recrutement, devait venir du ministère de la marine à Versailles, ce qui ne pouvait se faire qu'après une déclaration de guerre ou quand le ministère pensait qu'une crise diplomatique était suffisamment forte pour motiver la possibilité d'un conflit armé. C'est peut-être ce qui explique que la flotte française fut prise par surprise au début de la guerre de Sept Ans. Ensuite, le message devait atteindre les principaux ports et Arsenaux de guerre qui étaient : Brest, Rochefort, le Havre, Dunkerque, Toulon et Bordeaux. Du fait des distances et des moyens de transport de l'époque, la nouvelle pouvait prendre plusieurs jours pour atteindre l'Intendant de la Marine ou son service dans le port concerné.

Une fois que l'ordre était reçu, il fallait que l'Intendant de la Marine et le Commandant du port se concertent pour décider du moment où les marins devaient arriver dans le port, mais aussi du nombre de marins qu'il serait nécessaire pour l'armement en question. Une fois que cela était fait, il était nécessaire que l'Intendant de la marine et son service écrivent aux Commissaires des classes de chaque département qui dépendaient du port militaire ou de l'arsenal. L'écriture de ces lettres pouvait être faite dans la journée par les clercs de l'Intendant, toutefois elles devaient être délivrées ce qui encore une fois pouvait parfois prendre plusieurs jours. Le Commissaire des classes devait, à son tour, consulter ses registres pour connaître le

³²¹ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime Op. cit.* p 210.

nombre et l'identité des marins dont c'était le tour de servir dans chacun des paroisses. La plupart des marins ne sachant pas lire, il n'était pas utile de leur adresser des courriers pour leur signifier leur ordre d'embarquement. En fait, il y avait deux méthodes à considérer, soit envoyer un crieur public, mais il y avait un risque que certains marins utilisent l'excuse ne pas avoir été présents pour l'entendre, ou alors envoyer le message au prêtre de la paroisse pour qu'il lise la liste des noms lors de la messe dominicale. Il apparaît que c'était la méthode la plus pratique. En effet, dans un pays comme la France où la religion était encore une affaire d'état ce qui rendait la participation à la messe dominicale pratiquement obligatoire, et où la population, notamment la population maritime était largement catholique, la messe était le meilleur endroit pour s'adresser aux marins dans leur ensemble. De plus, le fait que l'ordre d'embarquement vienne du prêtre ajoutait un certain côté mystique à cet ordre en particulier pour une population particulièrement superstitieuse.

Quand l'ordre était passé auprès des marins, il fallait leur laisser le temps de réunir les affaires de mer et de se préparer, puis de voyager de leurs lieux de résidence vers le port où la flotte était assemblée. Le texte prévoit que les marins n'arrivent pas tous en même temps du fait du temps nécessaire pour les rassembler, mais aussi par leur temps de voyage ; c'est pourquoi l'article DCCCLII prévoit que : « À mesure que les Officiers-mariniers et les Matelots arriveront... »

Ainsi, quand les marins arrivaient dans le port ils étaient soit déployés sur des vaisseaux afin de les préparer à prendre la mer, soit employés par le Commandant du port pour des travaux dans le port. Dans les deux cas de figure, les marins devaient recevoir un salaire dès leur arrivée dans le port. Ces dispositions avaient pour but d'essayer d'éviter le fléau de la désertion, en particulier pour les marins étant en attente d'embarquer sur un navire. Tout cela met en lumière un processus qui pouvait être dans certains cas plutôt long avant qu'un navire soit effectivement prêt à prendre la mer. Cependant, si l'on compare l'Ordonnance de 1765 avec celle de 1689, plus particulièrement avec l'Article I du Titre II (1689) : « Article I : Les Commissaires de marine chargés du soin des classes des matelots ayant reçu des ordres pour faire des levées, feront publier dans toutes les Paroisses de leur département, les rôles de la classe de service, et en feront afficher des copies aux principales portes des Églises et autres lieux accoutumés pour obliger les officiers-mariniers et matelots à comparaître dans le temps prescrit. Ils se rendront ensuite eux-mêmes sur les lieux, pour leur distribuer manuellement, l'argent qui leur doit servir d'engagement. ». En effet, avec la loi de 1689, il fallait qu'un ou plusieurs commissaires des classes se rendent dans chaque paroisse de leur département pour y distribuer l'avance en argent

des matelots. Dans les petits villages il y avait souvent qu'une seule paroisse, parfois deux, en revanche dans les villes, il pouvait y avoir plusieurs paroisses. Un exemple visible de cela est une petite ville comme Etampes, aujourd'hui en Ile de France. En termes d'habitants, on ne peut pas dire que ce soit une grande ville, cependant encore aujourd'hui, on peut clairement voir les quatre églises qui depuis le Moyen Age marquent les quatre paroisses de la ville. Etampes était aussi un port fluvial sur la rivière la Juine, cependant, il apparaît comme difficile de croire que de nombreux marins y aient été recrutés, cela reste toutefois un bon exemple du nombre de paroisses en ville.

De plus, la perception des avances ne signifiait pas nécessairement un départ immédiat pour le port, car elles devaient servir aux marins à acheter l'équipement qui leur était nécessaire pour le voyage.

Ce texte de loi essaye également d'adresser plusieurs problèmes relatifs à la misère des gens de mer. Il prévoit notamment que les avances en argent que les marins voudraient laisser à leurs familles pour subvenir à leurs besoins pendant leur absence soient consignées par écrit afin de s'assurer qu'elles soient bien versées. De plus, la qualité et la quantité de l'équipement des marins, en particulier les vêtements, soit vérifiés pour essayer de s'assurer d'un certain « confort » pour les marins, mais aussi une façon de lutter contre les maladies et pour l'amélioration de l'hygiène.

- **Ordonnance du Roi Concernant les Novices Volontaires Matelots pour suppléer aux Gens de mer classés.**

Il s'agit d'un texte de loi promulgué le 9 janvier 1781. Il est disponible en annexe.

Cette loi concernant le recrutement maritime est beaucoup plus courte que celle promulguée auparavant puisqu'elle ne compte que seulement dix articles. La raison de cette différence vient du fait qu'il ne s'agit pas ici d'une politique de recrutement globale, mais d'une mesure à court terme. Ainsi, la date de cette loi est importante, janvier 1781, la France entre dans ce qui est pour elle la quatrième année de la Guerre d'indépendance américaine, c'est une guerre qui est globale avec un théâtre d'opérations, sur le plan maritime qui couvre l'Europe, l'Amérique et l'Inde. Cela voulait dire un besoin important en hommes et en vaisseaux de guerre, sans oublier toujours la concurrence de la marine marchande et de la marine de pêche.

La France n'avait pas assez de marins pour faire tout cela, aussi était-il important de chercher à augmenter le nombre de marins disponibles.

Pour ce faire, cette ordonnance supprime une des choses qui avait fait la différence entre la France et sa grande rivale maritime, la Grande-Bretagne, à savoir de recruter exclusivement des marins de métiers sur ses navires. Comme l'article premier le confirme, tous les hommes de dix-huit à vingt-cinq ans pouvaient se présenter pour être acceptés comme Novice. Afin de rendre cette offre attractive, le statut de Novice offrait la perspective d'une formation qui pouvait ensuite déboucher sur un métier, celui de marin, mais ce n'était pas une obligation ce qui renforçait le côté « volontaire » de cette mesure. Elle pouvait donc attirer des jeunes hommes qui par manque de qualifications pouvaient avoir du mal à trouver une profession stable. Cette mesure offrait également une prime à l'engagement et la perspective d'un salaire stable, ce qui pouvait être un encouragement pour des jeunes hommes cherchant à s'établir.

Du point de vue négatif, il est légitime de se poser la question suivante : était-il possible d'intégrer ses recrues sans expérience dans l'équipage de vaisseaux du roi ? C'était une question qui se posait fréquemment en Angleterre, puis en Grande-Bretagne quand la presse amenait à bord des navires des terriens sans expériences. La discipline et les officiers-mariniers se chargeaient bien vite de former ces hommes. Aussi est-il logique de penser que la chose était également possible en France. Toutefois, il faut souligner un point important, celui de tout l'argent ici proposé pour les gens qui s'engageaient, que ce soit l'avance, la solde, ou encore les frais de déplacement. La monarchie française au XVIII^e siècle souffrait de problèmes d'argent chroniques, aussi il apparaît que cette solution n'était pas réellement durable sur le long terme. C'est pourquoi il faut bien considérer le point le plus important, cette loi est une mesure d'exception pour répondre à un problème concret dans une situation d'urgence, à savoir la continuation de la guerre avec la Grande-Bretagne.

- **Suivre la carrière d'un marin**

Le fait que le recrutement naval en France soit aussi administratif et bureaucratique offre un grand avantage pour les historiens, il rend plus facile de suivre la carrière d'un marin. Prenons un exemple, dans le département du Cotentin. Il s'agit d'Eustache Legendre³²². D'après

³²² Service historique de la Défense, Cherbourg, 5P6/06:61/61:365 ; 5P6/08:62/63:248; 5P6/18:14/14:81; 5P6/20:15/16:. Consultées sur <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/detail.php>

ce registre, Eustache Legendre est née le 3 janvier 1758, fils d'André Legendre et d'Anne Launay, la profession de son père était journalier. En 1777 à l'âge de 19 ans, il était novice dans la pêche au maquereau sur un navire qui s'appelait *La Marie Louise*. Il fut classé matelot en 1778, plus particulièrement le 15 avril.

The image shows an open historical register with two pages. The left page is titled "OFFICIERS-MARINIERS" and the right page "ET MATELOTS DE SERVICE". Both pages have a grid structure with columns for years (1775, 1776, 1777, 1778) and rows for individual entries. The entries contain names, ranks, and dates. Some entries are crossed out with large 'X' marks. The handwriting is in cursive and includes various notations and numbers.

Sur cet autre registre des classes maritimes on peut voir que pour Eustache Legendre, avant dernier sur la page, il n'y a pas d'entrées pour 1776 et 1777, ce qui est cohérent avec les informations du registre précédent, puisqu'il était Novice.

Il confirme l'état civil, date et lieu de naissance, parents, mais il donne aussi le nom de son épouse, Françoisse LEPINE -et le nombre de ses enfants (3). Il a été levé pour le service du roi le 18 avril 1778. Ce type de registre permet de suivre la carrière d'un marin année par année, ainsi on apprend qu'il fut estropié d'un pied le talon percé par une balle et donc déclassé du service en 1785.

- **Une protection contre le système des classes ?**

Comme le montre l'Ordonnance du Roi sur le recrutement maritime, il existait une forme de protection contre le système des classes. Elle concernait les maîtres de navires marchands ou de pêche qui prendrait à leur bord une certaine proportion de jeunes âgés de moins de dix-huit ans, assurant ainsi une certaine forme de formation professionnelle. Cela pose la question suivante : y avait-il d'autres forme de protection contre le système des classes en France ?

Dans son étude sur les marins des régions du Havre et de Dunkerque, Alain Cabantous écrit : « Toutefois, au long du XVIII^e siècle et pour les provinces qui nous occupent, l'administration des classes ne paraît pas avoir éprouvé beaucoup de difficultés pour accorder des exemptions de service afin de ne pas entraver la constitution des équipages nécessaires »³²³. Pour affirmer cela, il s'appuie sur la correspondance des Archives du Havre³²⁴. Ces exemptions étaient possibles en temps de paix, où la marine n'avait qu'un faible besoin en hommes, en fait au milieu du XVIII^e siècle, son budget ne lui permettait pas en temps de paix de garder plus de quatre à cinq mille marins pour l'ensemble de la flotte³²⁵

Toutefois, les exemptions devenaient plus compliquées en temps de guerre où la marine, sans pouvoir employer tous les marins d'un coup, devait pouvoir compter rapidement sur des réserves. Cela ne voulait pas dire la fin des exemptions de service. En effet, les autorités locales étaient parfois des défenseurs ardents des intérêts économiques locaux, ce qui pouvait entraîner les commissaires des classes locaux à exempter de service pour une durée limitée autour des mois d'octobre et novembre, des pêcheurs expérimentés³²⁶. Il ne faut cependant pas utiliser des exemples locaux pour tenter de faire une généralisation du principe à tous les quartiers de France. Une des facteurs à prendre en compte était « l'importance relative de chaque centre portuaire au sein de l'économie régionale »³²⁷. Pour illustrer cela, toujours dans la région qui intéresse Alain Cabantous, le port secondaire de Cayeux qui se trouvait dans le quartier de Saint Valery sur Somme, sur la période qui va de 1778 à 1782, ce qui représente l'engagement militaire de la France dans la Guerre d'Indépendance américaine, environ 7% des marins levés

³²³ Alain CABANTOUS, *Dix Mille Marins Face à l'Océan*, op cit, pp 187-188

³²⁴ A.C Le Havre, classes, Carton 1, Liasses 12,13,15 et 17

³²⁵ Jean MEYER, *La seconde guerre de Cent Ans*, p 167, in Fr. BÉDARIA, Fr CROUZET, D. JOHNSON, *De Guillaume le Conquérant au Marché Commun*, 1979

³²⁶ AN Marine, C⁴ 31 f 39, 272/279 et 318, & A.C Le Havre, Classes, Carton 6, Liasse 3 et 4 ; Carton 8 Liasse 1

³²⁷ Alain CABANTOUS, *Dix Mille Marins face à l'Océan*, Op cit, p 189.

par le système des classes reçurent l'autorisation de revenir dans leur quartier pour pratiquer la pêche³²⁸.

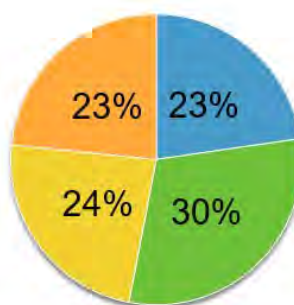
Les exemples donnés ci-dessus concernent tous la pêche ce qui était une activité économique majeure de cette région. Cependant, la région du Havre participait aussi activement au grand commerce maritime. Pendant les deux dernières guerres de l'Ancien Régime, ce qui correspond à la guerre de Sept Ans et à la Guerre d'Indépendance américaine, le pouvoir prit soin de ne pas interrompre complètement cette activité économique si importante pour le royaume. En d'autres termes, cela permit aux maîtres de navires marchands de la région du Havre de faire exempter du service des classes certains matelots³²⁹.

Le recrutement naval et la population maritime en chiffre en France

En 1777, ce qui est encore une période de paix pour la France qui n'est pas encore entrée dans la Guerre d'Amérique, le pays fit un inventaire des marins et gens de mer présents dans le pays. Si l'on regarde de plus près, ce document est daté du 1^{er} décembre 1777³³⁰ et la France a déclaré la guerre à la Grande-Bretagne en février 1778. Aussi il est possible de penser que ce recensement fut fait en vue d'une entrée en guerre. Ce document permet de rassembler toutes ces informations dans un tableau :

La répartition des marins à Brest en 1777

- Embarqués sur les vaisseaux du roi
- Embarqués au grand commerce
- Présent dans les quartiers
- Mousses et novices



³²⁸ Alain CABANTOUS, *Dix Mille Marins face à l'Océan, Op. cit.*

³²⁹ Alain CABANTOUS, *Dix Mille Marins face à l'Océan, Op. cit.*

³³⁰ AN Marine C⁴ 151.

Tableau 12 - Etat des gens de mer 1777

Gens de mer classés au 1 ^{er} décembre 1777	Embarqués sur les vaisseaux du roi	Embarqués au grand commerce	Présent dans les quartiers	Total des gens de mer qualifiés	Mousses et novices	Total de tous les gens de mer
Brest	5792	7730	6020	19542	5967	25509
Rochefort	982	2042	1498	4522	1539	6061
Toulon	3913	5199	1829	10948	3415	14350
Dunkerque	458	885	788	2131	347	2478
Le Havre	1988	4800	4517	11314	3748	15062
Bordeaux	813	822	4521	6156	1916	11072

Selon ce document, il y aurait en 1777 un total général de plus de soixante-quatorze mille marins dans les provinces maritimes du royaume de France. Cette liste montre également l'importance de certains ports par rapport aux autres. Ainsi, il est possible de voir le caractère prédominant du port de Brest et de la province de Bretagne qui contribuait à près d'un tiers des équipages de la flotte. Dans cette province, les marins représentaient 4,5% de la population totale ce qui est bien supérieur à la moyenne du royaume qui était d'environ 1,5% de marins dans la population totale³³¹. Le graphique qui met en avant la répartition des marins à Brest en période de paix, met en avant un certain équilibre dans les différents emplois des marins.

Ce recensement met également en avant la structure du système des classes, il permet de mettre en réserve des marins en cas de conflit qui serait rapidement disponibles pour la marine. Enfin, il est possible de voir une chose qui sera abordée plus en détail dans un autre chapitre, à savoir le maintien de la marine de guerre en temps de paix.

Le nombre important de sources en France permet d'avoir une image détaillée du nombre de marins en France au fil des époques, ce qui offre également la possibilité de voir l'évolution de la population maritime dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cela a particulièrement été exploité par TJA Le Goff dans son étude : *Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle*³³². Cela donne le tableau suivant

³³¹ Olivier CHALINE, *La France au XVIII^e siècle, (1715-1787)*, Paris, Belin, 2005, p 155.

³³² TJA LE GOFF, *Offre et productivité de la main-d'œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle* in Histoire, économie et société Année 1983 Volume 2 Numéro 2-3 pp. 457-473

Tableau 13 - La population maritime en Francece

Année	Normandie Picardie	Bretagne	Sud-Ouest	Midi	Total	Source
1754	?	?	?	?	52466	C ⁴ 76 p189
1755	11531	13677	12476	?	?	C ⁴ 12 p 248-9
1758	14051	18532	17128	10426	60137	C ⁴ 156
1775	14099	20707	16866	17043	63715	C ⁴ 156
1776	13036	19094	13744	10415	56289	C ⁴ 151
1777	13445	19542	13678	10941	57606	C ⁴ 156
1778	14389	18531	13795	10881	57593	C ⁴ 156
1780	12364	18186	13410	10988	54948	C ⁴ 156
1781	13194	18433	13322	11653	56513	B ³ 713
1783	11707	22325	16217	10665	60914	C ⁴ 156

Ce tableau met en avant la faible évolution du nombre de marins en France dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et au moment des Guerres de Sept Ans et d'Indépendance. Toutefois, il y avait une évolution importante des besoins en hommes à cause de l'augmentation de la taille des navires et du nombre de canons. Ce facteur pouvait conduire à des pénuries de marins qui étaient dommageables pour la flotte et la stratégie navale Française.

• **Combattre la misère de la population maritime**

Enrôler un plus grand nombre de marins dans le système des classes ne suffisait pas à améliorer ce système. Il fallait aussi mener ce que l'on pourrait appeler une politique sociale. Nous avons parlé plus avant de la solde des marins dans la Marine Royale. Pour certains comme Saint-Sulpice, elle était insuffisante comparée aux 20 livres de la marine marchande³³³. Pourtant, Jacques Captier, considère que ce n'est pas la somme versée qui est la principale raison de cette misère des familles des marins. Il s'agissait plutôt des versements des soldes. Pour aider

³³³ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, op cit, p 194.

les familles des marins, une avance sur solde de trois mois devait être remise au marin avant son embarquement, mais cette mesure n'était pas toujours respectée. À la fin de la campagne, il y avait aussi des problèmes pour le versement des soldes³³⁴.

Le gouvernement tenta de prendre plusieurs mesures à cet effet, comme la tentative de Berryer en 1759 de faire distribuer la solde tous les mois en rade pour ne pas attendre la fin de la campagne³³⁵. Ce n'est pas la seule mesure, mais le constat est que des pénuries récurrentes dans la trésorerie royale empêchèrent les marins de ressentir les bénéfices d'une telle politique.

La Marine Royale chercha à allouer une somme d'argent aux marins pour leur déplacement de leur lieu de résidence vers le lieu d'embarquement. Un règlement du 1er août 1743 stipulait qu'il devait être alloué une somme de 4 sols par lieue pour les officiers-mariniers et 3 sols pour les marins. La distance prise en compte allait du chef-lieu de domicile jusqu'au port d'embarquement³³⁶. Pour améliorer la vie des marins et par là-même l'attractivité de la Marine Royale, l'autorité alla plus loin que des avantages financiers. Elle confirma les privilèges accordés aux marins, tels que l'exemption du guet ou du logement des gens de guerre. Tous ces privilèges furent confirmés aux marins par une ordonnance du 21 mars 1778³³⁷.

Ce ne sont pas là les seules avancées sur le plan « social » dans le domaine des gens de mer. Nous avons vu dans une partie précédente les nombreux risques inhérents à la vie du marin. Il y a donc une vraie possibilité que la famille du marin parti en mer se retrouve veuve et orphelin et donc éventuellement sans revenus. Le roi soutenait financièrement des institutions qui prenaient en charge les orphelins de marins et notamment les garçons pour leur assurer à la fois une instruction générale, mais surtout une instruction professionnelle pour en faire des marins. Ainsi, le roi a en vue le bien des marins, afin qu'ils se portent davantage volontaires

³³⁴ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime, Op. cit.* .

³³⁵ *Ibid.*, p 195.

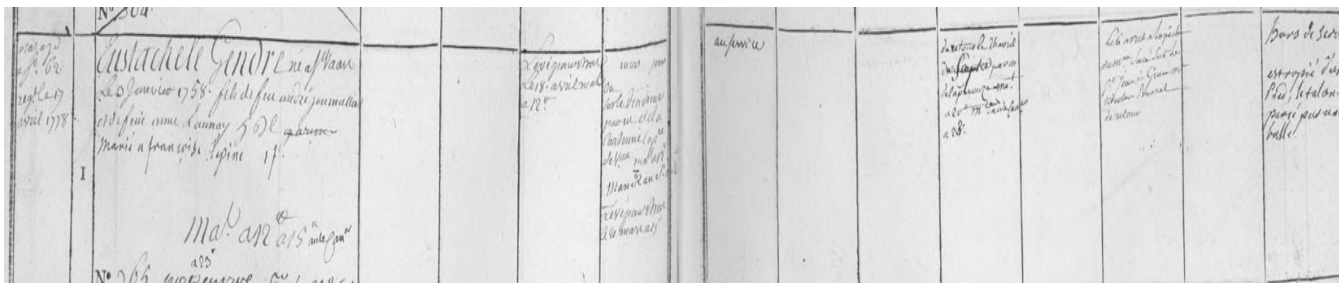
³³⁶ AN Marine, C⁴ 139, *Mémoires sur divers objets concernant les classes.*

³³⁷ Archives de l'Herault, C 754 et AN AD^{VII} 11, cité in Jacques CAPTIER, , *Etude historique et économique sur l'inscription maritime, Op cit*, p 196.

pour le service, mais il envisageait également l'intérêt de la marine en assurant un renouvellement du nombre de marins disponibles³³⁸.

registre 15 avril 1777	Juslache Le Gendre né à Vaulle le 3 Janvier 1758 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 248			

DÉPARTEMENT DE LA MANCHE		NOVICES.	
QUARTIER DE LA BRUYÈRE			
FOLIO de l'ancien Registre	NOMS, SURNOMS ET DOMICILES	ACTES	MOUVEMENTS
registre 15 avril 1777	Juslache Le Gendre né à Vaulle le 3 Janvier 1758 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 248			
registre 15 avril 1777	Jacques Nicolas Bruyer né à Vaulle le 28 Janvier 1757 fils de feu Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 246			
registre 15 avril 1777	Jacques Le Gendre né à Vaulle le 3 Janvier 1758 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 247			
registre 15 avril 1777	Juslache Le Gendre né à Vaulle le 3 Janvier 1758 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 248			
registre 15 avril 1777	Charles Lorenne né à Rouville le 6 Mars 1759 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 249			
registre 15 avril 1777	Jersua Dominique né à Vaulle le 15 Janvier 1758 fils de feu Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 250			
registre 15 avril 1777	André Vigot né à Rouville le 6 Mars 1759 fils de feu André Jourd'atier et de feue Anne d'auway à 20	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 251			
registre 15 avril 1777	Charles Casimir né à Rouville le 1er Janvier 1758 fils de feu Jourd'atier et de feue Anne d'auway	1777 les 5 avril de jure d'un agrément de son père et de sa mère Louise veuve de son père d'auway à 20	1778 71 me aux mat le 17 avril 1778
N° 252			



Rôle des classes du Cotentin

- **Les Hôpitaux de la Marine**

Toutefois, l'instrument le plus important et le plus efficace pour la protection des marins en France fut l'établissement des Invalides de la Marine. Cette création est l'œuvre de Colbert dont la contribution à la Marine Royale est immense. Son premier but est d'assurer une existence « supportable » aux vieux marins rendus infirme par le service et la guerre³³⁹.

D'un certain point de vue, on peut considérer que cette institution est une véritable forme de sécurité sociale pour les marins et leurs familles. Il y a des similitudes même dans le mode de financement. Ces hôpitaux furent institués par le règlement du 23 septembre 1673³⁴⁰, mais aussi par l'ordonnance de Nancy du 22 septembre 1673. L'édit de mai 1709 étendit ces dispositions aux marins de la marine de commerce, considérant que ce corps représentait une réserve d'hommes pour la Marine Royale et un peu plus tard, il y eut une nouvelle extension aux marins pratiquant la pêche sur la même base de réserve pour le service. Il y en avait deux en France, un à Rochefort et l'autre à Toulon³⁴¹

Les Invalides de la Marine recouvrent deux fonctions différentes. La première, consiste à prendre en charge les invalides dans deux vastes hôpitaux. L'un d'eux se trouve à Rochefort et l'autre à Toulon. On voit donc une proximité entre les grands arsenaux et ces hôpitaux. Les bâtiments sont toujours visibles dans l'arsenal de Rochefort. De plus, on leur donnait après le 25 juillet 1703³⁴² une demi-solde afin de leur assurer de bonnes conditions de vie et de leur éviter la mendicité. Ainsi, un matelot touchait 7 livres et 10 sols par mois, et la moitié de cette somme pour les mousses³⁴³. La seconde mission de cette institution est d'aider financièrement les familles des marins décédés en service. Ce versement était fait s'il restait de l'argent après le versement des demi-soldes des marins. La caisse des invalides appliquait une forme de barème en fonction du nombre d'enfants dans la famille. Cela donne la répartition suivante calculée sur une base annuelle³⁴⁴:

³³⁹ *Ibid.*, p 200.

³⁴⁰ Jacques CAPTIER, , *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.*.

³⁴¹ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *Op. cit.* p 169.

³⁴² Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl. 854, fol. 327.

³⁴³ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.* p 201.

³⁴⁴ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.*.

- Pour une veuve sans enfant: 50 livres
- Pour une veuve avec un ou deux enfants : 100 livres
- Pour une veuve avec trois enfants : 150 livres
- Pour une veuve avec plus de trois enfants : 200 livres.

Le mode de financement de cette prise en charge des marins ressemble quelque peu à un système de sécurité sociale. En effet, d'après l'ordonnance du mois de mai 1709³⁴⁵, afin de lever des fonds pour cette caisse, il était pratiqué une retenue de 4 deniers sur chaque salaire de la Marine Royale³⁴⁶ (vaisseaux et galères), mais également sur les salaires de la marine marchande et sur le produit de la vente des prises. Toutefois, ce premier pas fut insuffisant en termes de levée de fonds, de sorte que, le 23 juillet 1713, les retenues sur salaires furent majorées selon le tableau suivant³⁴⁷:

Tableau 14 - Financement de la protection des marins

Grades	Retenue sur le salaire par mois
Capitaines, maîtres et patrons	30 sous
Officiers mariniens	15 sous
Matelots	7 sous et 5 deniers

Dans le même temps, la demi-solde passa à la moitié du salaire touché par le marin dans son dernier service.

En Grande-Bretagne, il existe également un hôpital pour les marins. Il fut fondé à Greenwich sur le site de l'ancien palais d'Henry VII, à la demande de la reine Mary II. Cette dernière se montra très touchée par la vue des marins blessés revenant de la bataille de la Hogue en 1692. Les plans de cet hôpital furent réalisés par celui qui est sans doute le plus brillant architecte britannique de l'époque, sir Christopher Wren. Les bâtiments étaient conçus pour accueillir plus de 1500 marins.

³⁴⁵ Bibliothèque Nationale, *Clairambault*, Cl 854, fol. 327.

³⁴⁶ Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *Op. cit.* p 169.

³⁴⁷ Jacques CAPTIER, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, *Op. cit.* p 205

– En Grande-Bretagne

En ce qui concerne ce pays, on ne peut pas parler d'échec total du volontariat comme politique de recrutement. En revanche, il semble clair que cette méthode s'est avérée insuffisante pour pourvoir les navires en hommes. Il a donc fallu trouver un moyen de complément pour armer les flottes. Voilà qui entend rompre avec les idées reçues et les préjugés. La presse n'est pas la principale méthode de recrutement. Il faut poser ce point afin de travailler concrètement. Pourquoi cette distinction est-elle nécessaire ? Si l'on regarde la littérature de l'époque, on remarque qu'elle s'est largement emparée du sujet, comme le montre l'ouvrage de Daniel James Ennis, *Enter the Press Gang*, qui est une étude sur la presse dans la littérature britannique du XVIII^e siècle. Si la littérature écrit largement sur un sujet, c'est que ce dernier devait trouver un écho dans la société de l'époque, car pour vendre un livre et donc gagner sa vie, il faut que le lecteur soit intéressé. Par conséquent si l'on se réfère seulement à ce type de source, on pourrait penser que la presse est la méthode principale de recrutement, mais ce n'est pas le cas.

Pour de nombreuses raisons et selon de nombreuses opinions, la presse est une politique de recrutement détestable et mauvaise, elle est toutefois une sorte de « mal nécessaire » pour compléter les équipages. Ce facteur semble vouloir empêcher que la presse ne devienne une méthode unique de recrutement. Toutefois, nous avons vu dans la partie sur le volontariat que dans le cadre de la guerre de Sept Ans, durant les premières années du conflit il apporta plus de marins que la presse, mais que durant la suite du conflit ce ne fut plus le cas. Donc, à ce moment, la presse était devenue majoritaire, mais pas exclusive.

Pour aborder ce sujet, il faut en partie se référer en partie aux sources littéraires afin de sentir l'état d'esprit de l'époque sur le sujet, mais aussi obtenir des informations sur le déroulement de ce processus. Cependant, la littérature est loin d'être neutre, au contraire, c'est un sujet qui passionne et qui divise. Ainsi, on va trouver des auteurs qui vont soutenir la presse et d'autres qui vont la critiquer. Il est alors difficile de savoir où se trouve la vérité. En ce qui concerne les historiens qui ont travaillé sur le sujet, il faut également être prudent. Pour commencer, ils sont peu nombreux, ce qui rend les comparaisons difficiles. De plus, l'un d'eux présente la presse de la manière la plus noire possible sans être totalement objectif, ce qui là encore complique le travail.

• La presse, véritable chasse au marin

Cette partie cherche à décrire de manière pratique le processus mis en place pour trouver des marins qui n'étaient pas volontaires.

Le 'press' en anglais est spécifique au recrutement naval et désigne un recrutement par la force, en revanche 'prest' est lui associé à l'argent.

L'idée de marine nationale permanente et organisée comme une institution fut lente à se mettre en place. Elle se fixa définitivement au milieu du XVII^e siècle, de sorte qu'il s'agit d'un phénomène assez récent. Pour cette raison, les réflexions sur la meilleure méthode de recruter les marins à grande échelle se firent jour assez tardivement. Pour la Grande-Bretagne, la presse se formalise et devient un service à part dans la Royal Navy, sous la direction d'un Amiral, vers le milieu du XVIII^e siècle. Cela implique que jusqu'à cette époque ou tout du moins jusqu'au milieu du XVII^e, la press fut une contrainte sporadique pour la population. Avec le passage d'une nation insulaire vers un empire transocéanique, le besoin d'une flotte permanente devient encore plus important. Si l'on regarde les deux conflits de cette étude, ils se déroulèrent sur trois continents différents.

Il faut bien distinguer les deux types de press qui ont pu exister en Grande-Bretagne. La première a lieu à terre. En règle générale, elle est confiée à la direction d'un officier de marine en demi-solde, c'est-à-dire qui ne sert pas sur un navire. Cet officier reçoit une prime pour chaque marin amené dans le service. D'un certain point de vue, il s'agit d'une faveur, car un officier en demi-solde ne reçoit que la moitié de sa rémunération normale et n'a pas la possibilité de s'enrichir grâce aux parts de prises. La possibilité d'une prime pour améliorer la situation n'est donc pas négligeable, ce qui va pouvoir pousser les officiers en question à faire du zèle pour trouver des marins. C'est une bonne chose pour l'Amirauté, car cela peut rendre les officiers assez efficaces dans la recherche de marins.

Sur le plan pratique, l'officier en charge s'établissait généralement dans une taverne pour en faire son quartier général. La taverne est un choix stratégique, car c'est un endroit qui est très fréquenté par les marins. Mais cela ne s'arrêtait pas là, l'officier de marine chargé de la press avait à sa disposition des groupes d'hommes ayant pour but de capturer des marins.

Le second type de press a lieu en mer. Là encore, il s'agit de capturer des marins. La principale cible de cette forme de recrutement forcé était la marine marchande. Cette institution représente un réservoir de marins capables et qualifiés. Cela ne peut se faire que dans les eaux nationales, souvent les navires de la Royal Navy se plaçaient en face du port ou dans l'estuaire

de la Tamise pour arrêter les navires de commerce sur le retour et ainsi capturer les marins britanniques³⁴⁸. Le fait que ces abordages de navires marchands se fassent sur le retour de ces bâtiments est assez révélateur d'une donnée assez importante pour comprendre les enjeux du débat sur la press. Cet enjeu est le grand commerce maritime. Ce facteur de limitation du recrutement semble indiquer que la marine de guerre ne doit pas être un empêchement pour la marine marchande. Le vaisseau de la Royal Navy pouvait prendre une partie de l'équipage, voire dans certains cas la totalité de ce dernier. Toutefois, comme le navire devait quand même rentrer au port, et s'il ne restait pas assez de marins à bord pour ce faire, le capitaine confiait la marche du navire marchand à un groupe de marins de confiance dont il était sûr qu'ils reviendraient à bord : cela pouvait signifier confier cette tâche à des volontaires.

Cependant, il ne faut pas croire que cet état de fait était populaire ou accepté par les marins. En effet, sinon ils se seraient porté volontaires. Cela était aussi difficile pour les capitaines de navires marchands qui se retrouvaient amputés de leurs hommes, ou pour les armateurs, car cette perte de marins menaçait le voyage à venir. Si les capitaines et les officiers de marine marchande étaient protégés de la presse, ce n'était pas le cas des marins.

Roy et Lesley Adkins dans leur étude sur la Royal Navy affirment que le meilleur moment pour les press gangs pour se lancer dans la chasse aux marins était la nuit quand les marins dormaient³⁴⁹. Cette pratique et l'impressionnement des marins en général était facilité par le fait que les marins portaient des vêtements différents de ceux de la majorité de la population. En fait c'était une forme d'honneur pour les marins de pouvoir se distinguer des terriens par leurs habits. N.A.M Rodger explique qu'à part pour tenter de se cacher, notamment dans le cas de désertions, les marins méprisaient les longs habits des « terriens » de l'époque³⁵⁰. Le marin portait principalement des vêtements courts, une courte veste souvent bleu marine, un gilet rouge et une chemise à carreaux³⁵¹. Ces vêtements étaient définis comme courts, car contrairement à ceux à la mode au XVIII^e siècle, ils s'arrêtaient à la taille sans longue partie pendantes, ce qui était dicté par un souci de sécurité afin que les marins diminuent le risque de voir lesdits vêtements pris dans des cordages.

³⁴⁸ C'est un point assez important, car il montre qu'il est virtuellement impossible de presser des marins appartenant à d'autres nations que la sienne. Les tentatives britanniques pour recruter de force des marins américains sous le prétexte qu'ils viendraient pour la plupart de provinces britanniques et notamment d'Irlande, se soldèrent par une guerre entre ces deux nations entre 1812 et 1814

³⁴⁹ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar The extraordinary lives of ordinary seamen*, London, Abacus, 2009, p 43

³⁵⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op cit, p 64

³⁵¹ N.A.M RODGER, *The Wooden World Op. cit.*



Vision moderne de l'habit du marin



Un marin, par Dominique Serres, National Maritime Museum

Une autre différence visible est le port du pantalon et non pas de la culotte qui était encore à la mode y compris dans l'armée de terre. Ces distinctions vestimentaires pouvaient faciliter le travail du press gang dans sa chasse aux marins. Il faut citer le cas d'un press gang dans le Shropshire qui se trouvant momentanément sans un officier pour les superviser, arrêterent un collier irlandais pour le seul motif qu'il avait une chemise à carreaux dans sa poche³⁵².

Cette impression d'une chasse au marin était encore amplifiée en période de manque importante de marin ou en cas d'urgence comme dans le cas d'une mobilisation imprévue devant des tensions pouvant déboucher sur un conflit naval, comme la crise des Falkland en 1770. À ce moment-là, les autorités navales pouvaient avoir recours à ce que l'on appelait une « hot press »³⁵³, durant laquelle les officiers en charge des press gangs devaient ignorer toute forme de protection afin de fournir rapidement des hommes à la flotte. Ce genre de pratique avait pour conséquence de créer une grande panique parmi les marins.

L'idée de la chasse au marin était enfin confirmée par l'existence d'objectifs chiffrés. Cela pouvait être des objectifs chiffrés pour un officier régulateur, un village ou une région comme dans les Iles Shetland en 1777. Il y avait également un objectif chiffré à l'échelle nationale. En effet, chaque année le Parlement votait le nombre de marins qui devait servir dans la Royal Navy. En temps de paix, cela représentait le nombre maximum de volontaires qui pouvaient être acceptés dans la flotte. En revanche, en temps de guerre ou de mobilisation, ces chiffres représentaient la cible à atteindre notamment par les press gangs. Ainsi, il est possible de dresser une liste des nombres de marins pour la Navy entre 1701 et 1813. Cette liste est présentée en Annexe³⁵⁴

Le document présenté en annexe est extrait d'un ouvrage écrit par Christopher Lloyd et intitulé *The British seaman 1200-1860: a social survey*³⁵⁵, il ne s'agit donc pas d'une source primaire. En revanche l'ouvrage de Christopher Llyod est utilisé dans les études sur la Royal

³⁵² N.M.M. COO/1 P 19.

³⁵³ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, Op cit, p 48.

³⁵⁴ Brian LAVERY, *Royal Tars*, Op cit, p 162.

³⁵⁵ Christopher LLOYD, *The British seaman 1200-1860: a social survey*, Cranbury, Associated University Press, 1970.

Navy de Brian Lavery³⁵⁶, N.A.M Rodger³⁵⁷ et Nicholas Rogers³⁵⁸, ce qui en fait un ouvrage de référence et une source importante pour l'étude du recrutement maritime.

Le premier point que met en avant ce document est l'évolution des besoins en hommes de la Royal Navy au cours du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle. Ces chiffres confirment ce qui a été écrit dans la première partie de cette étude : une constante augmentation des besoins en marins au cours des conflits de cette époque ce qui faisait qu'il fallait toujours en trouver plus afin de former des équipages. De plus, sur cette liste, les périodes de conflit sont surlignées ce qui permet de mettre en avant la différence d'effectif en temps de paix et en temps de guerre. Si l'on regarde de près les années 1755 et 1756 soit l'année juste avant le début de la guerre de Sept Ans (1756-1763), il est possible de voir l'augmentation soudaine du nombre de marins votés pour la flotte qui est presque multiplié par quatre en un an.

Après la guerre, le nombre de marins nécessaire baisse à nouveau de manière dramatique, même s'il reste un noyau de marins de guerre assez important. La raison de cette diminution peut s'expliquer par le fait qu'après une guerre aussi coûteuse qu'un conflit ayant eu lieu sur trois continents, l'Etat avait besoin de faire des économies. L'observation de ce document, on voit que l'augmentation du nombre de marins au début de la Guerre d'Indépendance Américaine était moins importante que pour le conflit précédent. Cette information doit être mise en perspective, en 1775-6, il ne s'agissait que d'une révolte interne à l'Empire Britannique. En revanche on voit une constante augmentation devant l'impossibilité qu'avait la Grande-Bretagne à supprimer cette révolte. En 1778 au moment où la France entre dans le conflit, la marine atteint des chiffres comparables à ceux de la guerre de Sept Ans.

Enfin, si l'on regarde les chiffres pour 1770 et 1771, on observe une soudaine et très importante augmentation du nombre de marins votés par le Parlement pour la Royal Navy alors qu'il n'y avait pas de conflit à ce moment-là. Cette période correspond à la crise des Falkland qui eut lieu fin 1770 début 1771, une période de tension entre la Grande-Bretagne et l'Espagne pour la souveraineté de l'Archipel des Falkland (Malouines, Malvinas) dans l'Atlantique Sud. Cet évènement et ces chiffres montrent que même en temps de paix, il pouvait y avoir des périodes de tensions et des mobilisations de la flotte en cas de conflit, justement pour ne pas être pris au dépourvu et être vulnérable notamment à une invasion puisque la Royal Navy était

³⁵⁶ Brian LAVERY, *Royal Tars. Op. cit.* Bibliographie.

³⁵⁷ N.A.M RODGER, *The Wooden World Op cit*, Bibliographie.

³⁵⁸ Nicholas ROGERS, *The Press Gang Op. cit.* Bibliographie.

la première ligne de défense de la Grande-Bretagne, un pays qui depuis la seconde moitié du XVIII^e siècle et la Guerre Civile avait une grande méfiance des armées régulières.

- **Le coté administratif de l'impressment**

Au-delà de la violence qui est souvent associé avec la pratique de l'impressment, il y avait aussi un coté administratif et bureaucratique à cette pratique comme le montre un certain nombre de documents. Plusieurs exemples se trouvent en Annexe

Les trois premiers documents de l'annexe "Le coté administratif de l'impressment" sont des certificats pour L'impressment concernant la région des Cinq Ports dans le Kent. Il est à noter que le texte inscrit est particulièrement similaire, c'est pourquoi il n'est reproduit qu'une fois.

"L'honorable Frédérick Lord North, Constable du château de Douvres, et lord Gardien et Chancelier des Cinq Ports et deux « Antient » Villes et leurs membres. À tous les officiers civils et militaires qui sont concernés, salutations. Sachez que le porteur (de ce document) Henry Pound est un maître de la press nommé par nous pour presser des marins dans les Cinq Ports et leurs membres pour fournir des équipages à la flotte de Sa Majesté. De ce fait, au nom de Sa Majesté, il est requis que vous n'interrompiez pas, ni ne molester ou gêner ledit Henry Pound dans l'exécution de son service et son devoir, mais au contraire que vous lui fournissiez toute l'assistance possible. Donné au Château de Douvres sous le sceau de notre fonction, le dixième jour d'août de l'an de grâce mille sept cent soixante-dix-huit. »

Les deux premiers documents datent de 1778 et ont été écrits sous l'autorité de Frédérick Lord North, qui était gardien des Cinq Ports, cependant, Frederick North, deuxième Comte de Guilford était également Premier ministre sur la période qui va de 1770 à 1782. Aussi, il apparaît comme assez sur que ce n'est pas lui qui est l'auteur de ces mots, il représente juste la figure d'autorité et c'est pourquoi ce n'est pas sa signature que l'on trouve sur aucun des deux documents. Le troisième document date de 1776, il est donc antérieur. Le texte est assez similaire, sauf pour le nom de Lord Gardien des Cinq Ports³⁵⁹, qui était à l'époque Robert Darcy, quatrième Comte d'Holderness. Comme on peut l'observer, il y avait une différence de style dans l'écriture du document. Pour expliquer cela, il y a plusieurs hypothèses. La première

³⁵⁹ Ce nom fait référence à une confédération de ports dans le Sud Est de l'Angleterre. À l'origine il y en avait cinq : Hastings, New Romney, Hythe, Douvres et Sandwich. Ensuite il s'est ajouté deux « Atient villes » Rye et Winchelsea. Enfin d'autres membres ce sont ajoutés à cette confédération :

serait que le style serait différent du fait de la différence d'identité du gouverneur des Cinque Ports. Cependant, Lord North était Premier ministre au moment de l'écriture de ces mandats, et le Conte d'Holderness sur la période qui va de 1771 à 1776 était gouverneur de deux des fils du roi George III. Aussi, il est vraisemblable que dans les deux cas, ce poste de Lord Gardien des Cinque Ports était une fonction honorifique et que leurs autres fonctions les occupaient loin de la côte Sud Est. De plus, la signature sur les trois documents est la même. Avec cette hypothèse écartée, une autre serait que cette différence dans le style d'écriture viendrait de la différence de date, peut-être pour que le document ne soit pas réutilisé frauduleusement d'une année sur l'autre. Pour éviter la contrefaçon de documents écrits à la main, il y a une marque circulaire aujourd'hui recouvert d'un papier collé dessus pour protection, mais qui pourrait être un sceau officiel. Cela montre que pour que l'impression soit légale il fallait que la personne en charge du press gang porte ledit certificat sur elle. Le fait que le texte soit le même pour les trois documents malgré les années différentes met en avant le côté administratif, qui est visible également dans d'autres documents pour la région des Cinque Ports.

Le document suivant (voir annexe), est une lettre écrite par Frédéric North en 1782 :

"l'honorable Frederick North, Constable du château de Douvres, lord Gardien et Chancelier Des Cinque Ports, et deux Antient Villes, et leurs membres, aux Maires et Jurats des villes et ports de Sandwich et Douvres, et aussi des villes de Fordwich, Feversham, et Deal et aux adjoints de Ringwould, Walmer, Ramgate, Saint Halors, Saint Johns', Birchington, Sarr, et Beaksbourne, éta tous les officiers se trouvant dans lesdites villes des Cinque Ports et leurs membres, salutations. Par vertu et dans la poursuite de d'un ordre de l'honorable conseil privé de Sa Majesté. Le Service de Sa Majesté requiert le recrutement rapide de marins pour les équipages de la flotte de Sa Majesté en armement. Ainsi, au nom de Sa Majesté, et de par son autorité, je vous ordonne et requiers de presser autant de marins que possible ainsi que les personnes dont l'activité les amène à travailler sur les rivières que vous pourrez trouver et qui seront en état de servir Sa Majesté et se trouvant dans les limites et la juridiction desdites villes et ports. Je vous enjoins de les envoyer de temps à autre à bord des navires ou vaisseaux qui seront nommé par le Lord Commissaire de l'Amirauté pour les recevoir de la part de celui qui sera nommé pour les conduire. Ladite personne sera ensuite invitée à recevoir de la part des clerks de l'échiquier de Deal ou Chatham la somme de vingt Shillings par personne en état de servir Sa Majesté et la somme de six pence par mile pour chaque mile parcouru par personne, ne dépassant pas vingt miles, après avoir montré les certificats délivrés par les Capitaines ou Commandants des navires ou vaisseaux qui auront reçu ces hommes. Il est également requis

que vous apportiez toute l'assistance possible aux officiers appartenant aux navires de Sa Majesté qui seront employé à terre par lesdits Lord Commissaires (de la Navy) pour fournir des hommes au Service de Sa Majesté. Il est également prescrit que les Constables, chefs de Bourgs et tous les autres officiers et loyaux sujets de Sa Majesté devront porter assistance à ce recrutement ou alors répondre du contraire à leurs risques et périls. Daté du château de Douvres sous le sceau de notre fonction, le sixième jour de février dans la vingt deuxième année du Règne de notre souverain Lord George III, par la Grâce de Dieu Roi de Grande-Bretagne et l'an de grâce 1782."

Le but de ce courrier était de prévenir les autorités civiles des villes et ports dépendant des Cinque Ports pour les prévenir du besoin de marins pour la Navy et donc de la mise en place de l'Impressment. Ce document met en avant la collaboration attendue entre la marine et les autorités locales dans le recrutement de marins. Toutefois certaines villes ou certains officiels étaient par principe contre l'usage de la force dans le recrutement des marins et par conséquent contre la press. C'est pourquoi cette lettre rend illégal de gêner de quelque façon que ce soit le déroulement de cette activité. Pour réguler l'impressment, en plus des certificats que les maîtres devaient porter sur eux, cette lettre donne une liste de leurs noms pour plus de sécurité contre la fraude. Enfin dans ce courrier, pour rendre le recrutement naval plus attractif pour les autorités locales, cette lettre promettait de la part de la marine une prime pour chaque marin. Le fait que cette prime soit versée par l'échiquier de Chatham ou de Deal, qui sont deux bases navales, prouve que la prime venait de la marine.

Le document suivant (voir annexe) vient de l'Amirauté de Grande-Bretagne et d'Irlande et est daté de 1778, pendant la guerre d'Indépendance Américaine. En haut à gauche, on peut voir embossé sur le papier une ancre de marine qui est un des symboles de l'Amirauté, ce qui assure de l'authenticité et de la fiabilité de ce document.

Le texte de ce document peut se traduire de la façon suivante :

« De par les Commissaires d'exécution, le bureau de Lord Grand Amiral de Grande-Bretagne.

Dans la poursuite de l'ordre du conseil de Sa Majesté, daté du douzième jour de décembre 1777, nous vous donnons pouvoir par la présente et vous ordonnons de presser ou de faire en sorte que soient pressés, autant de marins, de gens de mer ou encore de personnes dont l'occupation est de naviguer sur des bateaux ou vaisseaux navigants sur les rivières, qu'il sera nécessaire pour fournir un équipage au navire de Sa Majesté sous vote commandement, ou tout autre navire du roi. Vous donnerez à chacune de ces personnes la somme d'un shilling comme prime

d'impressment. De plus, vous veillerez que ni vous, ni aucun officier sous vos ordres, ne receviez aucun argent ou tout autre forme de récompense ou considération pour chaque personne pressée par vos soins et vous en répondrez à vos risques et périls. Vous ne devez pas charger de l'exécution de ce mandat tout autre personne qu'un officier sous-commission en insérant son nom et sa fonction dans la députation de l'autre côté de cette page signé et cachetée par votre sceau. Ce mandat sera valable jusqu'au 31^e jour de décembre 1778 et dans l'exécution de celui-ci, tous les maires, Shérifs, juges de paix, baillis, constables, chef de bourg, et tout autre sujet ou officiers de Sa Majesté qui seront concernés, sont par la présente requit de vous fournir à vous et à tous ceux employés par vous, comme vos tenders, toute l'assistante nécessaire, sous peine dans le cas contraire d'avoir à en répondre à leurs risques et périls. Donné sous notre main et sceau, et le sceau du bureau de l'amirauté, le vingt deuxième jour de juin 1778 ».

Ainsi, il s'agit d'un mandat pour l'impressment donné au capitaine d'un navire particulier. Ce papier lui permet donc de recruter de force les marins qui lui manquaient pour compléter son équipage, mais aussi celui d'autres navires qui pourraient manquer d'hommes. C'est une situation différente de celle qui était mise en avant dans les documents précédents où les mandats d'impressment étaient délivrés à des press gangs pour des recrutements de long terme. Dans le cas présent, c'est un mandat plus ponctuel pour répondre à un besoin plus particulier. C'est pourquoi il y a des différences dans le mandat, à savoir que l'officier en charge de ce recrutement n'avait pas le droit de ne percevoir aucune forme de récompense. Une autre différence était que l'officier en charge du recrutement devait verser un shilling à tous les marins recrutés. On peut également voir des éléments et des formules similaires comme celle qui ordonnait aux différentes autorités locales de prêter toute l'assistance possible au recrutement maritime.

Du point de vue de la forme, ce document, contrairement aux autres, n'est pas entièrement écrit à la main. Au contraire, il s'agit d'un formulaire imprimé, avec des espaces laissés pour compléter à la main les éléments personnalisant comme la date, le nom de l'officier à qui il est adressé et son navire. Cette différence avec les documents venant du Kent et des Cinq Ports ne peut pas s'expliquer par la date. En effet, les archives de ce comté possèdent des mandats d'impressment des années 1780 et d'autre sortant de la période chronologique de notre étude et qui sont encore complètement écrits à la main. La différence serait peut-être plutôt une différence régionale, les Cinq Ports ne disposant pas des mêmes moyens que l'Amirauté à Londres.

Sur le papier, en haut à droite de la seconde page de ce document, on peut voir embosser une ancre de marine qui est le symbole de l'Amirauté, mais aussi un cercle aujourd'hui couvert d'un morceau de papier pour protection, mais qui pourrait être un sceau. Ces deux éléments montrent l'authenticité et la fiabilité de cette seconde partie du document.

Le texte de cette seconde page peut se traduire de la façon suivante : «

Par la présente, je donne procuration au Lieutenant Henry Reynolds, appartenant au Navire de Sa Majesté le Defender, sous mon commandement, de presser les marins, gens de mer et personne dont l'occupation les amène à travailler sur des navires ou vaisseaux navigants sur les rivières, en accord avec la teneur de ce mandat. Pour preuve, je donne ma signature et mon sceau ce troisième jour de juillet 1778 ».

Il s'agit donc de la procuration donnée par le capitaine du HMS Defence à l'un de ses officiers pour conduire le recrutement de l'équipage ; il apparaît que c'était une pratique assez courante dans ce cas de figure, car le capitaine avait de nombreuses fonctions et obligations qui ne lui permettaient pas de quitter son navire pour mener des actions d'impressment. L'idée que c'était une pratique courante est renforcée par le fait que cette procuration, également, était imprimée avec des blancs pour permettre de placer le nom et la date.

En annexe, il se trouve également un document adressé au Capitaine du navire le HMS Culloden et daté de 1779 ; on peut voir que le format du document, imprimé avec des blancs pour compléter certaines informations à la main et en fonction des circonstances. Le texte est le même que celui du document précédent, ce qui tend à montrer le caractère administratif de l'impressment en Grande-Bretagne. Cette composante de l'impressment qui n'est pas souvent mise en avant par les historiens est également renforcée par un autre document, une demande de mandat d'impressment. La pratique de la presse ne pouvait se faire qu'en possession d'un mandat venant de l'amirauté et qui définissait le lieu de ce type de recrutement maritime ainsi que les officiers qui en étaient chargés. Cependant, l'Amirauté ne pouvait pas publier ces mandats quand elle le voulait. Comme le soulignent les mandats d'impressment, ils étaient faits en accord avec un ordre du conseil, or, l'Amirauté devait faire une demande au monarque afin d'obtenir cet ordre en conseil afin de pouvoir délivrer des mandats pour cette forme de recrutement maritime. Un exemple de cette procédure se trouve dans une lettre venant du bureau de l'Amirauté, signée par Anson, premier Lord de l'Amirauté et datée du 3 Décembre 1761, pendant la guerre de Sept Ans.

Enfin, cette section des annexes comporte la reproduction d'un dernier documentant voici la traduction :

"Si cela plaît à votre Majesté,

Les navires de votre Majesté en commission étant considérablement en dessous de leur nombre d'hommes requis, et ayant aucune probabilité de les compléter ou de fournir un équipage à tout autre navire qui pourrait recevoir une commission durant l'année suivante, sans la publication de mandats d'impressment, nous vous proposons donc humblement, que votre Majesté par un ordre en conseil, nous autorisera à publier des mandats pour presser autant de marins, gens de mer et autres personnes dont l'activité et l'occupation est de travailler sur des vaisseaux et bateaux sur les rivières, qu'il sera nécessaire pour fournir un équipage aux Navires de votre Majesté. Ledit ordre devra continuer jusqu'au 31 décembre 1762 » .

En plus de souligner le coté administratif de l'impressment, ce document, tout comme les mandats et les affiches de recrutement pour les volontaires, met en avant le rôle central, de la monarchie dans le recrutement maritime. Ce rôle reste toutefois symbolique, car on imagine mal le souverain refuser au Premier Lord de l'Amirauté un ordre pour des mandats d'impressment quand on sait l'importance qu'avait la Navy dans la défense des Iles Britanniques et des colonies. Il n'en reste pas moins que malgré le régime parlementaire, le point de focalisation du patriotisme en Grande-Bretagne était la monarchie.

- **Protection face à la press, les limites de l'impressment**

Si la press pouvait être perçu comme une chasse au marin, il y avait toutefois des limitations à ce qu'il était possible de faire et qui il était possible de recruter, au moins officiellement. Selon la loi, les press gangs ne devaient recruter que des marins Britanniques, ce qui sur le principe voulait dire que les marins étrangers bénéficiaient d'une protection contre la press. De plus, toujours selon la loi, il y avait un âge minimum et un âge maximum pour l'impressment des marins, compris entre dix-huit et quarante-cinq ans. Cette mesure protégeait donc à la fois les jeunes et les personnes âgées. Toutefois, cela reste un point intéressant, en effet, beaucoup de marins professionnels commençaient leurs carrières en mer bien avant l'âge de dix-huit ans. En plus de la protection offerte par la loi britannique plusieurs catégories de personnes bénéficiaient d'une protection contre la press ; c'était le cas par exemple des apprentis, des marins marchands dont le navire était en partance, mais aussi certains pêcheurs³⁶⁰.

³⁶⁰ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, Op cit, p 98

Le document présent en annexe est une lettre témoignant de la correspondance entre Francis Cobb de Margate, une ville du Kent dans le sud de l'Angleterre. Elle est datée du 13 mai 1778. Il s'agit d'un document original qui vient des archives privés de la Cobb de Margate léguées aux Archives du Kent

La première partie du texte provient du bureau de l'amirauté et répond à la demande de protection qui est copiée dans la seconde partie du texte et qui se traduit en français par :

"Monsieur,

La saison de la pêche au maquereau, hareng et au poisson plat³⁶¹ approchant, je considérai comme une faveur personnelle si vous vouliez bien nous délivrer une protection (contre la press) pour ladite activité. Une personne restera au bureau de l'amirauté pour la collecter.

La réponse à cette demande se traduit de la façon suivante :

" Monsieur,

En réponse à votre lettre d'hier demandant une protection pour la pêche de Margate, je vous informe qu'elle a été faite et est prête à être délivré à la personne que vous avez chargés de la collecter au bureau de l'Amirauté.

Je suis monsieur, votre très humble serviteur ».

Ce document met en avant que pour recevoir une protection contre la press, il fallait faire une demande par courrier à l'Amirauté en justifiant de la nécessité de cette protection. Dans ce cas, il s'agissait de l'importance d'une activité économique pour la ville de Margate. La mention du mot « saison » dans le document indique que si cette activité n'était pas faite à ce moment-là, il ne serait pas possible de la faire plus tard la même année, ce qui justifie le besoin de la protection contre le recrutement maritime. À cette lettre devait être joint un certificat de protection contre la toutefois, il ne figure pas dans les archives. En revanche, il existe un certificat provenant du même bureau de l'Amirauté pour les mêmes pêcheries de Margate datant de 1770 (voir annexes) :

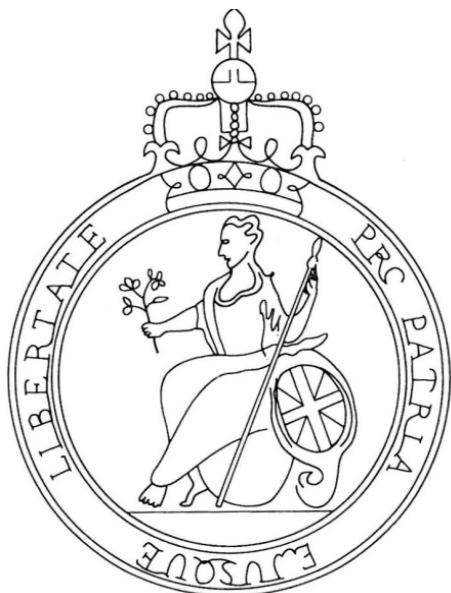
“Par les commissaires pour exécution. Le bureau du Lord Amiral de Grande-Bretagne et d'Irlande et l'ensemble des plantations de sa Majesté.

³⁶¹ Famille de poisson qui comprend les plies, les soles, les flets, les flétans, cardeaux, limandes, turbots, les carlottins, barbues, les cardines

Ceci est pour informer qu'aucun pêcheur, ni aucune personne employée par les pêcheries de Margate ne devront être pressée dans le Service de Sa Majesté, mais pourront continuer le dit emploi sans aucune gêne ni entrave de la part d'aucun commandant, officier, maître, et aucun autre, et recevront les égards qui leur sont dus. Donné sous notre main et le sceau du Bureau de l'Amirauté, le vingt neuvièmes jour d'octobre mille sept cent soixante-dix.

Par le commissaire pour exécution, le Bureau de l'Amiral de Grande-Bretagne et d'Irlande à donner l'ordre date du 29e jour d'octobre ; qu'aucun pêcheur ni autre personne employé par les pêcheries de Margate ne devront être pressé dans le Service de Sa Majesté comme certifié par la copie ci-jointe.

Ceci est pour certifier que le porteur (de ce document) ici Maître du navire de pêche nom-mé _____ avec son _____ sont ainsi employés (par les pêcheries de Margate) Donné sous la main et le sceau le _____



Filigrane Britannia

Richard Sackett, Maire Adjoint.

Il est à noter que ce document est entièrement rédigé à la main et ne comporte qu'une signature sans sceau apparent. Toutefois, sans que ce soit visible sur la copie du document le papier comporte un filigrane qui représente un sceau circulaire surmonté d'une couronne avec comme figure centrale Britannia tenant une lance et un bouclier représentant le drapeau de la Grande-Bretagne de l'époque. Cela montrait que le papier était utilisé par un organe officiel.

La première partie du document était le certificat de protection en lui-même venant de l'Amirauté. La seconde partie du document est une confirmation de l'authenticité du premier document dans un premier temps. Ensuite, le second paragraphe vient de l'autorité locale pour donner des informations complémentaires sur le maître du navire de pêche, le

nom du navire et l'équipage. Toutefois, ils ont été laissés blancs, ce qui pourrait vouloir dire que le certificat ne fut jamais utilisé. La date d'octobre 1770 place ce document pendant la Crises des Malouines, qui était un moment de tension diplomatique entre la Grande-Bretagne et l'Espagne autour de la possession de l'Archipel de l'Atlantique Sud. Pour faire face à cette menace, la Grande-Bretagne mobilisa sa flotte ce qui eut pour conséquence la mise en place d'une 'hot press » une chasse au marin particulièrement active. Dans ce contexte, on pourrait penser qu'un certificat contre le recrutement forcé aurait pu être particulièrement utile.

- **La réaction des marins face à la press**

La press était une véritable chasse au marin. Toutefois, cela ne veut pas dire que la chose fut bien acceptée chez les marins. Il convient donc de voir leur réaction sur ce point. En règle générale, ce processus de recrutement s'accompagne de violence. Celle-ci se manifeste de la part des groupes chargés de capturer des marins, mais également de la part des marins eux-mêmes ne voulant pas servir de force sur des navires de guerre. Cet état de choses a entraîné de nombreuses bagarres. Une des plus grandes émeutes de l'histoire coloniale américaine eut lieu dans la ville de Boston en 1747 et fut due en partie à une campagne massive de la presse pour fournir des hommes à la flotte. Cette violence qui accompagne la press est très présente dans la littérature, mais aussi dans l'art, ainsi, on peut trouver de nombreuses gravures montrant la violence des press gangs et des marins. Ces productions artistiques aussi bien que la violence réelle ont largement contribué à la mauvaise réputation de la Press, mais aussi à la mauvaise réputation des marins. La littérature comme l'art ont largement repris ce sujet, mais dans le même temps l'Amirauté a conservé très peu d'archives sur le sujet. Lorsque l'on va à la bibliothèque nationale de la Marine à Greenwich, on est surpris de voir le peu de références que l'on peut trouver dans le domaine de l'impressment. Cet état de fait est en partie la cause du manque d'études qui ont été faites sur ce sujet. Pour Daniel James Ennis, il y a vraiment deux historiens de références, J.R. Hutchinson et N.A.M. Rodger.

Ceci témoigne de deux choses : d'une part, la dépendance des historiens envers les sources littéraires ; d'autre part, le danger de ces sources. Elles se font largement l'écho de la violence de la press, ce qui fait que J.R. Hutchinson présente la presse de la façon la plus noire possible.

Il faut ensuite voir la réaction face à la press en mer. Sur cet élément il est assez difficile de résister par la force. Il est assez improbable qu'un navire marchand tente d'attaquer ou de combattre un navire de guerre qui dispose de plus d'hommes et qui est plus lourdement armé. Si le navire marchand tente de fuir, il risque également de se faire attaquer pour être stoppé³⁶². La violence n'est donc pas ici le meilleur moyen pour éviter un recrutement de force. Il était plus courant de faire appel à la ruse. Comme nous l'avons dit, les capitaines et officiers de la marine marchande étant protégés contre le service de force dans la marine militaire, il n'était pas possible de les menacer par cette perspective. Cela leur permettait de chercher à cacher une partie de leurs hommes 'pressables' pour les conserver. Sur un navire marchand, les cachettes ne manquent pas. On peut prendre de nombreux exemples, dans les cales chargées de marchandises, dans des doubles fonds ou des doubles cloisons... Il est également possible que des groupes de marins aient été conduits à terre grâce à des chaloupes ou à des navires de pêche ou de petites unités pour éviter la press. Les ressources ne manquent pas pour essayer de cacher les marins. Cependant, les marins qui servent sur des navires de guerre pratiquant la press en mer ont pu auparavant servir sur des navires marchands et donc connaître un certain nombre d'astuces fréquemment pratiquées. Ce n'était donc pas une chose facile de cacher des marins aux yeux d'un service très gourmand en hommes.

Roy et Lesley Adkins dans leur étude sur la Royal Navy affirment également que « impressment was bitterly resented by those men and their families who were likely to be affected by it, and every trick was employed to avoid being picked up. »³⁶³ (*L'impressment était mal vécu par tous les hommes et les familles qui pouvaient en souffrir et toutes les ruses étaient employées pour éviter d'être capturé*).

Au-delà des réactions hostiles le côté chasse au marin était amplifié par la première réaction des marins face au press gangs qui étaient de s'enfuir et de se cacher comme le raconte dans son journal un pasteur nommé John Mills et officiant dans les Iles Shetland au moment de la Guerre d'Indépendance d'Amérique : « in July [1777], the people being apprised that the Government had sent over a tender, with a demand of an hundred men for their service, they fled from their houses and betook themselves to their hills and skulking places, which made me take notice of this on the Sabbath from the pulpit, saying they made great haste in running away for fear of the pressgang. »³⁶⁴ (*En juillet [1777], les personnes étant au fait que le Gouvernement*

³⁶² De nombreux incidents de ce genre eurent lieu entre des navires marchands américains et des navires de guerres britanniques qui se soldèrent parfois par des morts. Cela fut une des causes de la guerre de 1812

³⁶³ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, op cit, p 42.

³⁶⁴ *Ibid.*, p 46.

avait envoyé un “tender ” avec une demande de fournir cent hommes pour le service, s’enfuirent de leurs maisons pour aller se cacher dans les collines et autres lieux, je m’en suis rendu compte le jour du Sabbat depuis ma chaire en disant qu’il s’étaient enfuis en toute hâte de peur du press gang). Cet exemple n’est qu’une des nombreuses façons qu’avait les marins de tenter d’échapper au press gangs.

• **La réaction des citoyens face à la presse**

La press a souvent suscitée une réaction hostile. Elle apparaît comme étant logique, car si ces marins avaient voulu servir sur des navires de guerre, ils se seraient sans doute engagés comme volontaires. Il est possible de faire une objection à ce point, dans le cas de marins qui s’étaient engagés dans la marine marchande en temps de paix faute de pouvoir trouver un autre emploi ; aussi, lorsque leur navire revient au port après un long voyage et qu’ils apprennent que leur pays est en guerre, ils voudront le servir. Aussi, lorsque leur navire revient au port après un long voyage et qu’ils apprennent que leur pays est en guerre, ils voudront le servir.

Dans le cas d'un recrutement à terre, on peut être confronté à d'autres acteurs que les seuls marins et la press gang. Le recrutement de force est souvent pratiqué dans des tavernes, ou encore dans les rues. Cela se faisait dans les villes côtières, mais aussi beaucoup à Londres. Si l'on regarde le graphique proposé par Nicholas Rogers dans son ouvrage *The press-Gang*, on remarque que Londres est le principal lieu de recrutement des marins. Cette ville est la capitale du royaume ce qui en fait une ville très attractive. C'est aussi une ville importante pour le commerce de la Grande-Bretagne, car par le biais de la Tamise elle a un accès relativement proche et rapide à la mer, ce qui fait que de nombreux navires aussi bien marchands que de guerre sont amarrés à proximité de la ville. Cette position en fait un formidable réservoir de marins. Mais cette importante fonction de la ville n'est pas la seule raison de son attractivité pour les marins. La ville de Londres et particulièrement la City semblent avoir été un havre pour les marins. L'indépendance de la population remonte à la guerre civile et la rébellion du Parlement dirigé par Cromwell contre le roi Charles Ier. De la sorte, les habitants de Londres vont être hostiles à la press, car elle marque en quelque sorte l'oppression du pouvoir. Certes les press gangs opéraient dans la ville, car beaucoup de marins s'y trouvaient, mais cela ne se faisait pas sans harcèlement ni bagarres. Le sentiment de la ville était tel que souvent

l'administration de la ville ou des magistrats locaux interdirent la press en prenant parfois prétexte des troubles à l'ordre public.

Ainsi, il est possible de dire que dans certains cas la réaction de la population face à cette méthode de recrutement est largement hostile.

- **Quelles sont les principales zones de recrutement pour les press gang ?**

Au début du XVIII^e siècle, les 'press gangs' agissaient principalement dans les villes côtières du sud de l'Angleterre, essentiellement autour des trois grands ports de guerre à savoir Portsmouth, Plymouth, et le Nore. Cette zone incluait déjà la ville de Londres. Avec la guerre de Sept Ans et l'augmentation des demandes en hommes de la part de l'Amirauté, la zone de recrutement fut étendue à l'Est et au Nord pour toucher des villes comme Bristol, Liverpool, Hull ou Newcastle. Des ports où l'on pouvait trouver de nombreux marins de commerce³⁶⁵. On pouvait également trouver des recrutements dans les « nations celtiques », à savoir le Pays de Galles, l'Irlande et l'Écosse.

Il est assez difficile de connaître avec précision le lieu de recrutement des hommes de par le manque d'informations qui ont été conservées par l'Amirauté. En revanche, il est possible de faire des suppositions en utilisant un certain nombre d'outils.

Ainsi, dans son ouvrage, Nicholas Rogers affirme que la principale zone de recrutement des marins était la ville de Londres³⁶⁶. Pour s'en convaincre, il est possible de regarder un tableau des rixes et émeutes liées à 'l'impressment' qui est présenté dans le texte de Rogers³⁶⁷. Grâce à cela³⁶⁸, il apparaît que sur la période 1755-62, il y eut 132 rixes et émeutes, 22 % d'entre elles eurent lieu à Londres, 8 dans le Sud-est, 20 dans le Sud-ouest, 10 dans le Nord-est, 22 dans le Nord-ouest, 16 dans les nations celtiques et 1 d'origine inconnue. Durant la période 1770-71, il y eut 34 émeutes et rixes, 69 % d'entre elles eurent lieu à Londres, 14 dans le Sud-est, 6 dans le Sud-ouest, 3 dans le Nord-est, 0 dans le Nord-ouest et 10 dans les nations celtiques. Durant la période 1776-82, il y eut 122 émeutes et rixes, 30 % d'entre elles eurent lieu à Londres,

³⁶⁵ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, Continuum, London, 2007, p 7.

³⁶⁶ Nicholas ROGERS, *Enter the Press Gang Op. cit.* p 54.

³⁶⁷ *Ibid.*, , p 55.

³⁶⁸ Le tableau en question est consultable dans ce mémoire, dans la partie qui critique le recrutement naval et plus particulièrement dans la sous partie traitant des troubles à l'ordre public.

8 dans le Sud-est, 18 dans le Sud-ouest, 12 dans le Nord-est, 18 dans le Nord-ouest, 9 dans les nations celtiques et 4 d'origines inconnues.

Ainsi, il serait possible d'envisager une corrélation entre la géographie de ces rixes et émeutes et celle du recrutement naval en Grande-Bretagne. Si l'on considère cette hypothèse, alors nous voyons que la plupart d'entre elles prirent place dans la ville de Londres. Il y aurait une certaine logique dans cette affirmation. Londres est la capitale de la Grande-Bretagne et une ville très peuplée. De plus, c'est une capitale qui reste sinon maritime, au moins proche de la mer. En effet, elle se trouve au bord de la Tamise à une faible distance de son embouchure sur la Mer du Nord. De fait, des nombreux navires marchands peuvent la remonter pour accoster sur les docks à l'Est de Tower Bridge, ou encore dans le Pool qui se trouve sur les deux rives de la Tamise. Enfin, à l'embouchure de la Tamise, il y a également un port militaire : le Nore. Pour toutes ces raisons, Londres est la ville de résidence de nombreux marins et plus particulièrement le quartier du Strand sur les deux rives de la Tamise, à l'est de Tower Bridge.

Nous pouvons relever également de nombreuses rixes et émeutes dans le Sud-ouest, où se trouvent le grand port militaire et l'Arsenal de Portsmouth qui est l'un des plus importants de Grande-Bretagne.

Les lieux de recrutement étaient plutôt des villes maritimes et des lieux près de la mer. Cependant, il y avait des lieux du recrutement plus surprenant, car plus éloignés de la mer. C'est le cas de la ville de Leicester qui se trouve dans les Midlands, une région sans accès à la mer. Pourtant il existe des preuves d'impressment dans cette ville, notamment des mandats pour l'impressment des marins datant de 1756 et 1759, pendant la guerre de Sept Ans³⁶⁹. Toutefois, il faut noter qu'il n'y a pas de traces de pratique de l'impressment dans les comtés voisins du Nottinghamshire ou du Derbyshire, ni aux Archives Nationales, ni dans les Archives du Nottinghamshire ou du Derbyshire. La pratique de l'impressment dans la ville de Leicester est confirmée dans un autre document datant du 27 juillet 1761³⁷⁰. Ce document donne une liste de villes où se pratiquait l'impressment, ce qui permet d'affiner ces zones du recrutement maritime.

- **Le sort du marin après sa capture**

³⁶⁹ Leicester Record Office, LM2/3, Original bundle of Orders of Deputy Lieutenants and related papers, 4 blank warrants for the impressment of stragging seamen from the Navy, 1756, 1759 and 1803

³⁷⁰ ADM/2525, Instruction for impressment, 27th July 1761

D'un certain point de vue, la press peut être considérée comme une chasse au marin. La capture de ce dernier ne marque pas cependant la dernière étape du calvaire du marin recruté de cette façon. En effet après cela, ils ne sont pas disposés immédiatement sur des navires proches pour servir. En règle générale, ils sont regroupés sur des pontons, il s'agit d'anciens navires mis de côté, désarmé et échoués dans des marais. Les conditions de vie dans ce genre d'endroit étaient particulièrement difficiles. Pour commencer, les marins étaient confinés, isolés et ne pouvaient pas prévenir leurs familles. En plus de l'hygiène et de la circulation de l'air, cet état de choses faisait que les risques de maladies et d'épidémies étaient très grands, ce qui constitue un des plus graves dangers pour la vie du marin. Malgré l'attrait romantique que l'on peut avoir pour les actions héroïques et les combats, les boulets de l'ennemi ne représentent pas le plus grand danger : il s'agirait plutôt de la maladie ou de l'épidémie. Les conditions de détention représentent donc un risque pour la santé et la vie du marin, mais également pour la flotte. Les marins peuvent être porteurs de maladies et s'ils sont embarqués sur des navires de guerre, une telle chose peut facilement se répandre dans un milieu clos comme un navire.

- **Origine et justification de la « press »**

Comment justifier la press ? Dans la seconde moitié du siècle, la Grande-Bretagne était plutôt avancée sur le chemin des Lumières. Depuis la guerre civile, contre les volontés absolutistes du roi Charles Ier, les habitants de ce pays ont obtenu un certain nombre de droits, garantis par des textes fondamentaux. On peut citer notamment l'Habeas Corpus de 1679 et le Bill of Rights de 1689. Ils garantissent un certain nombre de libertés et notamment l'impossibilité d'être capturé et emprisonné sans raison et sans un procès.

Si l'on considère cela, alors la press apparaît comme illégale. En effet capturer des personnes pour les forcer à travailler ressemble fortement à de l'esclavage. Pourtant, la press fut appliquée lorsqu'il y avait besoin de marins pour les flottes.

Il y a un débat sur les origines de la press qui permettrait de la justifier. Il existerait une date précise qui en ferait une prérogative royale : le 15 avril 1215, le roi Jean enjoignit sans aucun compromis à ses barons des 22 ports d'arrêter tous les navires et les marins et de rassembler ces bateaux sur la Tamise avec leurs équipages. Pour J.R. Hutchinson, ce serait la marque que l'on considérerait alors que les gens de mer, en raison de leur profession, ne seraient

pas couverts pas la Grande Charte de 1215, du fait de l'insularité du pays et du besoin en marins pour la défense.

Pour l'historien James Dugan, le principe de l'impressment aurait été introduit durant la régence du duc Thomas de Gloucester oncle de Richard II.

Dans les deux cas, l'origine de cette pratique est médiévale. Cependant, si Hutchinson a raison, il met en avant un point qui pourrait être capital, en indiquant que les marins n'auraient pas été couverts par la Grande Charte de 1215. Les deux textes fondamentaux cités s'appuient sur la Grande Charte de 1215 et des droits qu'elle accorde. Donc il serait possible d'envisager d'un certain point de vue que les marins n'aient pas non plus été couverts par ces deux textes. Toutefois, cette idée doit rester au stade de l'hypothèse.

La principale justification de la press semble donc être la coutume en s'appuyant sur le fait que de manière immémoriale, on a toujours procédé de la sorte. Si l'on va encore un peu plus loin, on peut dire que l'idée de faire servir les catégories sociales les plus pauvres dans la marine est encore plus ancienne, car elle remonterait à l'Antiquité.

En effet, les Grecs et notamment les Athéniens utilisaient la classe sociale la plus pauvre des citoyens pour ramer sur les trirèmes, ils se nomment les têtes et appartiennent à la dernière classe censitaire, celle qui percevait moins de deux cents médimnes³⁷¹ par an³⁷².

Les Romains, quant à eux, préféraient utiliser des esclaves pour ramer sur leurs galères. On peut voir dans ces faits une autre justification du recrutement forcé des marins. Pour les Athéniens, ce service militaire faisait partie des conditions d'accès à la citoyenneté et tombait sur les plus pauvres dans le cadre de la marine. Pour les esclaves romains, ils n'avaient pas non plus le choix. Les marins britanniques appartenaient eux aussi aux catégories sociales les plus pauvres et l'on peut voir dans cette similitude une forme de justification. Pour beaucoup de membres des classes dirigeantes anglaises, les régimes de la Grèce et de Rome étaient considérés comme des modèles à suivre.

- **Les autres moyens de trouver des marins**

³⁷¹ Le médimne est l'unité de mesure du volume utilisé dans la Grèce antique, notamment pour évaluer les quantités de denrées alimentaires. Elle appartient au système de poids et de mesure corinthien repris entre autres par Athènes et Mégare. Un médimne est égal à 52 litres.

³⁷² Aristote, *constitution d'Athènes*.

Dans le tableau n° 7 en plus des marins volontaires et de ceux « pressés », il y avait une troisième catégorie, celle des marins venant d'autres navires. En anglais, on parle de « *turn over* ». Cela revient en fait à prendre l'équipage d'un navire de guerre revenant au port et de le répartir sur des navires ayant besoin d'hommes pour compléter leurs équipages. Comme on peut le voir dans le tableau sur le *turn over*, cela ne concerne pas un faible nombre de marins.

Toutefois, cette mesure était assez impopulaire, car elle avait pour conséquence d'augmenter le temps et les missions en mer, et il en résultait de nombreux inconvénients. De plus, il fallait au marin ou au groupe de marins s'adapter et s'intégrer dans un nouvel équipage.

Ce n'est pas la seule méthode, car il y avait également la possibilité de recruter des marins étrangers, sur le même principe que les mercenaires. Cela est évoqué dans le livre de Nicholas Rodgers³⁷³, qui indique que le nombre de marins étrangers dans la Royal Navy était limité, sans donner de chiffres précis. Il affirme également que l'augmentation du nombre d'étrangers à bord n'aurait pas eu d'influence sur les problèmes de recrutements et particulièrement ceux de la « press ».

Cette assertion semble indiquer que, comme en France, cette solution était en fait limitée, car il n'y avait pas un grand nombre de volontaires de ce côté-là. Ce n'est pas forcément une mauvaise chose, car avec des troupes ou des marins étrangers, se pose toujours la question de leur loyauté. Cela ne voulait cependant pas dire que la chose était inexistante. Ainsi, par exemple en 1765, lorsque le HMS Phoenix fit escale à Cadix, 12 marins espagnols s'engagèrent volontairement³⁷⁴. Dans d'autres cas, on pouvait trouver des marins servant loin de leur pays d'origine comme certains marins originaires du Bengale qui servait sur des navires de guerre dans l'Atlantique au moment de la Guerre d'Indépendance Américaine.³⁷⁵

- **Le recrutement naval en chiffres**

Il est assez difficile de connaître de manière globale le nombre de volontaires et le nombre de marins pressés pour l'ensemble de la flotte. Il faudrait pour ce faire regarder la

³⁷³ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, op cit, p 7.

³⁷⁴ ADM 33/428 HMS Phoenix Payroll, 1765,

³⁷⁵ Des exemples de ces "Lascar seamen" dans l'Atlantique inclus Thomas Culpea, John Derasoil, Robert Cato, John Oxford, George Romeo Dorset, George Peters, John Wallis and Antonio Domingo. ADM 33/488 Paybook, Payroll, HMS *Asia*, 1773; ADM 33/478 Paybook, HMS *Mercury*, 1774; ADM 36/8079 Muster Roll, HMS *Asia*, 1774; ADM 34/761 Paybook, HMS *Tortoise*, 1776; ADM 36/8213 Muster Roll, HMS *Minerva*, 1777; ADM 36/8817 Muster Roll, HMS *Adamant*, 1782-83,

composition des compagnies de navires dans le détail pour chacun des vaisseaux de la flotte. C'est-à-dire consulter chacun des rôles d'équipage, en supposant qu'ils aient tous été préservés. De plus, l'Amirauté n'a conservé que peu de documents relatifs au système de l'impression, ce qui rend cette recherche de chiffres encore plus difficile. En revanche, il est possible de trouver des données globales sur le nombre de marins recrutés indistinctement dans le service. Lorsque l'on regarde les tableaux, on remarque une différence entre les chiffres qui sont donnés. On relève ainsi un nombre de marins « borne » et celui « mustered ». Si l'on essaye de traduire littéralement ces deux termes, on peut parler de « chargés » et « rassemblés ». Ainsi, la traduction n'est pas ici d'une grande aide pour comprendre la distinction qu'il peut y avoir dans ce cas.

L'historien N.A.M. Rodger livre une explication sur le sujet. Pour commencer, il faut signaler que ces chiffres représentent les hommes incorporés dans la marine comme un ensemble incluant les marines qui sont les soldats servant sur les navires. Selon lui, le nombre de marins « borne » est le nombre d'hommes étant inscrits sur les livres des navires, tandis que le nombre de marins « mustered » représente celui ayant réellement été rassemblé pour servir à bord.

Ces listes de chiffres viennent des archives de l'Amirauté, mais elles ont également été imprimées par Lloyd, sous le titre, *British Seamen* ce que l'on peut traduire par les marins britanniques. Cet outil est assez important pour envisager les besoins en hommes de la marine et les effectifs présents. De plus, il offre année par année l'évolution du nombre de marins pour l'ensemble de la période de cette étude.

On peut trouver ce tableau (voir annexes) dans plusieurs sources et notamment les deux ouvrages de N.A.M. Rodger. Ils proviennent de sources variées, ce qui donne lieu à des variantes parfois assez importantes. De temps en temps, certains chiffres se rapprochent du nombre de marins présents à bord. Toutefois, il n'apparaît pas possible de trancher aujourd'hui entre ces chiffres pour retenir le meilleur. L'administration de l'époque n'était pas aussi rigoureuse qu'elle peut l'être aujourd'hui.

Grâce à ce tableau, la différence qui existe entre le nombre de marins figurant sur les livres de bord et ceux rassemblés est assez clair. En données brutes, cet écart peut paraître important, car on voit que sur plusieurs années il avoisine les 2 000 hommes. Cependant, il vaut relativiser ces chiffres et les prendre sur l'ensemble de la flotte. Si l'on regarde le nombre de navires en service dans la flotte sur la période, on voit qu'en moyenne cela représente moins de quelques hommes par navire.

Dans un monde administrativement parfait, le nombre de marins inscrits sur les livres de bord devrait être identique à celui que l'on trouve sur le navire. Or on remarque qu'ici ce n'est pas le cas. Il existe plusieurs explications possibles.

Dans un premier temps, il faut prendre en compte les « compléments » ou les surnuméraires qui servent à bord. Cela peut représenter des serviteurs à bord, ou encore des enfants de connaissances que l'on prend sur un navire pour leur faire gagner du temps en mer.

Ensuite, il existe une pratique que l'on appelle le passe-volant et qui consiste à inscrire sur les rôles d'équipage des marins ne servant pas réellement sur le navire. Cette pratique assez répandue recouvre deux réalités différentes. La première est d'inscrire sur les rôles des enfants de connaissances notamment s'ils sont très jeunes pour leur gagner du temps passé en mer, car pour prétendre à passer l'examen de lieutenant, il faut avoir d'abord servi un certain nombre d'années sur un navire. La seconde est moins altruiste et représente plus une forme de détournement de fonds : il s'agit d'inscrire sur les livres d'équipage des hommes ne servant pas à bord pour toucher leur solde et leur part de prise.

Il faut toutefois signaler que cette pratique du passe-volant était illégale et que les officiers qui la pratiquaient, risquaient la cour martiale avec la possibilité de voir leur commission d'officier cassée et les personnes concernées renvoyées de la marine.

Les chiffres des marins britanniques recrutés pour servir sur les navires au cours de la période. Il est également possible d'étudier le nombre de personnes nécessaires pour faire fonctionner la presse et fournir une partie de ces marins. On considère que le nombre d'hommes servant dans les « press gangs » a commencé à augmenter assez nettement à partir de la guerre de Sept Ans, c'est-à-dire quand les demandes de l'Amirauté commencèrent à devenir difficiles à satisfaire³⁷⁶. Ainsi, en 1780, pendant la Guerre d'Indépendance américaine, le service de la « presse » utilisait 30 capitaines, 105 lieutenants, 215 officiers-mariniers et 1 200 hommes pour recruter en Grande-Bretagne et en Irlande. Ces chiffres semblent plutôt importants, d'autant plus que les trois premières catégories pourraient servir sur les navires de la Royal Navy. Cependant en temps de guerre, du fait des promotions plus fréquentes rendues possibles par des faits d'armes, on pouvait avoir plus d'officiers que de postes disponibles, de sorte que la « presse » semblait donc un bon moyen d'occuper ces personnes. Le véritable besoin était en matelots. Quant aux 1 200 hommes qui servaient dans les « press gangs » et qui eux pourraient servir à

³⁷⁶ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, op cit, p 7.

bord, rien n'indique ni chez N.A.M. Rodger, ni Nicholas Rogers qu'ils étaient marins et donc éligibles pour le service dans la Royal Navy.

À cela, il fallait ajouter les 1 200 hommes et officiers chargés de conduire les hommes « recrutés de force » vers Portsmouth, Plymouth et le Nore, les trois grands ports de guerre en Grande-Bretagne. En anglais, on dit que ces hommes et officiers servaient sur les « tenders ».

• L'évolution de la press au XVIII^e siècle

L'utilisation continuelle du mot press pour décrire le recrutement maritime en Angleterre puis en Grande-Bretagne depuis le Moyen Age jusqu'au XVIII^e siècle, donne l'impression d'une chose intemporelle et inamovible. Pourtant, cette conception serait assez éloignée de la réalité, en effet, l'impressment a évolué depuis sa mise en place sous le règne de John Ier. Ainsi, la press était assez différente de ce qui a été décrit dans les pages précédentes. Au Moyen Age, l'application du droit féodal permettait au souverain de saisir des marins, mais pour ce faire, il ordonnait un blocage des navires au port pour prendre les hommes et parfois les navires nécessaires³⁷⁷, ce qui posait moins de soucis au niveau de l'ordre public. Avec le temps cependant l'impressment va de plus en plus prendre la forme de recrutement d'individus, mais pas par la force, plutôt sous la forme de l'acceptation d'une avance sur la solde de marin. Cette pratique ressemble fortement à celle que l'on appelle le King Shilling dans l'armée et qui est décrite dans la partie qui s'intéresse au recrutement des soldats au XVIII^e siècle. Pour s'engager dans l'armée, il faut accepter la prime « à l'engagement », en Grande-Bretagne, on parle du 'King Shilling', le shilling du roi. Pour rester dans la légalité, il faut que cette prime soit acceptée de plein gré, donc on ne peut pas forcer les gens à la prendre. Cette notion de prime est confirmée par une loi de 1379 votée par le Parlement durant la minorité du roi Richard II et qui prévoyait qu'en cas de désertion, le coupable serait condamné à un an de prison et à une amende équivalente au double de toute somme qui aurait été avancée Cette notion de prime est confirmée par une loi de 1379 votée par le Parlement durant la minorité du roi Richard II et qui prévoyait qu'en cas de désertion, le coupable serait condamné à un an de prison et à une amende équivalente au double de toute somme qui aurait été avancée³⁷⁸. Il est également à noter que ce

³⁷⁷ Brian LAVERY, *Royal Tars*, *Op. cit.* p 25.

³⁷⁸ 2 Richard II, stat 1 cap 4 cité in *Ibid.*, p 26.

n'est pas la marine ni les officiers des navires qui étaient chargés du recrutement, mais les représentants civils du gouvernement dans la ville ou le comté concerné³⁷⁹. Cela ne signifiait pas la fin des réquisitions des navires et des équipages, qui se poursuivra jusqu'au XVIII^e. Les deux systèmes vont donc cohabiter.

Encore à la fin du XVII^e siècle, il relevait de la responsabilité des autorités locales de trouver des marins pour les besoins de la flotte. Ainsi, en 1692, les autorités locales reçurent l'ordre de trouver en tout huit mille cent hommes pour servir dans la Royal Navy³⁸⁰. Toutefois, c'est également à cette époque que la Royal Navy commença à sentir les limitations du système en place et donc à dépendre de plus en plus de ses propres ressources pour trouver des marins. Dès 1691, il était normal de fournir aux lieutenants des navires des mandats d'impressment (press warrants) à chaque fois que le navire recevait une nouvelle commission, afin de fournir des hommes pour ledit navire. Vers la fin du XVII^e siècle et le début du XVIII^e siècle, l'ancien système d'impressment, à la fois archaïque et anarchique tomba en désuétude ayant montré son inefficacité face aux besoins toujours plus importants de la Royal Navy. La plus grande différence vint surtout du fait que l'Amirauté commença à s'intéresser de près aux problèmes du recrutement notamment en détachant pour la première fois de la flotte deux capitaines régulateurs de la flotte pour superviser et inspecter les recrues pressées en 1696³⁸¹. Cependant, le conflit prit fin en 1697 avec la paix de Ryswick ce qui mit la réforme entre parenthèses durant la paix. Une trêve qui fut de courte durée car la Grande-Bretagne entra dans la Guerre de Succession d'Espagne en 1702. Ce nouveau conflit eut pour conséquence une réorganisation de la press.

Une nouvelle fois, l'Amirauté détacha des capitaines régulateurs, notamment à Londres pour superviser la press. C'est au cours de ce conflit que les capitaines régulateurs commencèrent à prendre de plus grandes responsabilités dans le contrôle de cette méthode de recrutement³⁸². Dans les faits, ces capitaines organisèrent de plus en plus le travail des lieutenants en charge des press gangs et leur donnèrent des ordres. Cela souligne la mise en place d'une structure contrôlée par la marine, organisée et hiérarchisée. Les nouvelles responsabilités des capitaines régulateurs incluaient également de s'assurer que les hommes trouvés par les press gangs étaient qualifiés pour le service naval du roi³⁸³. Dans le même temps,

³⁷⁹ *Ibid.*, p 25-26.

³⁸⁰ *Ibid.*, p 115.

³⁸¹ *Ibid.*, p 127

³⁸² *Ibid.*, p 137.

³⁸³ Brian LAVERY, *Royal Tars Op. cit.*

il fut trouvé de nouveaux moyens de recruter des marins ou de garder ceux étant dans le Service. Ainsi, il fut décrété que tout homme devant moins de trente livres de dette pourrait être libéré de prison s'il s'engageait comme volontaire dans la Royal Navy³⁸⁴. De même, tout homme servant déjà dans la flotte ne pourrait pas être arrêté pour une dette de moins de vingt livres³⁸⁵. C'est à ce moment-là que la Royal Navy devint un bon moyen de s'échapper à ses créanciers.

Le cas de la marine écossaise est intéressant à cette époque. Entre 1603 et 1707, malgré l'union des deux couronnes sous un seul monarque, les deux royaumes restent officiellement des entités séparées. Cela signifiait que la marine écossaise était indépendante de la Royal Navy. Au début du XVIII^e siècle, il n'était pas possible de parler de ce pays au Nord de la Tweed comme d'une puissance navale. En effet, sa marine ne comptait que trois navires, tous de sixième rang et servant dans l'estuaire de la Tamise³⁸⁶. Cependant devant le manque chronique de marins au Sud, le gouvernement tenta de mettre l'Écosse à contribution dans un effort de défense commune en leur demandant des quotas de marin pour servir dans la Royal Navy, comme le montre le cas de la Guerre de Hollande de 1672. Toutefois, il est à noter que ces demandes étaient largement impopulaires et que les quotas de marins ne furent jamais remplis. Avec la fin imminente de la dynastie des Stuart, protestant, en 1707 en la personne de la Reine Anne, sans héritier, il fut décidé de voter non pas l'Union des deux couronnes, mais l'Union des deux pays pour barrer la route aux Stuart Catholiques. Sur le plan pratique cela voulait dire la disparition de la marine écossaise, ou plutôt de son absorption par la Royal Navy. Cette transition ne se fit pas sans accroc, par exemple, les hommes du navire Glasgow, entendirent une rumeur selon laquelle ils allaient être envoyés aux Antilles. Face à cette rumeur, et au mécontentement qu'elle causa, les marins décidèrent de se mutiner et de désertir massivement du navire, on compta plus de cent déserteurs sur un équipage de cent quarante-cinq hommes³⁸⁷.

Une autre crainte issue de la fusion des deux marines était le fait que sur le principe, vu que l'impressment était en vigueur dans la Royal Navy, il pourrait être mis en place au Nord de la Tweed³⁸⁸. Le capitaine James Hamilton ayant appartenu à la marine écossaise avant la fusion envoyant un rapport à l'Amirauté prévoyant que toute tentative de mettre en place un système d'impressment en Écosse provoquerait une violente résistance. Pour éviter cela, il proposa aux autorités de conduire une campagne de recrutement en Écosse basée sur le volontariat où il

³⁸⁴ *Ibid.*, p 138.

³⁸⁵ Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.*.

³⁸⁶ *Ibid.*, p 142.

³⁸⁷ *Three Sea Journals of Stuart Times*, Edité par Bruce S. INGRAM, London 1936 pp 48-49.

³⁸⁸ *Three Sea Journals of Stuart Times*, Edité par Bruce S. INGRAM, *Op. cit.*.

essayerait de trouver deux cents marins avec des primes à l'engagement³⁸⁹. L'Amirauté accepta son offre et ses conseils et pour le moment l'Écosse fut épargner des problèmes liés à la press. Ce traitement de faveur peut apparaître surprenant. En effet, l'Écosse n'était pas le seul endroit où les press gangs rencontraient une résistance violente, cependant la grande différence venait du fait que l'Union était encore récente, le recrutement de force aurait pu aliéner les marins et une partie de la population, ce qui aurait ouvert la voie à un retour de la dynastie Stuart en Écosse.

La guerre était un évènement récurrent au XVIII^e siècle. Même durant les périodes de paix, il y avait des mobilisations lorsque certains pays voulaient montrer leurs muscles durant des temps de tensions avec d'autres puissances. Le XVIII^e siècle connu une période que l'on qualifie de Longue Paix, entre 1713, la fin de la Guerre de Succession d'Espagne et 1739, le début de la Guerre de Succession d'Autriche. Cela représente une période de paix de vingt-cinq ans, ce qui est un grand laps de temps pour une nation si souvent en conflit. Cependant, cette paix ne voulait pas dire une absence de tensions. Par exemple, d'autres nations et partie de l'Europe étaient en guerre. C'était le cas de la Russie et de la Suède dans la Baltique. Cette région était particulièrement importante pour la Royal Navy, car elle permettait l'approvisionnement en bois, goudron, chanvre, cordages et de nombreuses autres fournitures d'une importance cruciale pour la marine. Pour protéger cet approvisionnement, la Royal Navy envoya des escadres importantes dans la Baltique tous les étés entre 1715 et 1720. Il faut noter que la taille de ces escadres ne fut pas suffisante pour nécessiter la mise en place de l'impressment et qu'aucune de ces escadres ne furent engagés dans des actions de guerre³⁹⁰. Durant ces vingt-cinq années de paix, il y eut également d'autres mobilisations qui parfois nécessitèrent une certaine dose d'impressment. Cela permit à l'Amirauté de renforcer le rôle des capitaines régulateurs, d'affirmer leur autorité sur tous les officiers servants ou étant employé sdans des press gangs³⁹¹. Il y eut une large mobilisation en 1738, elle marqua une forme plus accrue de centralisation de l'impressment. Ainsi, alors qu'auparavant, le recrutement était laissé à la discrétion de chaque capitaine de navire, le 26 juillet 1738 six navires de la flotte stationné au Nore reçurent l'ordre d'envoyé un press gang commandé par un lieutenant pour embarquer sur le yacht William and Mary en vue d'un raid surprise de recrutement à Londres³⁹².

³⁸⁹ Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.* p 143.

³⁹⁰ *Ibid.*, p 144.

³⁹¹ Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.*.

³⁹² Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.*.

La mobilisation de 1738-9 déboucha sur un vrai conflit cette fois, la Guerre de Succession d'Autriche. En Grande-Bretagne, ce conflit porte également le nom populaire de La Guerre de l'Oreille de Jenkins.

La participation de la Grande-Bretagne dans ce conflit fut donc la conséquence des actions de l'Espagne contre un seul navire, ce n'est pas sans rappeler aux historiens les raisons de la guerre de 1812 parfois connue sous le nom de Guerre de Monsieur Madison, entre le Royaume-Uni et les Etats Unis d'Amérique. La grande différence est que dans le cas de Jenkins, il s'agissait d'une personne privée. En effet Robert Jenkins, capitaine du navire marchand Rebecca, se plaignit d'avoir été arrêté par un officier de la Guarda Costa Espagnole aux Caraïbes et d'avoir été battu, à moitié étranglé et d'avoir eu son oreille coupée³⁹³. Ce fut suffisant pour créer une réaction hostile dans la population britannique envers l'Espagne et une « fièvre de guerre »³⁹⁴. Cet enthousiasme pour la guerre fit qu'un grand nombre de marins se portèrent volontaire pour le service dans la Royal Navy. Même l'impression ne semble pas avoir rencontré de réaction hostile de la part du public, comme en témoigne une lettre de Henry Roberts qui fut pressé dans la Royal Navy :

«My dear Life,

When I left you, heaven nose it was with an akin hart for I thout it very hard to be hauld from you by a gang of rufins but I soon overcome that when I found that we were about to go in earnest to rite my natif contry and against a parcel of impadent Sapnairds by whom I have often been ill-treated and god nows my Heart I have longed this four years past to cut some of their ears and was in hope I should haf sent you one for a sample »³⁹⁵. L'orthographe de cette lettre est assez approximative, mais compte tenu du fait que la plupart des marins de cette époque étaient illettrés, nous sommes chanceux d'avoir à disposition ce genre de témoignages direct. Ce texte se traduit par : Ma chère vie (femme),

Quand je vous ai quitté, c'était avec le cœur lourd, pensant qu'il était vraiment dur d'être séparé de vous par un gang (press gang), mais ce sentiment est vite passé quand j'ai appris que nous étions sur le point de partir pour défendre mon pays natal contre ces impudents Espagnols par lesquels j'ai si souvent été maltraité et Dieu seul sait combien je veux couper quelques-unes de leurs oreilles et j'espère pouvoir vous en envoyer un échantillon.

³⁹³ *Ibid.*, p 149.

³⁹⁴ Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.*.

³⁹⁵ W.H LONG, *Naval Yarns*, reprinted in London in 1973, p 20.

Ce sentiment patriotique d'enthousiasme pour la guerre peut être expliqué par les vingt-cinq années de paix précédentes, mais aussi par la croyance de cette époque véhiculée par les mobilisations précédentes que la guerre serait de courte durée. Cependant, cette impression fut vite évaporée par le fait que le conflit s'éternisa et que la France joignit l'Espagne contre la Grande-Bretagne. La Guerre de Succession d'Autriche pour la Grande-Bretagne dura de 1739 à 1748. Ce retour d'un long conflit après vingt-cinq années de paix et de mobilisations mineures allait avoir un impact sur le recrutement durant la guerre de Sept Ans. En effet avec une mobilisation pour ce conflit dès 1755 du côté de la Grande-Bretagne, la paix ne dura que sept ans et donc le souvenir de la guerre précédente était encore frais dans la tête des marins. Il est à noter que pendant la Guerre de l'Oreille de Jenkins, le système de la press et donc le recrutement forcé des marins dans la Royal Navy resta confiné aux zones dites « traditionnelles », c'est-à-dire, Londres et le Sud de l'Angleterre. C'est une chose qui va changer durant les préparations pour la guerre de Sept Ans. À fin de la Guerre de Succession d'Autriche un amiral fut nommé au poste de Premier Lord de l'Amirauté ; lord Anson. En 1755, il était fermement à la tête de l'administration navale. Pendant la paix, il avait voulu changer le système de recrutement de la Royal Navy (voir projet de réformes navales), mais devant l'impossibilité de cette tâche, il dut laisser la marine continuer à avoir recours à l'impressment. Cependant, il réforma néanmoins en partie la press. Pour commencer, il amplifia à nouveau les pouvoirs des capitaines régulateurs, leurs fonctions à présent incluaient de devoir donner aux lieutenants en charge des press gangs des lieux de rendez-vous et des zones d'action afin d'assurer une meilleure organisation du recrutement³⁹⁶. Des capitaines régulateurs furent envoyés en dehors des lieux de recrutement traditionnel dans plusieurs régions de Grande-Bretagne, Liverpool, Whitehaven³⁹⁷ dans le Nord-Ouest, Newcastle dans le Nord-Est, Pembroke au Pays de Galles.

Le recrutement naval au Pays de Galles est confirmé par plusieurs éléments d'archives. Il est possible cité le cas de Robert Maddison qui pendant la guerre de Sept Ans fut envoyé à Cardiff pour pratiquer la Press et aussi chercher de possible déserteurs³⁹⁸.

Il semblerait également que le recrutement Naval ait eu lieu dans des régions qui ne dépendaient pas du gouvernement Britannique, comme l'Île de Man. En effet cette petite île en mer d'Irlande est une dépendance de la couronne et de fait a toujours son propre gouvernement. Cependant, en 1771, le Lieutenant Skeffin Lutwidge reçu l'ordre d'aller sur l'Île de Man pour

³⁹⁶ ADM 2/75, 23/1/55.

³⁹⁷ ADM 106/1201/39.

³⁹⁸ ADM 106/1180/322.

le service de l'impressment³⁹⁹. En 1783, la cour de justice de Canterbury dans le Kent enregistre le testament de Stephen Brew, un cordonnier de Douglas, sur l'Île de Man qui fut pressé sur le Cutter Easter⁴⁰⁰. En revanche, il n'y a pas de traces dans les Archives de la pratique de la press dans les Îles Anglo-Normandes, ni à Jersey, ni à Guernesey.

Le recrutement avait aussi lieu dans des villes à l'intérieur des terres comme Reading et Leeds⁴⁰¹. Ces grandes villes n'étaient que le quartier général des capitaines régulateurs, les lieutenants en charge des press gang devaient ouvrir des « antennes » dans les plus petites villes dépendantes des grandes villes précédemment citées. Cela montre la mise en place d'une division territoriale systématique des zones de recrutements. À partir des années 1750, la marine ne dépendait définitivement plus des autorités locales pour le recrutement des marins, ce qui permettait de mettre en place des actions concertées entre plusieurs press gang pour des « battues » plus systématiques, planifiés et rationnelles⁴⁰².

Le port de Liverpool rendu riche par le commerce Atlantique avait jusqu'ici été épargné par les press gang ; leur soudaine implémentation provoqua des réactions hostiles et parfois violentes. William Spavens, un marin lui-même pressé dans la Royal Navy fit partit d'un press gang à Liverpool et nous livre un témoignage direct de son expérience : « Pressing on shore at Liverpool had been deemed impracticable, and some gentlemen told our captain that they were certain he durst not attempt to do it ; but soon after he came to the dock head, and stepping into the barge ordered us to put off and go onboard; and when it was dark, sent us and the cutter's crew, with come officers and a suitable reinforcement of men, to try if it were possible to succeed or not. We accordingly began our business, and soon picked up 16 men, but only one of them being a seaman, him we detained and the rest we set at liberty. The next day 25th, being their fair day, mustering a gang of 80 men, we went ashore; and after picking up several stragglers, we surprised the *Lion*'s crew in the Custom Hose just as they were renewing their protections. We secured 17 of them, and guarding them along the streets, several hundreds of old men, women and boys flocked after us well provided with stones and brickbats and commenced a general attack; but not wishing to hurt them, we fired our pistols over their heads, in order to deter them from further outrage; but the women proved very daring, and followed us down to low water mark, being almost up to the knees in mud⁴⁰³.

³⁹⁹ ADM 106/1200/166.

⁴⁰⁰ PROB 11/1107/20.

⁴⁰¹ Brian Lavery, *Royal Tars*, Op cit, p 164.

⁴⁰² *Ibid.*, p 165.

⁴⁰³ William SPAVENS, *Narratives*, Louth, 1796, reprinted Chatham, c.1998, p 74.

« Presser à terre à Liverpool avait toujours été jugé impraticable et plusieurs gentlemen dire à notre capitaine de ne pas le tenter, mais peu de temps après cela, il monta dans la barge et nous ordonna d'aller à bord ; et quand il fit nuit, il nous envoya, nous et l'équipage du cutter avec des officiers des renforts appropriés pour essayer de savoir si ce serait possible ou non. Suivant ses ordres nous commençâmes notre activité et rapidement nous arrê tâmes seize hommes dont seulement un était un marin, nous le gardâmes et libérâmes les autres. Le jour suivant, le 25 étant un jour de foire, rassemblant un gang de quatre-vingts hommes, nous allâmes à terre ; et après avoir arrêté plusieurs fuyards, nous surprimes l'équipage du Lion à la maison des douanes en train de faire renouveler leur protection. Nous arrê tâmes dix-sept d'entre eux et les gardant marchant dans les rues, plusieurs centaines de personnes âgées, de femmes et d'enfants se lancèrent après nous, bien fournies en pierres et commencèrent une véritable attaque générale, ne voulant pas les blesser, nous tirâmes nos pistolets au-dessus de leurs têtes pour les effrayer et empêcher d'autres outrages ; cependant, les femmes étaient particulièrement braves et nous suivirent jusqu'au bord de l'eau étant enfoncé dans la boue presque jusqu'aux genoux. »

Ce témoignage est particulièrement riche en informations. Par exemple, il affirme que le press gang aurait libéré les personnes n'étant pas des marins, ce qui est obéir à la loi au pied de la lettre, puisque seuls les marins pouvaient être saisis par la press. Toutefois il est possible d'avoir quelque doute sur la véracité de cette partie du témoignage, car les press gang arrêtaient souvent des terriens pour le service dans la Royal Navy. En revanche, même si l'appréciation de plusieurs centaines de personnes apparaît comme étant exagérée, ce texte est symbolique des troubles à l'ordre public lié à l'impressment à terre.

Dans son ouvrage sur l'impressment dans la Grande-Bretagne Géorgienne, Nicholas Rogers aborde également le cas de Liverpool dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Pour comprendre l'intérêt de l'expansion du recrutement vers cette ville, il faut d'abord comprendre ce qu'était devenu Liverpool dans les années 1750. Au début du siècle, cette ville portuaire est d'une taille relativement petite. En 1708, elle comptait environ sept mille habitants et en 1709, le tonnage entrant dans la Mersey était de 14.600⁴⁰⁴. La richesse de Liverpool comme celle de Bristol se fit sur les importations de sucre, de tabac et de coton, ainsi que sur le commerce si controversé aujourd'hui des esclaves. Ainsi dès les années 1764, après avoir avec succès déplacé la Compagnie Africaine de Londres vers Liverpool et Bristol, Liverpool envoyait

⁴⁰⁴ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 59.

soixante-quatorze navires vers les côtes africaines. Dans le même temps, Liverpool était la ville la plus importante dans le commerce avec l'Irlande, l'Amérique du Nord et les Caraïbes⁴⁰⁵. L'expansion de ce commerce faisait qu'il y avait environ trois mille marins impliqués dans la vie du port sur la Mersey. Ce nombre particulièrement important et toujours en augmentation (6 000 marins en 1801⁴⁰⁶), représentait une source importante pour l'Amirauté et ce qui explique sa volonté d'installer une structure de recrutement dans cette ville. La nomination d'un capitaine régulateur dans les années 1755 est le fruit d'un processus commencé environ quinze ans auparavant. En 1740, le capitaine John Peddie naviguant depuis Newhaven s'arrêta à Liverpool, mais découvrit vite que les marins avaient trop de protections pour être impressé⁴⁰⁷. Il y eut une autre tentative en 1744 quand le HMS Winchelsea forma un press gang sur la Mersey. Ce gang essaya d'impresser l'équipage du navire marchand *Tarleton* ; l'équipage résista au gang et des coups de feu furent échangés⁴⁰⁸. La nomination d'un capitaine régulateur à Liverpool permit de lancer l'impressment dans cette ville. Cependant, cette méthode de recrutement rencontra une forte résistance dans la ville, si bien qu'en 1761-2, le capitaine Fortescue écrivit à l'Amirauté avec la crainte que ce port devienne un refuge pour les marins, peignant l'image d'une ville dirigée par la foule (mob) souvent agitée et agressive ce qui empêchait à la fois les press gangs et les magistrats de faire leur travail⁴⁰⁹. En 1762, à la fin de la guerre de Sept Ans, John Fortescue fit le bilan de la campagne d'impressment à Liverpool, il estima que sur les quinze à vingt mille marins qui passèrent dans la ville durant le conflit, « pas plus d'un sur cent purent être sécurisé pour le service roi »⁴¹⁰. Quinze à vingt mille marins apparaît comme un chiffre particulièrement important, d'autant plus qu'en 1780 le nombre de marins inscrit dans le port était de 6610⁴¹¹, clairement, il faut comprendre le nombre fourni par Fortescue comme étant celui du Turnover sur l'ensemble de la durée du conflit.

L'extension du recrutement se fit également vers le port de Bristol, un autre port important dans le commerce Atlantique. Le tonnage de marchandise passant par ce port était de plus de vingt-cinq mille tonnes en 1790. Près de trois mille marins marchands déclaraient

⁴⁰⁵ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*

⁴⁰⁶ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*

⁴⁰⁷ *Ibid.*, p 60.

⁴⁰⁸ ADM 1/1440 et HCA 15/48.

⁴⁰⁹ ADM 1/1787, John Fortescue, 27 décembre 1761.

⁴¹⁰ ADM /1788, John Fortescue, 2 mai 1762.

⁴¹¹ Gordon JACKSON, *Ports 1700-1840*, in Peter Clark, ed., *The Cambridge Urban History of Britain, Vol. II: 1540-1840*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, p 727.

Bristol comme lieu d'habitation dans les années 1780⁴¹². À ce chiffre, il faut ajouter les marins travaillant dans le transport fluvial et les pêcheurs et un grand nombre d'activités lié à la mer. Dans cette ville également il y eu des problèmes liés au recrutement. En 1756, les marchands et les magistrats de ce port écrivirent à l'Amirauté pour prévenir qu'ils ne toléreront aucune « action arbitraire de la part des press gang »⁴¹³ et quand Samuel Graves, officier régulateur présenta sa nomination aux magistrats de la ville, il fut mis en garde de ne pas presser de marins ayant une protection ou de terrien⁴¹⁴. La situation était aussi difficile qu'à Liverpool, notamment du fait de la foule proche de l'émeute et de l'élite marchande, si bien qu'en 1759, le capitaine Gordon, alors officier régulateur fit un rapport à l'Amirauté annonçant que le recrutement était pratiquement au point mort⁴¹⁵. La résistance au press gang pouvait aller jusqu'à l'extrême violence, en 1760 le capitaine Gordon écrivait qu'il avait trois morts et plus de soixante blessés⁴¹⁶.

Toutefois, il ne faut pas considérer ces deux exemples comme une preuve que le recrutement était difficile dans toutes les villes nouvelles vers lesquelles le recrutement naval cherchait à s'étendre. En effet, le nombre de marins recruté à Bristol entre 1759 et 1760, soit 164 marins correspondait à peu près à 40% des marins recruté à Newcastle.

L'histoire de l'évolution du système de la Press dans la seconde moitié du XVIIIe siècle est avant tout l'histoire de son expansion territoriale, notamment vers le Nord. Il n'y eut pas d'impressionnement en Écosse pendant la guerre de Sept Ans, en revanche cela ne veut pas dire qu'il n'y eut pas de recrutement au Nord de la Tweed. Suivant le modèle établi en 1738, le Capitaine Ferguson fut envoyé à Edimbourg pour organiser le recrutement de marins. La guerre de Sept Ans va voir une autre nouveauté dans le recrutement maritime dans la Royal Navy. En 1756, la Société Marine fut fondée, avec le but de recruter des jeunes orphelins pour leur fournir un entraînement naval⁴¹⁷ et donc en faire des marins pouvant servir dans la Royal Navy.

Si la situation particulière de l'Écosse était encore respectée en 1755, les choses allaient rapidement changer du fait de la Bataille de Culloden en 1745. Depuis 1707 et l'Acte d'Union entre l'Angleterre et l'Écosse pour former la Grande-Bretagne, l'Écosse s'est trouvée partagée entre les partisans de la dynastie d'Hanovre et les partisans de la dynastie Stuart Catholique,

⁴¹²Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, *Op. cit.* p 59.

⁴¹³ *Ibid.*, p 61.

⁴¹⁴ ADM 1/1833, Samuel Graves.

⁴¹⁵ ADM 1/1834, Thos Gordon.

⁴¹⁶ ADM 1/1834, Thos Gordon.

⁴¹⁷ Brian LAVERY, *Royal Tars*, *op cit*, p 166.

que l'on nomme également les Jacobites. Les loyautés de nombreux individus à la cause Jacobite n'étaient pas suffisantes pour enflammer l'Écosse dans une révolte sans le sentiment d'injustice que l'Écosse pouvait avoir de temps à autre sur la façon dont elle était traitée dans l'Union⁴¹⁸. Magnus Magnusson estime quant à lui qu'au moment de l'Union, près des deux tiers de la population écossaise était favorable au retour de la dynastie des « Stewart » (Stuart) en Écosse, cela incluait les antiroyalistes traditionnels comme les Ultra-Presbytériens qui voyaient le règne d'un roi Stuart comme le moindre de deux maux face à la possibilité d'être « supprimé par une dynastie Hanovrienne et le Parlement »⁴¹⁹. Toutefois, transmettre ce sentiment dans des actes, surtout violent n'était pas toujours une chose aisée, surtout du fait du manque d'une figure de proue. Entre 1708 et 1736, il allait y avoir plusieurs révoltes Jacobites en Écosse. La première eu lieu en 1708 et fut dirigée par « James le Prétendant » fils du roi déposé James II, avec l'aide de la « Auld Alliance » la France. Louis XIV voyait dans cette tentative de révolte une véritable possibilité face aux victoires du Duc de Marlborough de relâcher la pression sur les armées françaises en Belgique⁴²⁰. Un des avantages pour Louis XIV était que le « Prétendant » était en exil en France au palais de Saint-Germain. Malgré les avertissements de l'Amiral de Forbin, Louis XIV décida de mettre le plan à exécution et la flotte Française prit la mer. Toutefois, l'opération n'avait pas pu rester secrète, et une escadre de la Royal Navy sous le commandement de l'Amiral Byng était ancrée à Gravelines pour surveiller les mouvements de la flotte française, puis la suivre. Au moment où la flotte française était en vue de son point de débarquement dans l'estuaire de la Fife, l'escadre de la Royal Navy apparut, rendant le débarquement impossible, le soulèvement était terminé avant d'avoir commencé⁴²¹. Cette tentative représentait néanmoins un avertissement pour le gouvernement britannique. Après le fiasco de la révolte de 1708 la population en Écosse devint de plus en plus désenchanter avec la façon dont l'Union fonctionnait pour eux. De plus, l'administration des Whigs notamment sur une plus grande tolérance religieuse, poussait de nombreux Tories Anglais vers le Jacobinisme, d'autant plus que le Roi George Ier était loin d'être le plus charismatique des monarques, il ne parlait pas Anglais et il avait divorcé en 1694 pour adultère, sa femme était encore en prison ou elle restera jusqu'à sa mort en 1726. Ainsi, en 1714, le moment était parfait pour une tentative de Révolte Jacobine, le seul problème était le prétendant Jacobin lui-même,

⁴¹⁸ Walter Scott, *Tales of a Grandfather*, Chapter LXII.

⁴¹⁹ Magnus MAGNUSSON, *Scotland the History of ANation*, London, Harper Collins, 2000, p 558.

⁴²⁰ *Ibid.*, p 559.

⁴²¹ *Ibid.*, pp 556-60.

après avoir été expulsé de France, il vivait en Lorraine, à Bar le Duc, sans grands moyens financiers, ni nombreux supporters. Il n'avait ni l'autorité, ni le charisme, ni la force de prendre le contrôle d'une révolte Jacobite⁴²². Toutefois, la cause trouva un leader en la personne du Comte de Mar qui avait été humilié en public par le Roi George 1^{er}. Malgré les brillantes perspectives de cette Révolte tout alla de travers par manque de coordination entre toutes les parties concernées. Il y eut une révolte dans l'Ouest de l'Angleterre qui fut vite supprimée, une autre dans le Nord de l'Angleterre qui se résuma à quelques escarmouches avant une reddition devant Preston ; les coupables furent pour la plupart déportés (vers l'Amérique). Enfin, en Écosse, Mar rassembla une armée de plus de dix mille hommes. De son côté, le gouvernement avait moins de quatre mille hommes en Écosse, sous les ordres du Duc D'Argyll qui avait fait sa réputation dans l'armée du Duc de Marlborough, et était considéré comme un des commandants les plus compétents d'Europe. Malgré son infériorité numérique, le Duc d'Argyll remporta la bataille de Sheriffmuir en novembre 1715.⁴²³ Le prétendant arriva en Écosse après la Bataille et le Comte de Mar se retira à Aberdeen, mais plutôt que d'attaquer à nouveau, il attendit et laissa son armée se dissoudre devant l'avance du Duc D'Argyll, le prétendant embarqua sur un navire pour les Flandres, la révolte de 1715 était finie⁴²⁴. Il y eut plusieurs autres tentatives de révoltes avortées et émeutes entre 1719 et 1736. La crise la plus sérieuse pour le gouvernement, fut celle de la Révolte de « Bonnie Prince Charlie », Charles Edouard Stuart, le fils du prétendant. Cette nouvelle crise était en partie la conséquence de la Guerre de Succession d'Autriche, ou Guerre de l'Oreille de Jenkins, durant ce conflit, la Grande-Bretagne était en guerre contre l'Espagne et la France, des supporters traditionnels des Jacobites et encore une fois une révolte en Écosse pourrait distraire les forces britanniques du continent, d'autant plus qu'en juin 1743, une armée commandée directement par le Roi George II remporta une victoire contre la France à Dettingen⁴²⁵. La Révolte conduite par Bonnie Prince Charlie fut sans doute celle qui représenta le plus grand succès en Écosse, une avance rapide vers le Sud et la prise d'Edimbourg et la victoire à la bataille de Prestonpans en Septembre 1745, et même une avance jusque Derby dans les Midlands en Angleterre. En 1746, l'Armée Jacobite remporta une autre victoire à Falkirk Muir⁴²⁶. Néanmoins, cette série positive s'arrêta rapidement après cette victoire et l'armée Jacobite fut sur le recul. Un des grands changements pour l'armée

⁴²² *Ibid.*, p562.

⁴²³ *Ibid.*, p 564-5.

⁴²⁴ *Ibid.*, pp 565-7.

⁴²⁵ *Ibid.*, p 585.

⁴²⁶ *Ibid.*, p 600.

gouvernementale fut l'arrivée du Duc de Cumberland, de retour d'opérations sur le continent, un commandant expérimenté et capable. Le face-à-face final entre ces deux armées eu lieu à Culloden Moor et ce fut un désastre pour les Jacobites. Durant la brève bataille l'armée Jacobite eut entre mille cinq cents et deux mille pertes ou blessés contre cinquante pertes et deux cent blessés pour l'armée gouvernementale⁴²⁷. Ce qui change après cette bataille et ce qui marque un changement radical par rapport aux autres révoltes ayant pour but la restauration des Stuart sur le trône est la période de l'après-bataille et la « pacification » de l'Écosse, notamment des Highlands. Cela commença par un massacre des blessés Jacobites de la bataille, suivie d'une véritable campagne punitive ou tout homme prit en arme fut pendu sur le lieu même de sa capture sans autre forme de procès. De plus, l'armée saisit plus de vingt mille têtes de bétail qui furent conduites à fort Augustus puis vendues, les soldats partageant le profit⁴²⁸, ce qui eut des conséquences assez lourdes pour les populations ayant perdu ce bétail. L'armée du Duc de Cumberland fit quand même environ 3 700 prisonniers, cent vingt furent jugés pour trahison et exécutés⁴²⁹, neuf cent trente-six furent déportés vers les Colonies Britanniques, et deux cent vingt-deux furent bannis⁴³⁰. Près de 900 prisonniers furent libérés en vertu de l'Acte de Pardon de 1747 et 381 furent échangés contre des prisonniers de guerre détenus par la France⁴³¹. Toutefois, nous ne connaissons rien du sort de six cent quarante-huit prisonniers⁴³². Enfin, les leaders et les personnalités de haut rang liés à la Révolte Jacobite qui furent capturés, furent jugés et exécutés à Tower Hill. Toutes ces mesures valurent au Duc de Cumberland le surnom de boucher, la bataille de Culloden fut à ce jour, la dernière bataille rangée à avoir eu lieu sur le sol britannique. Fort de cette victoire, le gouvernement pris des mesures légales pour une meilleure intégration de l'Écosse, particulièrement des Highlands dans l'Union. En 1746, le Parlement passa une loi pour interdire les habits traditionnels des Highlanders (kilt) à part pour les régiments et officiers de l'armée Britannique⁴³³. En 1747 le Parlement passa une loi The Abolition of Heritable Jurisdictions Act, qui supprimait le droit aux propriétaires terriens de justice sur leurs terres⁴³⁴. Les terres des Lords et Chefs de Clans qui avaient soutenu la révolte

⁴²⁷ Stuart REID, *Culloden Moor 1746, The Death Of The Jacobite Cause*. Campaign series #106. Osprey Publishing, 2002, pp 85-87.

⁴²⁸ Magnus MAGNUSSON, *Scotland the History of A Nation*, Op cit, p 623.

⁴²⁹ John PREBBLE, *The Lion in the North*. London, Penguin Books 1997, p 301.

⁴³⁰ John PREBBLE, *The Lion in the North Op. cit.*

⁴³¹ John PREBBLE, *The Lion in the North, Op. cit.*

⁴³² John Leonard ROBERTS, *The Jacobite Wars: Scotland and the Military Campaigns of 1715 and 1745*. Edinburgh: Edinburgh University Press 2002, pp 196-7.

⁴³³ John G GIBSON, *Old and New World Highland Bagpiping*. McGill-Queen's University Press 2002 p 27-8.

⁴³⁴ Stewart J BROWN, *William Robertson and the Expansion of Empire*. Cambridge University Press 1997, p 133.

Jacobite furent confisqués et vendus, l'argent ainsi récolté fut employé pour développer l'agriculture et le commerce en Écosse. Enfin, le gouvernement fit construire plus de route et de garnisons notamment dans les Highlands pour un meilleur contrôle du territoire.

Qu'est-ce que ces révoltes, ces batailles et ces mesures avaient à voir avec le recrutement maritime ? Pour répondre à cette question, il faut considérer la grande impopularité et la violence de l'impressment comme méthode de recrutement, ensuite, il est important de prendre en compte ce qu'écrivit Walter Scott : « Les loyautés de nombreux individus à la cause Jacobite n'étaient pas suffisantes pour enflammer l'Écosse dans une révolte sans le sentiment d'injustice que l'Écosse pouvait avoir de temps à autre sur la façon dont elle était traitée dans l'Union⁴³⁵ ». Ainsi, forcer les marins à servir dans la Royal Navy aurait pu être ressenti comme une intégration forcée dans l'Union et donc renforcer la cause Jacobite. Au début de la guerre de Sept Ans, la Bataille de Culloden était encore récente dans les mémoires, c'est pourquoi la press, selon Brian Lavery, ne fut pas mise en place, mais ce conflit marquait un tournant car c'était la première guerre depuis l'Acte d'Union en 1707 sans Révolte Jacobite ni tentative d'invasion étrangère pour soutenir un éventuel soulèvement. Cela montra au gouvernement que sa politique d'intégration de l'Écosse fonctionnait et de fait n'ayant plus à craindre de rébellion en Écosse, l'impressment y fut instauré au moment de la Guerre d'Indépendance Américaine. Il y a plusieurs preuves qui soutiennent la mise en place de ce système de recrutement en Écosse entre 1776 et 1783, notamment une circulaire du Lord Advocate Dundas à tous les Sheriffs d'Écosse leur ordonnant de fournir informations et assistance : « to those employed in the impress service, in order that every person bred to the sea may be compelled to give his service on board the Fleet at this interesting conjuncture »⁴³⁶ (*à ceux employés dans le service de l'impressment, de façon à ce que chaque personne élevée en mer puisse être forcée à servir à bord de la flotte*). Il y a également un rapport du même Lord Advocate Dundas au Vicomte Weymouth en 1779 : « many seafaring men lurk in the inland parts of the country beyond the reach and power of the impress officers »⁴³⁷ (*beaucoup d'hommes de mer se cachent à l'intérieur des terres hors d'atteinte du pouvoir des officiers chargés de l'impressment*).

Cependant il semblerait y avoir également des éléments pour réfuter l'affirmation de Brian Lavery concernant le recrutement en Écosse, en particulier le non-usage de la press pendant la Guerre de Sept Ans. En mai 1762, l'Amirauté archiva une lettre du Lieutenant

⁴³⁵ Walter SCOTT, *Tales of a Grandfather*, Chapter LXII.

⁴³⁶ State Papers of Scotland, SP 54/47/284.

⁴³⁷ State Papers of Scotland SP 54/47/280.

Charles Hudson du Sloop Peggy, rapportant qu'en 1759, il fut envoyé en Écosse pour le servir dans l'impressment, mais n'ayant pas de maître, pour l'assister dans sa tâche, il contacta le Capitaine Régulateur Ferguson pour lui demander de l'aide. En réponse à cette demande, Samuel Blyth fut appointé pour faire office de maître.⁴³⁸ L'usage explicite du terme impressment, tout comme le besoin d'un maître s'éloigne de l'idée du recrutement volontaire comme unique méthode pour fournir des marins à la flotte. Toutefois cette lettre relate des événements datant d'après la Bataille de Culloden et la pacification de l'Écosse, de plus, 1759 sont déjà plusieurs années après le début de la guerre de Sept Ans, ce qui tendrait à démontrer que l'analyse mettant en avant les années 1746-9 furent véritablement une époque charnière dans l'Histoire de l'Écosse avec en particulier en ce qui concerne la perspective du recrutement maritime.

Si la mise en place de l'impressment aussi bien à Bristol qu'à Liverpool fut difficile pendant la guerre de Sept Ans, les choses furent différentes au moment de la Guerre d'Indépendance Américaine. La période de paix entre ces deux conflits, fut mise à profit pour améliorer les relations entre la Navy et les marchands⁴³⁹. Ainsi en avril 1779 dans une estimation sur le recrutement couvrant environ une période d'un an, les press gang de Bristol, 24 hommes et officiers recrutèrent six cent soixante-quatre marins, en moyenne 28 marin par homme⁴⁴⁰. Ce taux de marin par homme était comparable à celui de deux autres ports très regardés par l'Amirauté depuis les années 1750, Edimbourg et son port de Leith ainsi que Newcastle et les ports de la Tyne⁴⁴¹. Ces deux zones géographiques avaient recrutés plus de marins qu'à Bristol, avec plus de mille marins chacune mais avec des press gangs plus importants⁴⁴². Dans le même temps la ville de Liverpool pressa sept cent trente-cinq marins pour le Service, mais seulement avec un press gang de seize officiers et hommes⁴⁴³. Cela représentait un taux de retour de quarante-six marins par homme, une performance jugée spectaculaire par Nicholas Rogers⁴⁴⁴. À titre de comparaison, ce taux de retour n'était atteint que par les grands ports comme Londres et Dublin. Durant les deux premières années de la guerre de Sept Ans, Liverpool avait peiné à recruter moins de deux cent marins, pour une même durée au début de la Guerre d'Indépendance Américaine, les chiffres atteignent un facteur de

⁴³⁸ ADM 354/169/62, Charles Hudson 1762.

⁴³⁹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 67.

⁴⁴⁰ ADM/BP/1 Navy Office.

⁴⁴¹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 67.

⁴⁴² Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit..

⁴⁴³ ADM 1/2672 et ADM 1/2673

⁴⁴⁴ Nicholas ROGERS *The Press Gang*, Op cit, p 67.

cinq fois ceux de 1755-7. Comment expliquer ce succès de l'impressment ? Une partie de ce bon résultat est lié au travail fait durant la paix pour normaliser les relations entre la Navy et les marchands. Le reste est dû à des conditions économiques propres à la Guerre d'Indépendance Américaine. Avec l'escalade de ce conflit, des mesures de non-importation et de blocus économique de la colonie. Ce type de mesures avait deux effets, le premier concernait les marchands, les rendant moins hostiles à la Navy dans le but de terminer le conflit plus rapidement ; le deuxième concernait les marins. Avec la très nette diminution de l'activité maritime dans des ports comme Liverpool ou Bristol, dépendant du commerce avec l'Amérique, mais aussi de la traite négrière, les marins avaient du mal à trouver un emploi, ce qui les mettait sous pression économique⁴⁴⁵ et pouvait les encourager à se porter volontaires. Même s'ils ne se portaient pas tous volontaire, la présence d'autant de marins sans emplois dans les ports rendait la tâche des press gangs plus faciles. L'attitude des marchands de Liverpool peut également s'expliquer par un autre facteur, celui de la violence des marins depuis 1775. À cette date, l'équipage d'un navire marchand se révolta quand le capitaine annonça une réduction d'environ trente pour cent du salaire. La paix ou l'absence d'emplois, de par la simple loi de l'offre et la demande, faisait baisser les salaires dans la marine marchande, en cela semblait être le point de départ de la violence des marins. Cette situation inquiétait les marchands de Liverpool qui craignait que cette violence soit le prétexte pour les marins de régler leurs comptes avec les marchands, l'un d'entre eux fit un parallèle avec la « Tea Party »⁴⁴⁶ de Boston : « I could not help thinking we had Boston here and I fear this is only the beginning of our sorrows. »⁴⁴⁷ (*je ne peux pas m'empêcher de penser que nous avons Boston ici et j'ai peur que ce ne soit que le début de nos tourments*). Ces événements encouragèrent les marchands à aider la press ne serait-ce que pour se débarrasser des marins les plus récalcitrants. Enfin, le recrutement maritime à Liverpool bénéficiait d'un autre facteur positif et peut être unique dans l'histoire de l'impressment au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, le soutien des autorités locales du fait que la majorité du conseil de la ville était en faveur de l'intervention britannique dans la Guerre d'Indépendance⁴⁴⁸, cette disposition voulait dire des conditions de travail plus faciles pour le press gang. En mars 1777, le capitaine James Worth reçut la « liberté du bourg »

⁴⁴⁵ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*.

⁴⁴⁶ La « Tea Party » de Boston est un acte de résistance contre la « taxation sans représentation fait par le Parlement Britannique envers les Colonies. En 1773, des navires marchands transportant du thé dans le port de Boston furent abordés par des marins et le thé fut détruit en étant jeté par-dessus bord.

⁴⁴⁷ *Hampshire Chronicle*, 11 September 1775.

⁴⁴⁸ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.* p 67.

ce qui représentait une première pour toute municipalité en Grande-Bretagne, en conséquence, il put établir son quartier général, près du régiment des Invalides, sans avoir à payer de loyer⁴⁴⁹. En contrepartie pour le soutien des autorités locales, le capitaine Worth s'engagea à respecter les protections des marins qui resteraient sur leurs navires⁴⁵⁰. De plus, cet officier régulateur tenta de limiter les problèmes contentieux inhérents à l'impressment, en particulier la violence. Pour ses efforts, il fut remercié par les habitants⁴⁵¹. Toutefois, cela ne signifiait pas que la presse à Liverpool se déroulait sans problèmes, James Worth dut faire face à deux soucis majeurs. Le premier était une combinaison de vents défavorables et de lent recrutement qui faisait que les « tenders »⁴⁵² restaient parfois assez longtemps dans la Mersey. Cela avait des conséquences terribles sur le moral des marins enfermés dans un lieu clos et fétide et pouvait également provoquer des maladies comme la fièvre typhoïde une combinaison qui favorisait la désertion des marins pressés comme des marins volontaires⁴⁵³. Le second problème du recrutement à Liverpool était les corsaires. Cette ville et ce port avaient une véritable passion pour la guerre de course. Avec la diminution du commerce, représentait pour les corsaire une plus grande facilité pour trouver des marins, et pour les marins un emploi moins risqué que celui dans la Royal Navy et potentiellement plus rentable, ainsi, entre aout 1778 et avril 1779 plus de cent vingt navires représentant huit mille sept cent cinquante-quatre marins étaient engagés dans la guerre de course⁴⁵⁴. Dans son étude sur l'impressment au XVIII^e siècle Nicholas Rogers présente des preuves que les corsaires auraient eu des soutiens importants et haut placé à Liverpool. A cause de cela, le capitaine Worth fit un rapport à l'Amirauté dans lequel il déclara qu'il ne pouvait pas recruter autant de marins qu'il l'aurait souhaité⁴⁵⁵. Toutefois, l'action et le soutien des corsaires ne se limitait pas là et le capitaine Worth dû faire face à l'humiliation de voir son rendez-vous attaqué par un équipage de corsaires. Dans son rapport, il décrivit l'incident : *A large Body of Armed men had broken the doors of the press room and had carried off two impressed men* » (*un groupe important d'hommes armés enfonça les portes de la pièce utilisée pour la presse emmenèrent avec eux deux hommes précédemment impressés*). En plus de son

⁴⁴⁹ ADM 1/2673, James Worth, 6 November 1778.

⁴⁵⁰ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 68.

⁴⁵¹ ADM 1/2672, James Worth, 15 April 1777.

⁴⁵² Les press tenders étaient des petit navires qui servait à abriter les marins après leur capture ou leur engagement volontaire puis à les transporter jusqu'au la flotte.

⁴⁵³ ADM 3/88 February 1778.

⁴⁵⁴ J.A PICTON, *Memorials of Liverpool*, London, 1875 p 213, cite in Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 69.

⁴⁵⁵ ADM 1/2673, Worth, 19 July 1778.

rapport, l'officier régulateur se plaignit également aux autorités locales qui en réponse à cet incident publia un arrêté qui interdisait aux équipages des corsaires de s'assembler de cette façon dans les rues, en particulier en armes. Cette interdiction était également accompagnée d'une menace, celle d'avoir recours à l'armée en cas de continuation des troubles⁴⁵⁶. Ces événements montrent que malgré le soutien des autorités locales de la ville, le recrutement maritime sous la forme de l'impressment était toujours particulièrement impopulaire auprès de nombreux marins, mais aussi auprès d'une partie de la population locale. Cette perspective est accentuée par la menace du maire d'avoir recours à la force sous la forme de l'armée ce qui met en avant une situation parfois proche de l'émeute. Elle est également accentuée par le fait que du propre aveu de l'officier régulateur qui écrivit que toutes ces mesures furent inefficaces⁴⁵⁷.

En Écosse, également le recrutement maritime aussi bien le volontariat que l'impressment recevait un plus grand soutien au moment de la Guerre d'Indépendance d'Amérique. Le 20 août 1779, dans un mémoire, les propriétaires terriens (gentlemen freeholders), la justice de paix et la commission d'approvisionnement du comté de Ross et de celui de Cromarty, proposèrent d'offrir des primes aux marins s'engageant volontairement pour le service dans la Royal Navy, mais aussi pour soutenir le service de l'impressment et également de l'assister⁴⁵⁸. La même année, la noblesse, les heritors⁴⁵⁹, la justice de paix et la commission d'approvisionnement du Midlothian passèrent une résolution afin de lancer une souscription afin de lever des fonds pour offrir une prime aux marins s'engageant volontairement dans la Royal Navy, mais aussi pour soutenir le service de la presse et également pour le soutien des femmes et des familles de marins servant dans la Royal Navy⁴⁶⁰. En plus du besoin d'argent pour l'impressment ou le volontariat, ce document met en avant que les familles de marins servant dans la Navy ou tout du moins certaines familles avaient besoin d'une assistance financière. Dans de nombreux cas, ces problèmes financiers pour les familles venaient directement du recrutement maritime, en particulier de l'impressment. Toujours en 1779, Sir John Gordon écrivit au Lord Advocate Dundas pour lui rapporter une réunion des gentlemen des comtés de Ross et de Cromarty à laquelle participa également des représentants des Bourgs Royaux (Royal Burgh) où il fut décidé de soutenir le recrutement naval et le service de

⁴⁵⁶ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 72.

⁴⁵⁷ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit.

⁴⁵⁸ SP 54/47/322, 20 Aug 1779.

⁴⁵⁹ Dans la loi Ecossoise, jusqu'au XX^e siècle, ce terme désignait les propriétaires terriens de plein droits.

⁴⁶⁰ State Papers of Scotland SP 54/47/288, 7 July 1779.

l'impressment⁴⁶¹. Le Lord Advocate⁴⁶² Dundas écrivit également en 1779 un rapport à propos du Comte de Hopetoun⁴⁶³ et de son aide et assistance pour enrôler des volontaires et aussi auprès du service de l'impressment⁴⁶⁴. Enfin, toujours en 1779, le Lord Advocate Dundas écrivit aux magistrats en chef de chaque Bourg Royal (Royal Burgh) pour leur ordonner d'offrir protection et assistance au service de l'impressment ainsi que de fournir des primes à toute personne s'engageant dans la Navy afin d'encourager les volontaires à s'enrôler⁴⁶⁵.

La liste des Bourgs Royaux en Écosse nous apprend que seuls trois comtés n'avaient pas de Bourgs Royaux, ce qui signifie que du fait de l'ordre du Lord Advocate, le service de la press était étendue sur la très grande majorité du territoire écossais du moins sur le principe. Sur le principe, car comme le montre un des documents du Lord Advocate daté du 12 juillet 1779, adressé au Vicomte Weymouth, l'informant que de nombreux marins arrivait à échapper à l'impressment : « many seafaring men lurk in the inland parts of the country beyond the reach and power of the impress officers »⁴⁶⁶ (*beaucoup d'hommes de mer se cachent à l'intérieur des terres hors d'atteinte du pouvoir des officier chargés de l'impressment*). L'ensemble de ces documents, montre que notamment en 1779 l'impressment disposait de nombreux soutiens, que ce soit de la noblesse, des propriétaires terriens, mais aussi de la part des autorités locales avec en particulier celle des Bourgs Royaux, répandu sur la plupart du territoire écossais. En regardant la liste, il est possible de voir qu'il y avait un grand nombre de ces bourgs dans le comté de Fife, qui forme en particulier la branche Nord de l'Estuaire, le Firth of Forth, un estuaire avec un grand trafic maritime marchand notamment avec la Baltique. Le soutien envers le recrutement maritime et la press peut en partie s'expliquer par la nouvelle situation de l'Écosse. Les travaux des lumières en Écosse ont mis en avant à l'exemple d'Adam Smith l'esprit d'entreprise quelque peu éloigné de la rigide moralité de l'Église Protestante (Kirk) mise en place par John Knox. Avec la plus grande intégration dans l'Union après la bataille de Culloden, un flot de richesse basé sur le commerce afflua en Écosse. Dans *A History of Scotland*, Neil Oliver écrit que sur la période entre 1754 et 1783, l'Écosse va passer d'un coin

⁴⁶¹ State Papers of Scotland SP 54/47/322, 20 Aug 1779.

⁴⁶² Ce terme revenant souvent dans l'analyse de l'évolution du recrutement maritime en Écosse, il est important de fournir une définition. His Majesty's Advocate, est l'officier légal en chef en Écosse, avant la dévolution de 1999, il était le conseiller légal du gouvernement de Grande-Bretagne pour tout ce qui touchait les affaires légales en Écosse, il était également membre du cabinet et soit de la chambre des communes ou de la chambre des Lords au parlement.

⁴⁶³ Le siège de cette famille se situe dans le West Lothian.

⁴⁶⁴ State Papers of Scotland SP 54/47/290, 15 July 1779.

⁴⁶⁵ State Papers of Scotland SP 54/47/286, 1 July 1779.

⁴⁶⁶ State Papers of Scotland SP 54/47/280.

perdu et pauvre au Nord de l'Europe, à une des nations les plus riches de la planète⁴⁶⁷. Une des figures particulières de ce nouvel enrichissement de l'Écosse, qui fut beaucoup observer par Adam Smith est celle du marchand de tabac de Glasgow, ce port sur la Clyde avait connu un rapide et dramatique développement dans les années 1750. En 1740, il importait seulement environ 10%, dans les années 1750, Glasgow importait en revanche plus de Tabacs que tous les autres ports britanniques. Pour donner une idée de la richesse que pouvait représenter ce commerce, le personnage de Mr Darcy d'Orgueil et Préjugés de Jane Austen est en partie inspiré par ces marchands de tabac⁴⁶⁸, Mr Glassford, un vrai marchand de tabac de Glasgow avait un revenu annuel de cinq cent mille livres⁴⁶⁹ si le tabac était le fer de lance du développement de l'économie en Écosse, c'était également l'arbre qui cachait la forêt de nombreux autres développements économiques. Si l'on se réfère au mode de vie des marchands de tabac, ils attendaient le retour de leurs navires en buvant du café et du rhum dans des clubs⁴⁷⁰, ces deux produits étaient également importés par le commerce Atlantique, en particulier des Antilles. Afin de permettre ce développement économique, un canal fut creusé entre la Clyde de la Forth⁴⁷¹, il relie la côte Est et la côte Ouest de l'Écosse. Une autre marque de la réussite écossaise est la fonderie Carron près de Falkirk, fondée en 1759 et qui à la pointe de l'innovation va être la première à remplacer totalement l'utilisation du charbon de bois pour du coke, en 1764 la fonderie va décrocher un contrat avec la Royal Navy pour lui fournir des canons, elle eut également des contrats avec la Russie et l'Espagne et en 1779 elle développera la caronade qui donnera un si grand avantage tactique à la Royal Navy. Une partie du minerai nécessaire était importé de la Baltique, notamment de Suède. Cet exemple sert à montrer qu'il n'y avait pas que la région de Glasgow et la côte Ouest qui était en expansion économique, mais également la côte Est et notamment des ports comme Leith, ce qui représentait pour la Navy des sources de marins pour le service.

Lors de la guerre de Sept Ans, il y eut une extension du recrutement maritime vers le port de Bristol, il convient donc de se poser la question, qu'en était au moment de la Guerre d'Indépendance Américaine. Alors que dans les exemples de Liverpool et de l'Écosse, l'acceptation du recrutement naval et en particulier celle du service de l'impressment avait été graduelle au point de bénéficier d'un véritable soutien de la part de certaines catégories sociales,

⁴⁶⁷ Neil OLIVER, *A History of Scotland*, London, Phoenix, 2009 pp274-303.

⁴⁶⁸ *Ibid.*, p 341.

⁴⁶⁹ Neil Oliver, *A History of Scotland*, *Op. cit.* .

⁴⁷⁰ *Ibid.*, p 340.

⁴⁷¹ La construction de ce canal fut commencé en 1768 et terminé en 1790.

dont les autorités locales pendant la guerre d'Amérique, le cas de Bristol est différent. Dans son étude sur le press gang et son opposition dans la Grande-Bretagne Géorgienne, Nicholas Rogers écrit : « the intinatial skirmishes of the SevenYears' War when the press gangs were virtually beaten into submission »⁴⁷² (*après les premières escarmouches de la guerre de Sept Ans, les press gangs furent virtuellement battus jusqu'à la soumission*). Ainsi, la résistance violente à Bristol avait eu pour conséquence de rendre l'impressment quasi-impossible dans ce port avant même la fin de la guerre de Sept Ans. Aussi pendant les années de paix et de mobilisations mineures, comme celle de la crise des Falkland (Malouines) en 1770⁴⁷³, les officiers régulateurs décidèrent d'une approche moins conflictuelle. Cette nouvelle approche passait par une relation plus étroite avec les autorités de la ville afin d'offrir des primes aux marins s'engageant volontairement pour le Service, mais aussi afin de sortir le plus grand nombre de marins possible de prison pour servir dans la Navy. Un exemple de cette politique est le cas de John Cummings, emprisonné pour parjure dans une prison pour dettes, car il ne pouvait pas payer ni les frais de justice ni les charges⁴⁷⁴. Cette pratique était en accord avec le développement du recrutement maritime en Grande-Bretagne au XVII^e et XVIII^e siècles. Durant cette crise des Falkland, Notts tenta également de mettre en place une « hot press », un press intensive, mais cette action eut des retours plus que décevant, il ne recruta que vingt-cinq marins de cette façon, l'une des raisons qu'il donne pour ce faible résultat était que beaucoup de marins étaient allés à Kingswood pour se cacher parmi les « colliers » ou le press gang n'osait pas se rendre⁴⁷⁵. En anglais, un « collier » peut se référer à une personne employée dans la production de charbon, que ce soit dans les mines ou la fabrication de charbon de bois, ce terme peut également faire référence aux navires servant à transporter le charbon si utile en ce début de révolution industrielle. Kingswood était une ville du Sud du Gloucestershire dont les mines de charbon fonctionnaient depuis la fin du XVII^e siècle mais les personnes qui travaillaient là bas avaient la réputation de vivre sans lois et d'être ingouvernables et qui posaient un grand nombre de défis aux autorités notamment par la violence de meurs émeutes pour le pain dans la région de

⁴⁷² Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 74.

⁴⁷³ La crise des Falklands de 1770 était une crise diplomatique avec de fortes tensions militaires et un risque de guerre entre la Grande-Bretagne et l'Espagne pour la souveraineté de l'Archipel des Malouines dans l'Atlantique Sud. Devant le manque de soutien de la France, L'Espagne ne rentra pas en guerre et un compromis fut trouver maintenant le statu quo et ne résolvant pas le problème. La Guerre des Malouines de 1982 et les nouvelles tensions de 2012 entre la Grande-Bretagne et l'Argentine sont en partie héritière de ce conflit de souveraineté de 1770.

⁴⁷⁴ ADM 1/2220 John. P Nott 3 November 1770, ADM 1/3679/342, ADM 1/3679/343, ADM 1/3679/344, ADM 1/3679/306, ADM 1/3679/307

⁴⁷⁵ ADM 1/2220, Nott, 22 December 1770.

Bristol⁴⁷⁶. La proximité des puits avec la ville de Bristol faisait que les colliers représentaient toujours une possibilité pour les marins d'échapper aux press gang, une forme de sanctuaire. En effet en 1759 lors d'un affrontement avec les colliers le press gang avait été violemment battu et avait eu plus de huit blessés⁴⁷⁷. Un autre problème pour le recrutement maritime à Bristol était la pratique courante et bien connue pour de nombreux marins de quitter navire sur la cote du Somerset avant d'atteindre l'embouchure de l'Avon, laissant seulement un squelette d'équipage et empêchant l'impressment. En 1779, le capitaine Hamilton, officier régulateur, rapportait : « It has always been the practice for the homeward bound ships to land their Men to the Westward, they then march through the country to Kingwood »⁴⁷⁸. (*Cela a toujours été la pratique pour les navires sur le retour de débarquer leurs hommes à l'Ouest, ensuite ils marchaient à travers la campagne pour rejoindre Kingswood*). Pour répondre à ce problème, il aurait fallu disposer de navires pour patrouiller l'estuaire de l'Avon, ainsi que de nombreux renforts pour contraindre les équipages à l'impressment, ce qui posait de nombreux problèmes au moment où justement la Royal Navy manquait cruellement d'hommes. La situation était particulièrement difficile en 1779, comme dans le cas de l'Écosse, 1779 semble être une année importante pour le recrutement maritime. La raison en est que les Provinces-Unies déclarèrent la guerre à la Grande-Bretagne en 1779, ce qui faisait qu'une troisième puissance maritime Européenne venait se joindre au conflit⁴⁷⁹. Avec cette nouvelle menace dans les eaux européennes plus le conflit en Amérique du Nord et dans les Eaux Antillaises la Navy avait besoin de plus d'hommes et ses ressources étaient étirées très finement. Pour répondre à ce besoin presque désespéré en hommes l'Amirauté décida de prendre des mesures assez radicales en donnant l'ordre d'ignorer toute forme de protection. Dans la première « hot press » de l'été 1779, les press gangs de Bristol arrêtaient six cent quarante marins un nombre plus important que le port de Hull, mais inférieur à celui de Liverpool qui avait pourtant un nombre de press gang moins important⁴⁸⁰. La situation particulière de Bristol pourrait être résumée par cette phrase, sur les soixante-quinze ans entre la Guerre de l'Oreille de Jenkins et la Bataille de Trafalgar, Bristol fournit proportionnellement à la flotte plus de volontaires et de terriens et moins de marins pressés que des ports comparables comme Liverpool ou Newcastle⁴⁸¹.

⁴⁷⁶ Robert MALCOLMSON, *A set of Ungovernable People: the Kingswood Colliers in the Eighteenth century*, in John BREWER and John STYLES, *An Ungovernable people; the British and Their Law in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, London, 1980, pp 85-127.

⁴⁷⁷ ADM 1/1834, Gordon, 17 June 1759.

⁴⁷⁸ ADM 1/1905, Hamilton 12 July 1779.

⁴⁷⁹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 77.

⁴⁸⁰ Nicholas ROGERS, *The Press Gang Op. cit.*.

⁴⁸¹ *Ibid.*, p 78.

• La part de l'Écosse dans le recrutement maritime

Les chiffres qui sont donnés pour le nombre de marins et le recrutement maritime sont pour l'ensemble de la Grande-Bretagne. De plus, l'intégration de l'Écosse vu assez difficile. Du point de vue de la marine de guerre, ce pays était une puissance plus que modeste, mais cela ne doit pas laisser préjuger de sa population maritime. Aussi est-il possible de se demander quelle était la part de l'Écosse dans le recrutement maritime.

En 1707, quand ce royaume cessa d'exister en tant qu'entité indépendante, la majeure partie de son commerce maritime se faisait avec l'Europe du Nord, c'est pourquoi la plupart des ports majeurs se trouvaient sur la côte Est, comme Leith, mais aussi Aberdeen, Dundee et Montrose, c'est là que les plus grandes concentrations de marins se trouvaient⁴⁸². Il y avait également des ports plus petits sur la côte Ouest qui se spécialisaient plus particulièrement dans le commerce du charbon, comme Ayr et Irvine⁴⁸³. L'Union des deux royaumes représenta une augmentation du commerce maritime, notamment avec l'Angleterre, mais cela rend également plus difficile de connaître la provenance des navires et de leurs équipages, mais il faut noter que tous ces navires ne venaient pas que d'Angleterre et un certain nombre avait pour port d'attache Perth, Leith ou Dundee afin d'exporter le textile de l'Écosse, vers le marché de Londres⁴⁸⁴. Enfin, l'intégration de l'Écosse à la couronne permis également un accès à l'empire colonial ce qui voulait dire un développement des ports sur la côte Ouest, renforcé ensuite par la révolution industrielle, ce qui fit que Glasgow devint un port d'une grande importance. Tout cela avait des implications sur le nombre de marin en Écosse comme le souligne M. Postlethwayt en 1757 : « By this increase of commerce, the Scots are much increased in shipping ; and they not only purchase but build ships of their own continually, especially for the West India trade and for the Southern commerce ; an article which is necessarily followed by an increase of seamen »⁴⁸⁵

Cela se traduit de la façon suivante : *Par cette augmentation du commerce, les Ecossais ont une augmentation du trafic maritime ; et non seulement ils achètent, mais construisent aussi*

⁴⁸² Gordon JACKSON, *Scottish Sailors*, in P.C van Royen, J.R BRUIJIN and J. LUCASEN, *Those Emblems of Hell, European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, Research in Maritime History N°13, International Maritime Economic Association, St John, Newfoundland, 1997, p 120

⁴⁸³ Gordon JACKSON, *Scottish Sailors*, *Op. cit.*.

⁴⁸⁴ *Idem* p 121.

⁴⁸⁵ M. POSTLETHWAYT, *Britain's Commercial Interest Explained and Improved*, London, 1757, Volume I, p 60.

leurs propres navires continuellement, particulièrement pour le commerce avec l'Inde Occidentale (Amérique et Antilles) et le commerce avec le Sud (Angleterre, Europe du Nord ; une chose qui est nécessairement suivie par une augmentation du nombre de marins. Une autre source de richesse navale pour l'Écosse était la pratique de la pêche et plus particulièrement la pêche baleinière dans les régions Arctiques⁴⁸⁶.

Cependant, malgré tous ces éléments, il faut attendre 1772 pour que le gouvernement demande un recensement et une estimation du nombre de marins dans l'empire⁴⁸⁷. Ce recensement donne la possibilité de chiffrer le nombre de marins en Écosse pour la période 1775-1785⁴⁸⁸

Tableau 15

Année	1775	1781	1785
Nombre total de marins	10.048	9.115	10.603

Il y a deux dates représentant des années de paix, à savoir 1775 et 1785 et une date représentant une année de guerre, 1781, pendant la Guerre d'Indépendance Américaine. Il serait tentant de faire une simplification et de dire que pour trouver la participation de l'Écosse au nombre de marins dans la Royal Navy, il suffit de soustraire le chiffre de 1781 à celui de 1775, soit 933 marins, ce qui serait une contribution assez faible. Cependant, si cela fonctionne sur le papier, dans la réalité, les choses n'étaient pas aussi simples et il y a de nombreux facteurs à prendre en compte. Dans un premier temps, en temps de guerre, la part du commerce maritime pouvait parfois diminuer, surtout dans le cas présent entre l'Ouest de l'Écosse et les colonies d'Amérique du Nord en révoltes contre la couronne. Ensuite, pour pallier au manque de marins pris par la presse ou engagés volontaires dans la Royal Navy, la marine marchande cherchait des remplacements, ce qui pouvait parfois vouloir dire embaucher et former des « terriens ». Enfin, même si la loi stipulait que seuls les marins étaient susceptibles d'être pressés dans le service, nous savons aujourd'hui que ce n'était pas toujours le cas et que parfois quand le manque de marins ce faisaient trop ressentir, ils pouvaient également presser des terriens. Tous ces éléments rendent une estimation du nombre de marins de guerre venue d'Écosse plus

⁴⁸⁶ *Ibid.*, p 139.

⁴⁸⁷ Gordon Jackson, *Scottish Sailors*, Op cit, p123

⁴⁸⁸ Public Record Office, Custom 17.

difficile. La Grande-Bretagne ayant un système de recrutement plus chaotique et beaucoup moins bien organisé administrativement que la France, il est dur de savoir la provenance des marins dans la marine de guerre, il est même parfois impossible d'en connaître le nombre réel.

L'éloignement de l'Écosse des principaux ports de guerre pourrait laisser penser que cela limitait l'impact de l'impressment pour ses marins ; cependant, le recrutement maritime à cette époque fit une évolution continue vers le Nord. De plus, une grande partie de cette presse ne se faisait pas à terre, mais en mer quand les navires étaient de retour de leurs voyages marchands ou de pêche. Devant le grand nombre de marins engagés dans ces activités en Écosse, il serait difficile de penser que la marine de guerre n'en ait pas profité pour trouver des marins pour ses équipages.

Le recrutement maritime sous la forme d'impressment existait également en Écosse dans les îles comme Orkney et Shetland. Ces îles étaient des cibles de choix pour les Press Gangs, du fait de leur isolation, mais surtout à cause du fait que les habitants dépendants largement de la pêche pour la survie étaient tous des marins compétents⁴⁸⁹. Il n'est cependant pas possible de donner des chiffres précis du nombre de personnes. Cependant, le docteur Allan Beattie estimait que pendant la guerre de Sept Ans un total de 3 000 hommes des Shetland avaient servi comme volontaires ou bien victime de la press. Le chiffre serait à peu près le même pour la guerre d'Indépendance⁴⁹⁰. Pour Orkney 1200 marins auraient servis dans la Royal Navy, la plupart pressés dans le service⁴⁹¹

- **L'impressment raconté par les marins**

Lorsque l'on étudie la vie maritime en Grande-Bretagne, ou plus généralement dans le monde britannique du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle, il est possible de trouver des autobiographies et des mémoires de gens ayant servi en mer. Cependant, une des grandes différences avec la France, est que pour le monde Anglo-saxon, il existe également des textes et des témoignages venant de marins et pas seulement des officiers supérieurs. Cette pratique peut s'expliquer de plusieurs façons, l'une d'entre elle étant un taux d'alphabétisation plus important chez les Britanniques, mais il faut également considérer le mode de recrutement en lui-même. L'impressment ne devait selon la loi ne toucher que les marins, mais ce n'était pas

⁴⁸⁹ John ROBERTSON, *The Press Gang in Orkney and Shetland*, Hatson, Kirkwall, 2011 p 9

⁴⁹⁰ *Ibid.*, p 26.

⁴⁹¹ *Ibid.*, p 27.

toujours le cas, et parfois des terriens pouvaient être capturés et envoyés à bord des navires, ils exerçaient des professions parfois très loin du monde de la mer et donc pouvaient être des lettrés.

En 2010, Jean Choate, professeur d'Histoire au College of Coastal Georgia, écrit un recueil de plusieurs de ces témoignages sous le titre *At Sea Under Impressment*⁴⁹², (En Mer sous la press)

• Les mémoires de J. Newton

John Newton était le fils d'un capitaine de navire marchand qui fit plusieurs voyages en mer, alors qu'il retournait en Angleterre, il fut arrêté par un press gang et pressé dans le service, il décrit son expérience: « I was impressed, (owing it entirely to my own thoughtless conduct which was all of a piece), and put on board a tender; it was a critical juncture, when the French fleets were hovering upon our coast, so that my father was unable to procure my release. In a few days I was sent on board the Harwich man of war at the Nore; I entered here upon a new scene of life and endured much hardship for about a month. My father was then willing that I should remain in the Navy, as a war was daily expected, and procured me a recommendation to the captain who took me upon the quarterdeck as a midshipman”⁴⁹³

(J'ai été pressé, je le dois entièrement à ma propre conduite irréfléchie, et mis à bord d'un tender, à un moment critique où la flotte Française était près de nos côtes, si bien que mon père ne put pas s'assurer de ma libération. Après quelques jours, je fus envoyé à bord du navire de guerre le Harwich au Nore ; je commençais alors une nouvelle scène de ma vie et du subir de nombreuses difficultés pendant un mois environ. Mon père était alors consentant à ce que je reste dans la marine, parce que là, on s'attendait tous les jours au début de la guerre, et il me fit une recommandation pour le capitaine qui me prit sur le pont et fit de moi un aspirant).

Cet épisode se situe avant la période proprement dite de notre étude puisqu'il eut lieu en 1744⁴⁹⁴, cependant, comme il n'y eut pas de changement majeur en ce qui concerne la press comme moyen de recrutement entre la Guerre de Succession d'Autriche et la guerre de Sept Ans, ce témoignage même court peut offrir de nombreuses informations. Dans un premier temps, il confirme que les marins n'étaient pas nécessairement envoyés sur un navire de guerre

⁴⁹² Jean Choate, *At Sea Under Impressment, Accounts of Involuntary service Aboard Navy and Pirate Vessels, 1700-1820*, Jefferson, MacFarland, 2010

⁴⁹³ *Ibid.*, p 17

⁴⁹⁴ *Ibid.*, p 18.

immédiatement après leur capture, puis J. Newton passa quelques jours sur un tender avant de rejoindre l'équipage du HMS Harwich. Il parle ensuite du fait que son père n'ait pas pu le faire libérer du service. La combinaison de la presse et de cette information permet de dire que ce devait être un moment particulier où la Royal Navy avait un grand besoin d'hommes, pourtant nous apprenons un peu plus loin dans ce passage, que la guerre n'avait pas encore été déclarée. Le recrutement de J. Newton aurait alors eu lieu dans le cadre de ce que l'on appelle une « hot press », à savoir le recrutement de force massif et accéléré de marins dans les périodes de tensions pouvant mener à un conflit armé.

Toujours dans cet extrait, J. Newton exprime une forme de choc lié à son passage comme simple marin, utilisant le terme « hardships » que l'on peut traduire par difficultés. Cela est quelque peu étonnant. En effet, il avait fait de nombreux voyages sur des navires marchands. Son père étant lui-même capitaine d'un navire marchand, il serait logique de penser que c'est là que John Newton effectua plusieurs de ces voyages, or la vie à bord des navires de commerce et des navires de guerre n'étaient pas si différentes, si l'on met à part la discipline. Ce récit des difficultés qu'il a rencontré pourrait donc s'expliquer de trois façons ; soit en tant que fils du capitaine, il bénéficia d'un traitement de faveur, soit il enfreignit de nombreuses fois le règlement en un mois et donc eut à faire à la discipline navale, ou enfin, il exagère son récit pour attirer la compassion du lecteur. Son passage comme simple marin ne dura pas très longtemps puisqu'après un mois et une recommandation de son père il put passer au grade d'aspirant. Cela marque un vrai changement de statut, il devenait un jeune monsieur, et même s'il côtoyait encore de près l'équipage, il appartenait au monde des officiers.

En tant que personne ayant servi dans la marine marchande, l'impression de J. Newton rend dans le cadre de ce qui était strictement prescrit dans le recrutement naval en Grande-Bretagne à cette époque et ne peut donc pas être considéré comme représentant un abus de la part d'un press gang. Il illustre également le phénomène du recrutement naval en mer sur les navires approchant d'un port.

• **Les mémoires de John Stradley**

John Stradley fut abandonné étant enfant et placé dans une institution spécialisée pour orphelins, il fut ensuite envoyé vivre dans une large famille jusqu'à l'âge de huit ans avant de faire un apprentissage chez un forgeron. Ce début de vie proche d'Oliver Twist n'était pas rare

dans la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle et les institutions publiques remplaçaient ce que faisaient en France les Institutions religieuses, car depuis la dissolution des monastères sous Henry VIII, ces institutions religieuses n'existaient plus. Sa formation de forgeron lui permit ensuite de trouver un emploi sur un navire marchand et à la fin de son voyage alla à Londres pour trouver un nouvel emploi. Cependant, son arrivée dans la capitale ne se fit pas sans encombre comme il le raconte : « So I took a place in the coach to come up to London but was stopped by the Press Master about four miles from the Gasport who opened the coach door and told me I must come out and give an account of myself –who I was and where I was going. I told him I have been Armorer of the Grafton and had returned my arms and had my certificate and a letter of recommendation and was going to the tavern to apply for another ship, he took my letter and looked at the directions and examined the Seal and turned it over and over several times and I stood trembling all the while for fear he should open it. If he had I should have been told for there was no word in it. But he gave me my letter and certificate and told me I might go about my business.”⁴⁹⁵ (*Donc je pris place dans la voiture pour Londres, mais fus stoppé par le Maître de la press environ quatre miles avant Gosport, il ouvrit la porte de la voiture et me dit que je devais sortir pour rendre compte de qui j'étais et d'où je venais. Je lui dis que j'étais l'armurier du Grafton et que je venais juste de revenir de voyage et que j'avais mon certificat et une lettre de recommandation et que j'allais à la taverne pour chercher un nouvel emploi, il prit ma lettre regarda l'entête et le sceau, encore et encore, et je restais tremblant qu'il ne l'ouvre. S'il l'avait fait, j'aurais été démasqué, car elle ne contenait aucun mot. Mais il me rendit la lettre et le certificat et me dit que je pouvais aller à mes affaires*).

Ce témoignage livre plusieurs éléments importants en ce qui concerne la press au XVIII^e siècle. Il confirme dans un premier temps que l'impressment se faisait aussi bien à terre qu'en mer et que les press gangs n'hésitaient pas à arrêter les voitures pour les fouiller et voir si des marins ne s'y cachaient pas. Cette pratique explique une anecdote de cette étude qui est le déplacement de marins en groupes et lourdement armés dans des voitures pour que les press gangs n'osent pas tenter de les arrêter.

Ce texte prouve également l'existence de certificat de protection contre la press et dans le cas présent de l'efficacité d'une telle protection et son respect par le press gang. Cependant, cela met en avant un des problèmes de la protection contre le recrutement naval, sur le principe, il s'agissait d'une pratique louable destiné à faire en sorte que certaines professions ne souffrent

⁴⁹⁵ Memoirs of John STRADLEY, 1757-1825, NMM archives cité in *Ibid.*, p 92.

pas trop pendant un conflit et donc garder une certaine balance économique. Toutefois, cela créait également des abus, avec de nombreuses tentatives de contrefaçon ou de faux certificats de protections contre l'impression avec une conséquence négative, celle de jeter la suspicion sur ces protections et donc de mener au non-respect de certains certificats par les press gang et donc à des recrutements forcés abusifs.

Si Stradley avait échappé au press gang à cette occasion, son répit ne fut que de courte durée. « I was stopped by a Press Gang and took on board the tender called the Night and laying at the tower to reserve pressmen and here begun another scene of trouble I was stolen away like a dog and locked down in the hole with a sentinel over me with a drawn sword as if I had been a thief or a murderer...” (*Je fus stoppé par un press gang et conduit à bord du tender le Night près de la tour pour garder les hommes pressés. Ici commença une nouvelle scène de problèmes. Je fus kidnappé comme un chien et enfermé dans un trou sous le regard d'une sentinelle l'épée tirée comme si j'avais été un criminel ou un voleur*). Dans cet extrait le narrateur ne parle pas de la violence de l'acte de recrutement en lui-même, cependant il décrit en quelque mot assez clairement une autre forme de violence qui vient après la capture, lorsqu'il était retenu sur le tender. En effet, les conditions de vie apparaissent comme assez difficiles sont compter la violence morale d'être traité comme un criminel.)

« From then, I was Convoid to the Guard Ship, laying at the Hoar which was a wretched sink of Iniquity. There did I lay six weeks without anything to shift myself or any bed to lay on until I was dirty and lousey and had spoilt my clothes.”⁴⁹⁶

(*De là, je fus ensuite conduit sur le Navire de Garde amarré au Hoar, qui était un abysse d'Iniquité. J'y restais six semaines sans rien qui me permettait de me lever, ni un lit pour me coucher si bien que je fus sale et plein de vermine et que je ruinais mes vêtements*). Après le tender, les conditions de vie sur le navire de garde apparaissent comme terrible et ne serait pas sans rappeler l'état de certaines prisons ou les conditions de vie de gens condamnés à la déportation. Dans ces circonstances, il est possible d'expliquer en partie les différences entre le nombre de marins Borne et Mustered, ces conditions de vie, d'hygiène et de proximités faisait que les navires de gardes étaient propices aux maladies et aux épidémies. De plus, ce témoignage montre que certains marins pouvaient rester sur cette structure un temps assez long ce qui augmentait leur exposition et diminuait leur résistance physique.

⁴⁹⁶ *Ibid.*, p 93

Plus tard de par sa formation et son expérience professionnelle Stradley pu atteindre le poste d'armurier sur un navire et fut finalement libéré du service quand son navire fut désarmé.

- **Le recrutement naval en temps de paix**

Il apparaît comme normal que des marines de guerre recrutent des hommes en période de conflit, mais qu'en est-il en période de paix ? La première question serait : conserve-t-on une marine de guerre en période de paix?

• **Conserve-t-on une marine de guerre en période de paix ?**

Si l'on regarde les chiffres donnés dans la section précédente, on constate que même en période de paix, la Royal Navy continue à recruter des marins, comme l'indiquent les chiffres pour des années où il n'y a pas de conflits. Par exemple, il y avait en 1754, 10 149 marins inscrits sur les livres de bord, juste avant la guerre de Sept Ans. De même, en 1767, il y avait entre 15 755 et 13 513 marins inscrits sur les livres. Cela reste un nombre de marins conséquent, quoique bien inférieur à celui que l'on trouve en temps de guerre.

Cet élément peut permettre de répondre à la question du recrutement naval en temps de paix. Le mode normal pour fournir des hommes à la Royal Navy est le volontariat. La press n'entraîne en action que pour compléter les équipages quand il n'y avait pas assez d'hommes se portant volontaires. Comme en temps de paix, la demande est bien moindre, le volontariat est cette fois largement suffisant comme méthode de recrutement.

Cependant, étant donné les écarts entre périodes de guerre et périodes de paix, il est permis de se demander ce que deviennent les hommes libérés du service. Les officiers commissionnés, c'est-à-dire ayant atteint le grade de lieutenant et qui ne sont pas en service actif ne sont pas chassés de la Navy. Comme c'est des gens qui comptent et déjà formés, le service a tout intérêt à les garder à disposition plutôt que d'avoir à en former d'autres, si bien qu'il leur accorde une demi-solde en temps de paix. Pour les marins, la situation est différente, car en cas de pénurie, ils peuvent toujours être ramenés de force dans le service par le biais de la press. Aussi, comme il n'est pas besoin de les garder à disposition, sont-ils débarqués sans rien. Cela explique en partie la citation suivante : « The seamen are but one species, and are wanted but upon two occasions. In peace the king has no occasion for them, the merchants

employ them or they starve. In the war, the king must have them or the service is starved; and if the king takes them, the merchant stand still and the trade starves »⁴⁹⁷.

On peut traduire cette citation par : « Les gens de mer ne forment qu'une espèce et sont recherchés en deux occasions extraordinaires. Pendant la paix, le roi n'a pas besoin d'eux et le marchand doit les employer pour leur éviter la famine. En période de paix, le roi doit les avoir sinon le service (La Royal Navy) en manque. Si le roi les prend, les marchands restent comme ils sont et c'est le commerce qui subit la famine. »

Cependant, il faut dire que la vision de ce texte n'est pas totalement exacte. Le roi peut avoir des “occasions” pour les marins puisque la marine de guerre continue à exister et à être active même en période de paix.

• Pourquoi conserve-t-on une marine de guerre en temps de paix ?

Cela peut paraître un peu paradoxal, car en temps de paix, on ne pense pas forcément qu'il y ait besoin d'une marine de guerre. C'est pourquoi cette question mérite un examen. Pour y répondre, il est nécessaire de voir quels sont les buts d'une marine de guerre au XVIII^e siècle. Les premières fonctions de ce type d'organisation sont les plus évidentes. Les marines de guerre servent en premier lieu à remporter des batailles navales contre les flottes ennemies. Elles peuvent également être utiles dans le transport de troupes quand des voies terrestres n'existent pas ou sont barrées. Pour en donner un exemple, on peut évoquer la flotte britannique commandée par l'amiral Boscawen qui fit un assaut sur le Canada et plus particulièrement la ville de Louisbourg en 1758, pendant la guerre de Sept Ans. Cette flotte de 21 vaisseaux de ligne transportait 12 000 hommes de troupe sous les ordres du général Amherst⁴⁹⁸. À ce transport peuvent s'ajouter des opérations amphibies de débarquement pour surprendre l'ennemi.

Dans le cadre de la Royal Navy, il y a une mission supplémentaire évidente en période de conflit qui est de protéger le pays contre une invasion qui viendrait obligatoirement de la mer, étant donné l'insularité de la Grande-Bretagne.

⁴⁹⁷ *Some considerations on the reasonableness and necessity of encreasing and encouraging the seamen. Founded on the gracious expressions, in their favour, contained in His Majesty's speech from the throne*, University of Oxford Text Archive, text/4335.

⁴⁹⁸ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op cit, p 276.

Au-delà de ces facteurs, les missions des marines de guerre peuvent recouvrir des réalités variées.

Le premier d'entre eux concerne les enjeux militaires autour de la prise du port de Stettin lors de la guerre de Sept Ans⁴⁹⁹. Stettin est un port prussien et représente un objectif naval et militaire pour la Suède. Ce port se situe dans l'actuelle Pologne sous le nom de Szczecin. Il représente un objectif stratégique important, comme cela est visible lors des négociations entre la France et la Suède, qui se trouvent dans le même camp lors de ce conflit. L'enjeu majeur dans ce cas présent est donc le contrôle ou le blocus d'un port ennemi. Quel est l'intérêt de ce type d'opération ? En fait, il faut parler ici d'objectifs multiples.

Une flotte au XVIII^e peut se déplacer plus librement et plus rapidement qu'une armée terrestre, et donc plus facilement porter le danger sur le territoire ennemi. Elle peut venir bombarder une ville et repartir avant les représailles, l'artillerie ne représentant pas un ralentissement en mer. Une flotte peut aussi faire des raids éclairs pour détruire des installations portuaires, côtières ou encore brûler des récoltes. Il faut donc protéger le pays de ce genre de risques. Pour ce faire, il est plus facile de la surveiller et de la bloquer au port que de patrouiller en pleine mer pour tenter de l'intercepter.

Bloquer un port peut aussi permettre d'entraver le commerce maritime de l'adversaire, soit en empêchant ses navires de sortir, soit en les capturant lors de leur tentative pour rentrer au port. Cela revient à priver l'ennemi du nerf de la guerre : l'argent.

Enfin bloquer une flotte dans un port, c'est aussi limiter la capacité de l'adversaire à transporter des armées par la mer. Il s'agit là d'une perspective importante, car au XVIII^e siècle les guerres se déroulent sur plusieurs continents.

Le deuxième exemple relève en partie de la guerre de Sept Ans, et concerne l'armement nantais pendant trois guerres⁵⁰⁰. Les trois guerres en question sont : la Guerre de Succession d'Autriche, la guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance américaine.

Commençons par la citation de Choiseul : « Sire, vous savez bien que depuis un siècle, toutes les guerres menées par vos prédécesseurs ont eu le commerce pour raison principale ». Le ministre fait cette déclaration en 1763 pour faire accepter à Louis XV le traité qui clôt la guerre de Sept Ans. Pour Karine Perraud : « Désormais les guerres sont devenues, maritimes, mondiales et commerciales ». Cela met en lumière l'importance du commerce maritime.

⁴⁹⁹ Silvain LITOU, "les enjeux militaires autour de la prise du port de Stettin lors de la Guerre de Sept Ans" in, Christian HERMANN, *Enjeux maritimes des conflits européens*, Ouest Éditions, Nantes, 2002.

⁵⁰⁰ Karinne PERRAUD, "L'armement nantais pendant trois guerres", in Christian Hermann, *Enjeux maritimes des conflits européens*, Op cit.

La guerre de Sept Ans débute par la rafle de Boscawen, par laquelle les amiraux anglais Boscawen et Hawke se sont emparés par surprise d'une bonne partie de la flotte de commerce en 1755. Selon Jean Meyer, l'objectif n'était pas seulement commercial, car il s'agissait aussi de priver la France de la possibilité de recruter ses matelots de commerce très qualifiés comme matelots de guerre, cette rafle représentant environ 10 % des meilleurs matelots. La politique de rétention des prisonniers qui revient à refuser des échanges va aussi limiter la capacité de mobilisation de la flotte française et de la marine de commerce. Pour la ville de Nantes, cela représente 1 214 marins et 9 487 198 de livres tournois, qui représente une somme importante. Pour la seule ville de Nantes sur l'ensemble du conflit, 115 navires sont pris ou coulés, pour un montant total de 25 250 000 livres tournois, soit une somme colossale.

Il y a renseignements similaires pour la Guerre d'Indépendance américaine. Le conflit entre la France et la Grande-Bretagne débute exactement comme le précédent, par la capture de vaisseaux de commerce, et pour la ville de Nantes ce chiffre est de 38 navires pour un total de 9 738 tonneaux. Sur l'ensemble de cette guerre, les armateurs nantais perdirent hors cette première rafle 91 navires. Cela montre l'importance et l'enjeu du commerce, de telles pertes pouvant affaiblir un pays. Aussi, le pouvoir royal, pour protéger le commerce, mit en place des convois armés de la Marine Royale pour escorter les navires marchands. Une des missions de la marine de guerre est donc d'assurer la sécurité du commerce maritime.

Enfin, il y a un troisième exemple qui concerne les relations européennes pour la domination des côtes africaines dans la première moitié du XVIII^e siècle⁵⁰¹. Cet exemple peut révéler des enjeux plus larges. Il montre de manière claire l'importance du commerce maritime. En Afrique, cette importance est telle que deux pays en guerre peuvent avoir deux forts à proximité sans se livrer à des actes d'hostilité. Cela souligne l'importance de l'exploitation des empires coloniaux et donc de la marine marchande qui transporte le fruit de cette exploitation. Ce continent est la source des esclaves qui sont un des grands piliers du commerce triangulaire à cette époque. Sans les esclaves, il serait pratiquement impossible de mettre en valeur les colonies des Antilles et de l'Amérique aussi bien du Nord que du Sud et surtout d'offrir les produits exotiques à des prix abordables en Europe⁵⁰². Voltaire dénonce une réalité qui lui est contemporaine. Ce genre de traitement peut apparaître comme horrible et contraire à la dignité

⁵⁰¹ Grégory Leroux, "Les relations européennes pour la domination des côtes africaines dans la première moitié du XVIII^e siècle", in Christian Hermann, *Op cit*

⁵⁰² Voltaire souligne adroitement ce fait avec une certaine ironie dans le chapitre 19 de *Candide*.

humaine. Cependant, il faut noter qu'il s'agit de dispositions existant réellement dans le Code Noir⁵⁰³. Ce code, qui est un ensemble de textes régissant la vie des esclaves aux Antilles et aux colonies françaises, fut publié grâce aux travaux de Colbert en 1685, sous le règne de Louis XIV. Malgré cela, il semblerait que Voltaire ait pris part à ce commerce comme actionnaire. Ce n'est pas le seul pays à mettre en place un cadre légal pour l'esclavage, des textes similaires existent pour d'autres pays européens et notamment la Grande-Bretagne. Pour l'Empire britannique, il ne s'agit pas d'un seul code, en fait chaque colonie a son propre code, cela vient de la plus grande autonomie de chaque colonie. Cependant, le modèle général est celui du *Barbados Slave code*, le code des esclaves établi dans l'île caribéenne de la Barbade et qui fut voté et promulgué comme une loi en 1661 et qui fut repris dans plusieurs autres colonies⁵⁰⁴.

Le commerce du 'bois d'ébène' et plus largement le commerce triangulaire fit la richesse de nombreuses villes portuaires en Europe comme Nantes, Bordeaux ou encore Liverpool pour ne citer que quelques exemples. Les données présentes dans le livre de Christian Hermann sur l'importance du commerce ne peuvent en revanche pas être exploitées puisqu'elles s'arrêtent en 1750, mais déjà à cette époque, on voit qu'elles sont loin d'être négligeables. Donc ces trois exemples mettent en avant l'importance du grand commerce maritime international au XVIII^e. Il représente une grande source de revenus pour les nations coloniales comme la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne, les Provinces-Unies, le Danemark⁵⁰⁵ ou encore le Portugal, mais aussi pour des nations comme la Suède⁵⁰⁶.

Pour mettre en place ce genre de commerce, les pays cités vont créer des Compagnies des Indes. Elles contrôlent le commerce entre la métropole et les colonies. Au XVIII^e siècle, le mot Indes ne sert pas seulement à désigner l'actuel sous-continent indien, mais l'ensemble des nouveaux territoires que ce soit à l'Est (Indes orientales) ou à l'Ouest (Indes occidentales). Ces compagnies ont un certain nombre de points communs tels que : la mise en place de monopoles,

⁵⁰³ Robert CHESNAIS, *L'esclavage à la Française: le code noir (1685 et 1724)*, Nautilus, Paris, 2006.

⁵⁰⁴ Richard S. DUNN *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*. New York : Norton, 1972. pp 84-117

⁵⁰⁵ Le Danemark dispose lui aussi d'un empire colonial, avec des possessions telles que le Groenland depuis 1721, la Côte de l'Or Danoise, un ensemble de forts prit notamment à la Suède, la ville de Tranquebar en Inde (1620-1845), les villes Indiennes de Serampore, Achne et Pirapur (1755-1845) ainsi que les Îles Nicobar (1754-1848, avec des périodes d'abandon ce qui permit à l'Autriche d'y établir une colonie entre 1778 et 1785. Enfin, ce pays dispose d'une colonie aux Antilles, à savoir les îles Vierges (1672-1917).

⁵⁰⁶ À l'époque qui nous concerne, la Suède a perdue toutes les colonies qu'elle a eues, à savoir l'ANouvelle Suède en Amérique du Nord, à l'embouchure du fleuve Delaware, autour de l'actuelle ville de Wilmington entre 1638 et 1655. Ce pays eut aussi une colonie en Afrique sur la côte de l'Or (actuel Ghana) entre 1650 et 1663. La Suède eut une nouvelle colonie entre 1784 et 1878 aux Antilles, il s'agit de l'île de Saint Barthélémy.

la délégation à des structures privées de l'action publique, ou encore l'application des théories mercantilistes.

Il est à noter que la volonté commerciale de ces Compagnies des Indes est en partie à l'origine des empires coloniaux. D'un certain point de vue, on peut considérer que ces compagnies sont en partie à l'origine de la rivalité entre la Grande-Bretagne, la France et les Provinces-Unies. Mais c'est loin d'être la seule raison. Les compagnies des Indes existent dans de nombreux pays ; ainsi, la Grande-Bretagne fonda l'East India Company (compagnie des Indes orientales) 1600, le succès de cette compagnie est tel que dès 1720, 15% de la totalité des biens importés en Grande-Bretagne venaient de l'Inde par le biais de la compagnie.

La France fonda sous l'égide de Colbert la Compagnie des Indes orientales en 1664 et la Compagnie des Indes occidentales la même année.

Aux Provinces-Unies, la Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), Compagnie des Indes orientales, fut fondée en 1602, et la West-Indische Compagnie (WIC), Compagnie des Indes Occidentales, en 1621. En Suède, la Svenska Ostindiska Companiet (SOIC), Compagnie suédoise des Indes orientales s'établit en 1731. Au Danemark, la Vestindisk compagnie, la Compagnie Danoise des Indes occidentales s'établit en 1659.

Durant un conflit, la marine de guerre doit protéger la marine marchande contre les actions de la marine de guerre adverse qui peut attaquer et capturer les navires marchands d'une puissance ennemie en cas de guerre. De telles 'prises' représentent de fortes sommes d'argent qui seront partagées en de nombreuses parts, pour les marins, les officiers, mais aussi certains amiraux. C'est cela qui fait en partie l'attrait pour la marine de guerre. Mais la marine de guerre n'est pas la seule à pouvoir mener ce type d'action. Il existe une forme de 'piraterie légale', il s'agit des corsaires. Ce sont des vaisseaux et des équipages civils qui possèdent des lettres de marque, c'est-à-dire des actes officiels leur permettant de s'attaquer aux navires d'une puissance étrangère avec qui leur pays est en guerre. Le but de ces corsaires étant bien sûr de gagner de l'argent, il est donc préférable de s'attaquer à la marine marchande, car leur cargaison est bien plus précieuse, et les navires marchands sont moins lourdement armés.

Le but de ce type d'action est de porter atteinte à la puissance économique d'un pays. Un des effets de cette politique est de vite créer chez les marchands une lassitude vis-à-vis de la guerre, qui non seulement les prive de marins, mais également représente un réel risque pour leurs affaires.

Toutefois, la connexion entre la marine marchande et la marine de guerre existe aussi en période de paix. Dans ce contexte différent, il est important de garantir la libre circulation

des marchandises de son pays sur les mers. C'est là un des rôles de la marine de guerre. Il y a aussi un autre exemple qui dépasse du cadre chronologique, c'est le cas du voyage et de la mutinerie du *Bounty* dans laquelle on peut voir une forme de jonction entre le commerce et la marine de guerre. En effet, le navire, l'équipage et les officiers appartenaient à la Royal Navy⁵⁰⁷

⁵⁰⁷ Voir note sur le *Bounty* dans la partie concernant les mutineries, incluse dans le recrutement de la marine française au moment de la guerre d'Amérique

C. Le recrutement de marins dans les colonies.

La Royal Navy, après la guerre de Sept Ans, les livres de bord des navires de guerre incluait le lieu de naissance des marins servant à bord. En revanche, il n'était pas toujours possible de dire s'ils étaient volontaires ou pressés, ni encore où ils étaient entrés dans la Navy. Ce qui permet de poser la question y avait-il du recrutement naval dans les colonies ?

- En Grande-Bretagne

Dans les années 1740, le capitaine Montagu souffrait d'une mauvaise réputation, notamment pour avoir conduit une campagne d'impressment assez sévère sur l'île d'Antigua aux Antilles⁵⁰⁸. Cet exemple n'est pas isolé, ainsi, le capitaine du HMS *Deal Castle* fut attaqué en justice par un marchand demandant des réparations de deux mille livres pour une intrusion sur la propriété dudit marchand lors d'une campagne d'impressment sur l'île de Saint Kitts⁵⁰⁹. Il y a également des officiers de la Royal Navy qui furent poursuivis à Antigua ou encore à Saint Kitts pour avoir pratiqué la press, ce qui avait conduit à des émeutes⁵¹⁰. En revanche, à la Barbade le gouverneur de l'île du faire appel à la milice pour éviter une bataille rangée entre la foule et les press gangs⁵¹¹, ce débat sur l'impressment était motivé par deux choses. La première était les lois, en effet, une loi de 1708 interdisait de pratiquer l'impressment dans les colonies, il y avait encore dans les années 1740 des débats là-dessus, car cet Acte aurait été rendu nul et non avenue à la fin de la Guerre avec l'Espagne en 1713. Ce débat est assez intéressant, car l'impressment en Grande-Bretagne reposait en grande partie sur une loi votée durant la seconde partie du XVII^e siècle pour une durée limitée déjà largement dépassé au milieu du XVIII^e siècle. Cependant, en 1746, une nouvelle loi autorisait la Navy à impresser les déserteurs, mais aussi des marins en cas de menace d'invasion ou de toute autre menace imprévue. Le problème est que le texte de cette loi était assez vague et que donc il pouvait être interprété de différentes façons⁵¹². Cependant dans le cas des Antilles, la loi 19 de George II Chapitre 39 en 1746,

⁵⁰⁸ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 82.

⁵⁰⁹ Felicity A. NUSSBAUM, *The Global Eighteenth Century*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2003; p 215.

⁵¹⁰ Felicity A. NUSSBAUM, *The Global Eighteenth Century*, Op. cit.

⁵¹¹ Felicity A. NUSSBAUM, *The Global Eighteenth Century*, Op. cit.

⁵¹² Felicity A. NUSSBAUM, *The Global Eighteenth Century*, Op. cit..

confirmait l'interdiction de pratiquer l'impressment aux Antilles. Dans son ouvrage sur l'impressment Denver Alexander Brunzman parle aussi du cas du recrutement de marins dans les Antilles par la Royale Navy. Il apparaît que ces îles aient assez rapidement pris des mesures fortes pour empêcher l'impressment sur leur sol. L'argument qui était mis en avant était que face au déséquilibre important entre la population blanche libre et la population d'origine africaine et servile, le fait de « kidnapper » une partie de cette population, blanche pourrait mettre l'avenir de la population et de la colonie en péril⁵¹³. Ainsi des 1702 l'île de la Barbade fit passer une loi interdisant l'impressment des serviteurs blancs⁵¹⁴ et en 1703 la Jamaïque alla encore plus loin en faisant passer une loi qui interdisait totalement l'impressionnement de population blanche sur le sol de l'île. Cependant, cela ne veut pas dire l'absence totale d'impressment et la Royal Navy n'hésita pas à pratiquer la press en mer dans cette région. Cela fut surtout le fruit de la politique mise en place par l'amiral Vernon qui fut stationné dans la Caraïbe de 1739 à 1742. À la différence de ce qui se faisait en Europe, la Navy n'arrêtait pas les navires juste avant leur arrivée, mais au moment du départ, que ce soit au port ou en mer. Cette adaptation locale avait pour but d'empêcher des révoltes d'esclaves ce qui pouvait arriver en fin de voyage sur les navires négriers lorsque ces derniers devenaient en sous-effectifs⁵¹⁵. La Navy mis également en place un système d'échange volontaire avec les navires négriers voulant se débarrasser de marins impopulaires, mutineux ou juste non-productif. L'exemple le plus célèbre d'échange fut John Newton, marin et homme d'église qui composa l'hymne Amazing Grace et qui découvrit le monde des négriers en étant échangé de la Royal Navy vers un navire négrier en partance vers le Sierra Leone. À partir de 1746 la loi change avec la publication de : "A Bill for the Better Encouragement of the Trade of His Majesty's Sugar Colonies in America" et l'impressment de marin au Antilles même sur des navires marchands sans l'accord du gouverneur de l'île en question. Dans la réalité, cette loi n'avait qu'un impact limité puisque la Royal Navy pouvait toujours arrêter les navires marchands en dehors des eaux des colonies.

Ce système de recrutement fut organisé sous sa forme « moderne » par l'Amirauté sous le contrôle d'Anson dans les années 1740, ce qui est une date en fait assez tardive, et donc une organisation assez récente au moment de la guerre de Sept Ans. En revanche, le système de la press n'était pas développer formellement dans les colonies, ainsi, il n'y avait pas d'officier

⁵¹³ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century*, University of Virginia Press, 2013, part II Sailors., 4 Men of War.

⁵¹⁴ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity*, *Op. cit.*.

⁵¹⁵ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity*, *Op. cit.*.

régulateur ni véritable service de l'impressment dans des ports comme Halifax au Canada⁵¹⁶. Aussi, le développement de l'impressment dans les colonies dépendait beaucoup de l'action individuelle des officiers. Dans son article sur la résistance contre l'impressment au Canada, Keith Mercer affirme que les press gangs étaient des visiteurs peu fréquents dans les villes portuaires dans les colonies⁵¹⁷. Toutefois peu fréquent, ne veut pas dire que les villes portuaires des colonies ne rencontraient pas de temps à autre ces fameux press gangs. La raison qui faisait que l'on rencontrait peu de press gang dans les colonies était avant tout lié aux réactions hostiles et violentes qu'ils provoquaient⁵¹⁸. Toujours selon Keith Mercer, « même si l'impressment est un sujet qui est peu traité dans l'historiographie canadienne, entre 1775 et 1815, il y eut un grand nombre de marins pressés en Amérique du Nord. Il commence son étude en 1775 ce qui correspond au début de la Révolte dans les Treize Colonies avec la Bataille de Bunker Hill. Selon lui, cette crise posa un problème de recrutement sans précédent dans la Royal Navy, ce qui modifia son attitude envers les ports de Nouvelle-Écosse qui en comparaison avait été épargnés durant la guerre de Sept Ans grâce à des concessions faites aux nouveaux colons, mais aussi aux planteurs de Nouvelle-Angleterre⁵¹⁹, elles ne furent pas renouvelées en 1775. En août 1775, le gouverneur de Nouvelle-Écosse écrivit à l'Amirauté pour défendre les citoyens de la province qui étaient victimes des press gangs, notamment l'industrie de la pêche⁵²⁰. En réponse, le Vice-Amiral Samuel Graves refusa de déclarer l'impressment illégal, en revanche il accepta de déclarer une exemption de l'impressment pour les marins de Nouvelle-Écosse. En revanche, cette protection ne s'étendait pas aux marins Britanniques et des autres colonies d'Amérique du Nord qui passait par le port d'Halifax. De plus, certains capitaines de la Navy ne respectèrent pas les instructions du Vice-amiral, comme William Dudingston qui en 1776 pressa illégalement des résidents de Nouvelle-Écosse⁵²¹. En 1778, le Lieutenant-gouverneur Richard Hughes qui avait été un officier naval, fit publier un décret interdisant l'accès de la ville au press gang sans autorisation du gouvernement colonial et leur interdisait également de rechercher des déserteurs sauf si supervisés par un magistrat. Cette proclamation était une réponse aux problèmes de violence des press gangs dans la région⁵²². Le but du Lieutenant-

⁵¹⁶Keith MERCER, "Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America, 1775–1815", in *Canadian historical review*, vol. 91, no2, University of Toronto Press, North York, 2010 p 201.

⁵¹⁷ *Ibid.*, p 202.

⁵¹⁸ Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America*, *Op. cit.*.

⁵¹⁹ *Ibid.*, p 207.

⁵²⁰Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America*, *Op. cit.* .

⁵²¹ *Ibid.*, p 208.

⁵²² Keith MERCER, "Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America", *Op. cit.*.

gouverneur était de confiner l'impressment au seul port. Malgré cette proclamation, la press resta un problème compliqué en Nouvelle-Écosse, en janvier 1781, il y eut une nouvelle explosion de violence à Halifax causé par les press gangs qui paradèrent leurs recrues à travers les rues de la ville. L'autorité du gouvernement colonial était diminuée par le fait qu'il y avait un turnover important de navire sur la station d'Halifax ce qui fait que souvent les officiers n'étaient pas au fait des coutumes locales du recrutement⁵²³. Il est également possible de considérer que certains officiers de la Royal Navy choisirent de ne pas respecter les décisions locales sur le recrutement maritime.

Halifax n'était pas le seul port important pour la Grande-Bretagne dans le conflit en Amérique du Nord, il y avait également celui de Québec. La guerre avec les Treize Colonies supprima des sources traditionnelles d'approvisionnements en bois et en grain et les marchands britanniques cherchèrent à les remplacer en se fournissant au Québec et à l'intérieur du Canada⁵²⁴. Conscient de l'importance économique de ce commerce, mais aussi stratégique du bois, pour la construction ou les réparations navales, la Royal Navy dès 1776 envoya des navires sur le Saint Laurent pour escorter les convois, mais aussi pour le nettoyer de tout corsaires⁵²⁵. Comme partout dès que les navires étaient en vue de la terre, ils devaient souffrir de nombreuses désertions, ainsi, l'impressment dans la province du Québec commença pour remplacer les effectifs perdus. La plupart de cet impressment se faisait sur des navires marchands dans le Saint-Laurent, mais il y avait également parfois des press gangs qui opéraient dans la ville de Québec. Cette pratique est mise en avant par John Stiles, maître sur le *Viper*, qui servant dans un press gang tua un marin⁵²⁶. Cet incident eut un impact qui n'aurait pas existé en Grande-Bretagne, en effet, il créa une certaine agitation dans la population anglophone qui craignait que ce type d'incidents ne crée un fort mécontentement dans la population francophone de la province qui aurait pu conduire à une révolte catastrophique à ce moment de la guerre⁵²⁷, ce qui intéressant et qui illustre la forte résistance des autorités coloniales à l'impressment est que Stiles fut capturé et jugé pour homicide involontaire (*manslaughter*). Durant son procès, il fut condamné à être marqué au fer sur la main et à un an de prison, même s'il fut pardonné peu de

⁵²³ *Ibid.*, p 209.

⁵²⁴ Keith MERCER, "Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America", *Op. cit.*.

⁵²⁵ Keith MERCER, "Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America", *Op. cit.* .

⁵²⁶ *Ibid.*, p 210.

⁵²⁷ Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America*, *Op. cit.*.

temps après, ce procès eu un impact très positif sur la population et calma les tensions qui existaient⁵²⁸.

Le plus gros contributeur de marins pour la Royal Navy au Canada était l'île de Terre-Neuve, mais c'était aussi celui où il y eu le moins de problème de violences. Il faut attribuer cela à la grande pauvreté qui régnait dans l'île. À cause de cela, un grand nombre de pêcheurs s'engagèrent dans la Royal Navy ou dans l'armée. Ce facteur diminua la nécessité de recourir aux press gangs. Cela ne veut pas dire que les press gangs étaient inconnus sur l'île, car l'impressment y était pratiqué depuis de XVIII^e siècle⁵²⁹. Cependant entre 1779 et 1781, la campagne de recrutement se fit plus agressive notamment du fait du recours à l'impressment⁵³⁰, cependant malgré tout le recrutement maritime restait une affaire saisonnière réduit à une période comprise entre septembre et octobre afin de ne pas faire de préjudice envers l'industrie de la pêche si important pour l'économie de l'île.

L'impressment se pratiquait au Canada, du moins pendant la guerre d'Indépendance américaine. Cela peut s'expliquer par le fait qu'Halifax en Nouvelle-Écosse était une base navale importante pour la Royal Navy. Cependant, il existe d'autres exemples de la pratique de cette forme de recrutement dans les colonies américaines, en dehors du Canada. Il est possible de citer plusieurs exemples. En 1757 en Amérique du Nord, la Royal Navy pressa dans le service plus de 800 hommes de la ville de New-York⁵³¹

C'est également le cas d'un incident impliquant le lieutenant Thomas Allen, commandant le Sloop Gaspee en décembre 1764 dans ce qui est aujourd'hui le Maine, mais qui à l'époque faisait partie du Massachusetts et plus précisément à Casco Bay. Après la perte de plusieurs marins liés à la désertion, il n'avait plus assez d'hommes pour faire naviguer le sloop en sécurité. Alors, il pressa quatre marins appartenant à des navires marchands. Cependant, l'incident assez banal en ce qui concerne le recrutement dans la Royal Navy prit une tournure assez différente quand une foule hostile captura le lieutenant et le força à relâcher les marins

⁵²⁸ Haldimand to Germaine, 15 June 1779, 66–7, reel A-618, Haldimand Collection, lac; Hervey to Admiralty, 20 June 1779, n.p., 1779, 'H,' Captains Letters, adm 1/1905, tna; Captain's Log of hm Sloop Viper, adm 51/1039, tna; George Marsh et al. to Philip Stephens, 18 Aug. 1779, ADM/B/199, 1779, Admiralty Letters from Navy Board, National Maritime Museum, London. Cite in: Op cit, Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America, 1775–1815*, p 210.

⁵²⁹ Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America, 1775–1815*, Op cit, p 211.

⁵³⁰ Keith MERCER, *Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America*, Op. cit. .

⁵³¹ Charles R FOY, "Ports of Slavery, Ports of Freedom: How Slaves Used Northern Seaports' Maritime Industry to Escape and Create Trans-Atlantic Identities, 1713-1783 p 238.

ainsi recrutés. Après sa libération, pensant qu'il n'y avait plus rien à obtenir dans cette affaire, il leva l'ancre et parti avec son navire⁵³². Cet exemple montre qu'il y avait déjà, avant la Guerre d'Indépendance une certaine forme de résistance à la loi britannique en Amérique du Nord, ici cela prenait la forme d'une résistance contre l'impressment. Ce n'est pas d'ailleurs le seul exemple de résistance à cette méthode de recrutement. Dans son ouvrage sur la marine Britannique en Amérique du Nord, Neil R. Stout montre que dans le Connecticut, la menace de poursuite en justice avait fini par décider la marine de ne pas presser de marin dans cette région⁵³³. Il faut noter une exception à ce fait, le cas du Cygnet en 1766, qui a son départ de New London, fut autorisé à presser autant de marins que nécessaire, avec toutefois, la condition que tous les marins du Connecticut devaient être libéré du service à leur arrivé à New York⁵³⁴. L'opposition à la marine Britannique et aussi à la douane était encore plus rude à Rhodes Island⁵³⁵ l'usage de L'impressment avait également lieu à New-York, comme le montre une lettre de l'officier le plus ancien de la station⁵³⁶. Sur la station de New-York, entre les mois d'avril et de mai 1764, la Royal Navy pressa plus de soixante hommes⁵³⁷. Cependant, ce recrutement se fit sans autorisation ni de l'Amirauté, ni de l'Amiral Colvill commandant de l'escadre en Amérique du Nord du fait que la légalité de cette pratique était douteuse⁵³⁸. Cette apparente illégalité venait du fait que pendant le règne de la reine Anne, au début du XVIII^e siècle, pour gagner le support des colons en Amérique du Nord, le Parlement passa une loi en 1708 qui déclarait : " no mariner or other person ... In any part of America... Could be impressed by navy officers or by any other person whatsoever."⁵³⁹. Cette section sur l'impressment, contrairement au reste de cette loi, qui était une mesure temporaire dû à la guerre, n'avait pas de date limite d'application. En 1716 et en 1740 de hautes autorités judiciaires, en Angleterre, mirent en avant que cette loi était devenue invalide après 1713, néanmoins, il ne s'agissait que d'une opinion qui n'avait pas de force légale. Le doute pouvait continuer à persister du fait que si la mention de cette interdiction de pratiquer la press disparut des ordres de l'Amirauté après 1723, elle apparaissait encore dans les instructions des gouverneurs sous le règne de George

⁵³² ADM 1/482, COLVILL to Admiralty 12 Jan 1765 et ADM 51/3856, Log of Gaspee, 6 déc. To 12 déc. 1764.

⁵³³ Neil R. STOUT, *The Royal Navy in America 1760-1775*, Annapolis, Naval Institute Press, 1973 p 65.

⁵³⁴ ADM 1/2012 Kennedy to Admiralty 9 nov 1766.

⁵³⁵ Neil R. STOUT, *op cit*, p 65.

⁵³⁶ ADM 1/2012, Kennedy to Admiralty, 18 February 1765.

⁵³⁷ Neil R. STOUT, *op cit*, p 72.

⁵³⁸ Neil R. STOUT, *Op. cit.* .

⁵³⁹ Act of parliament 6 Anne, Chapter 37.

III⁵⁴⁰. La question de la légalité de la press en Amérique du Nord cesse de se poser pendant la Guerre d'Indépendance Américaine, puisque toutes les dispositions de la loi de la reine Anne sont révoquées définitivement en 1775. Après ce premier succès du recrutement maritime forcé dans la région de New-York, il devint plus difficile. En juillet 1764, Thomas Laugharne commandant le Sloop Chaleur, pressa cinq marins sur des navires marchands à Sandy Hook. Toutefois, lors d'un déplacement à terre, il fut capturé par une foule hostile et contraint de libérer les marins en question⁵⁴¹.

Le recrutement forcé toucha également la ville de Boston, un des ports les plus importants en Amérique du Nord. En effet, en 1768, le HMS Romney fut détaché dans la ville de Boston et une de ses premières actions fut de pratiquer la press envers les navires marchands entrant dans le port⁵⁴². Là encore, cette mesure s'accompagna d'une grande résistance locale. Le conseil de la ville mis en avant que le chapitre 37 de la loi Anne 6 interdisait expressément le recrutement forcé des marins en Amérique du Nord. La vision de la press était si négative chez les Américains que Thomas Hutchinson, tout en pensant qu'elle était légale exprima l'idée que c'était une très mauvaise politique en temps de paix⁵⁴³. Le gouverneur Bernard condamna l'usage de la press, mais ne demanda pas la libération des marins avant de trouver un accord avec le capitaine du navire pour réguler l'impressment, sans toutefois le supprimer. Cette situation donna lieu à une des plus grandes émeutes de l'histoire coloniale d'Amérique du Nord.

Il faut noter que tous ces exemples de pratique du recrutement forcé en Amérique du Nord ont lieu après la guerre de Sept Ans et en période de paix. La victoire britannique dans le conflit entre 1756 et 1762, supprime la menace Française dans les colonies d'Amérique du Nord et encourage la Grande-Bretagne à faire appliquer les droits de douane privilèges commerciaux avec les colonies. Ces mesures étaient impopulaires avec les marchands d'Amérique du Nord et une façon de les combattre pour les marchands était de s'assurer que ces navires manquent d'hommes, en encourageant la désertion, pour les navires qui devaient servir collecter les taxes, mais aussi en empêchant la marine de recruter des marins volontaires. L'idée était que sans marins, les navires ne pourraient pas prendre la mer et donc surveiller la côte, laissant plus de possibilité pour échapper à la douane ou même pratiquer la contrebande. L'effet négatif fut bien

⁵⁴⁰Neil R. STOUT, *Op. cit.* p 72.

⁵⁴¹ADM 1/482, Colvill to Admiralty 24 Aug 1764.

⁵⁴²Neil R. STOUT, *Op cit.* p 119.

⁵⁴³ Massachusetts Historical Society, Hutchinson to Richard Jackson, 16 June 1768 Massachusetts Historical Society Proceedings 55 (1921-22, 283).

sûr que cela contraint la Navy à pratiquer la press⁵⁴⁴, une mesure impopulaire, rarement employé en Grande-Bretagne en temps de paix et à la légalité douteuse en Amérique.

Pendant la Guerre d'Indépendance Américaine, on peut également trouver des exemples de pratique de la press dans les territoires encore contrôlés par la Grande-Bretagne. Ainsi les archives de l'Etat du Maine possèdent une lettre datée de la ville de Newark le 1 août 1779, qui rapporte la conversation avec un homme de Bergen qui revenait de la ville de New-York et qui évoque la « hot press » menée par l'Amiral Sir George Collier et sa flotte qui se préparait à aller soutenir la garnison Britannique au Fort George sur la Penobscot⁵⁴⁵

- En France

La France disposait elle aussi au XVIII^e siècle d'un Empire colonial important qui sera l'enjeu de nombreux conflits et changements territoriaux, avec l'exemple le plus notable qui est sans doute la perte du Canada Français à la fin de la guerre de Sept Ans. Devant le souci de défendre cet empire et aussi le commerce entre la métropole et ce dernier qui était une source de richesse particulièrement importante, il est logique de penser qu'il fallait également maintenir une présence navale dans les régions concernées.

Dans son ouvrage sur la marine, Ismael Bélisle affirme que la France disposait d'un réseau de bases navales et de ports d'appui coloniaux, aux Antilles il s'agissait de Saint-Domingue, la Guadeloupe et la Martinique. Dans l'Océan Indien, il s'agissait de l'Île Bourbon et de l'Île de France, qui s'appellent aujourd'hui La Réunion et l'Île Maurice⁵⁴⁶. Il est à noter qu'il oublie de mentionner Louisbourg en Nouvelle-France (Canada). Ce site avait été fondé spécialement par la Marine Royale pour être un port fortifié qui garderait l'entrée du Saint-Laurent et donc du Canada par la mer, le site fut choisi en 1713, après le Traité d'Utrecht, qui mit fin à la Guerre de Succession d'Espagne, pour compenser notamment la perte de Port-Royal, qui est plus connue aujourd'hui sous le nom d'Annapolis, mais les travaux ne commencèrent qu'en 1721 et durèrent dix ans⁵⁴⁷.

⁵⁴⁴ Neil R. STOUT Op cit, p 138-9.

⁵⁴⁵ Documentary History of the State of Maine, vol 16, p 420

⁵⁴⁶ I. Bélisle, *La Voile et le Canon*, Op cit, p 103

⁵⁴⁷ Jean BÉRANGER et Jean MEYER, *La France dans le monde au XVIII^e siècle*, Paris SEDES, 1993, p181.



Plan de Louisbourg 1731 en panorama couleur avec navires

University of California

Comme cette illustration le montre, la ville et le port de Louisbourg devinrent rapidement un centre naval important en Amérique du Nord, puisqu'elles reçoivent plus de cinq-cents navires par an, un des avantages pour lequel le site avait été choisi est qu'il permettait à la France de contrôler l'ensemble de la pêche océanique dans la région et donc d'en interdire l'accès à la Grande-Bretagne⁵⁴⁸, un autre avantage était également un accès à toutes les ressources nécessaires à la construction navale présentes dans le nouveau monde et qui manquaient parfois en Europe⁵⁴⁹, enfin un dernier avantage était d'augmenter le nombre de marins disponibles⁵⁵⁰. Il est à noter que parmi les 500 navires qui visitaient ce port, il y avait des marins de la Martinique. Dans les années 1720, à la suite de la fin de la Guerre de Succession d'Espagne, la Colonie Française comme l'ensemble de l'Amérique du Nord connu des problèmes liés à l'augmentation de la piraterie qui venait du désarmement des équipages des navires de guerres des belligérants⁵⁵¹. Cet événement montre encore une fois l'importance de conserver une marine de guerre en temps de paix pour se protéger contre la piraterie.

Pendant la Guerre de succession d'Autriche, il y avait de nombreux corsaires basés à Louisbourg⁵⁵², ce qui montre la présence de navires et d'une population maritime permanente dans la colonie. Cependant, il semble qu'il n'y ait pas eu d'escadre française permanente à Louisbourg en temps de paix avant 1755. Toutes ces informations ne permettent pas de déduire

⁵⁴⁸ Rapport non signé de 1706, cité in J. S. McLENNAN, *Louisbourg, from its foundation to its fall*, London, MacMillan, 1918, pp 26-31.

⁵⁴⁹ J. S. McLENNAN, *Louisbourg, from its foundation to its fall*, Op. cit..

⁵⁵⁰ J. S. McLENNAN, *Louisbourg, from its foundation to its fall*, Op. cit..

⁵⁵¹ J. S. McLENNAN, *Louisbourg, from its foundation to its fall*, Op cit, p 72

⁵⁵² *Ibid.*, p 119

l'existence d'un recrutement dans les colonies pour la marine de guerre. Il est donc nécessaire de trouver d'autres informations sur ce sujet. Il est possible de citer une source qui sort quelque peu du cadre chronologique de notre étude. En 1794-5, Jacques Cambry, Commissaire des Sciences et des Arts au Conseil du Finistère fit une tournée dans ce département pour cataloguer les biens confisqués à la noblesse et au clergé qui auraient survécu à la Révolution. Dans l'ouvrage qui relate ce voyage, il donne sa vision de Brest, le plus grand port militaire de France : « Le désordre, l'ivresse habituelle des ouvriers, des matelots ; ce mélange de sang que l'Amérique, l'Inde et l'Afrique et l'incroyable dépravation des mœurs ont corrompu »⁵⁵³. Cette vision est assez négative, ce qui n'est pas nécessairement surprenant, car la vision des marins était généralement négative en Europe à cette époque. Ce qui est intéressant est cette mention de mélange de sang avec l'Amérique, l'Inde ou l'Afrique, ce qui laisserait entendre qu'il y aurait eu des marins venant de ces parties du monde dans la Marine Royale.

Dans l'ouvrage sous la direction de Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes, *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, il y a un chapitre sur les marins qui suit la vie et l'évolution de l'équipage de l'Hannibal qui servit dans l'escadre de Suffren aux Indes. Dans ce chapitre qui analyse principalement les rôles d'équipage de la série C6 des Archives Nationales. Ainsi, dans son trajet vers l'Inde, le navire fit escale à l'Île de France, aujourd'hui connue sous le nom de l'Île Maurice. Durant cette escale le navire en profita pour remplacer les pertes dans son équipage. Pour ce faire, il recruta des marins parmi « le stock de gens de mer disponibles »⁵⁵⁴. Cela confirme donc l'existence du recrutement naval dans les colonies Française, au moins en temps de guerre.

⁵⁵³ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère*, p 194-5

⁵⁵⁴ Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, "Les équipages de la guerre d'Indépendance". In Philippe BONNICHON, Olivier CHALINE et Charles-Philippe de VERGENNES, *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013, p 400.

Chapitre III. Le recrutement dans les autres grandes marines

La base même de cette étude était de faire une comparaison entre le recrutement des gens de mer dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne. Ces deux nations sont sans doute les deux plus grandes puissances navales du XVIII^e siècle. Elles sont aussi les deux plus grandes influences en Europe que ce soit sur le plan culturel, politique, économique et scientifique. Aussi, il apparaît logique de se demander si ces grandes nations ont eu une influence sur l'organisation du recrutement maritime dans d'autres pays. La division se fait entre les alliés traditionnels de la France et ceux de la Grande-Bretagne, car il semblerait logique que l'influence soit plus grande avec les pays avec lesquels il y a des coopérations militaires.

Finalement, nous verrons le cas du recrutement dans la marine de guerre des Etats Unis pendant la Guerre d'Indépendance. Il n'est pas tout à fait exact d'employer le terme Etats-Unis, car le pays ne sera reconnu en tant que tel qu'en 1783 au moment du traité de paix de Paris. Cependant, ce terme est utilisé ici pour des raisons pratiques et de compréhension. La marine de guerre des futurs Etats-Unis est née pendant la Guerre d'Indépendance avec des figures comme John Paul Jones. Il serait donc intéressant de voir quel système de recrutement adopte cette nouvelle marine et donc quelle puissance l'a influencé, la France son allié dans le conflit ou la Grande-Bretagne, la puissance coloniale. Au delà de l'influence de ces deux marines sur le reste du monde maritime Européen et Américain, cette partie permet aussi de poser plusieurs questions: existait-il d'autres modèles de recrutement que ceux de la France et de la Grande-Bretagne ? Quelle en était l'efficacité ? Etaient-ils éventuellement transposables à la France ou la Grande-Bretagne ?

Cependant pour des raisons pratiques, d'accès aux sources et de compréhension de la langue, certaines marines européennes comme celle du Portugal, de la Russie de Venise ou encore de Gêne ou des Chevaliers de Malte n'ont pas pu être traités.

A. L'influence de la France dans le recrutement maritime d'autres puissances navales

- Le recrutement dans la marine espagnole

L'Espagne est souvent la grande absente des études sur le recrutement maritime. Au XVIII^e siècle, en Europe, le pic de la puissance est déjà passé. En effet, le pays fut à l'apogée de sa puissance au XVI^e siècle sous le règne de Philippe II. Pourtant, à l'échelle mondiale, l'Empire Espagnole continua de s'agrandir jusqu'au XVIII^e siècle. Ainsi, au moment de la Guerre d'Indépendance d'Amérique, en 1783, l'Espagne occupait une grande partie de l'Amérique du Sud avec 14 à 15 millions d'habitants, ainsi que des colonies en Asie et en Afrique. Il était donc nécessaire de posséder une forte marine de guerre pour protéger ces colonies. De plus, même si l'Espagne perdit le monopole du commerce transatlantique au XVII^e siècle du fait de l'émergence d'autres grandes puissances maritimes Européenne comme l'Angleterre, la France, ou les Provinces-Unies, le commerce maritime espagnol restait important et il était donc vital pour le pays de le protéger des marines ennemies et d'une possible piraterie. Par conséquent, en 1788, peu après la fin de la période de notre étude, le gouvernement espagnol recensa 144 larges navires, ce qui selon certaines estimations aurait nécessité le service de quarante et un mille six cents marins⁵⁵⁵.

Cela montre qu'il y avait dans ce pays un réel besoin de recruter un grand nombre de marins pour le service du roi, sans toutefois que ce recrutement empêche la pêche commerciale et le grand commerce maritime de fonctionner. Cela ouvre la question : quel système de recrutement était en place en Espagne ?

• Le recrutement avant 1715

Le choix de cette date n'est pas arbitraire, elle représente un important changement dynastique dans le pays, celui du changement de dynastie.

⁵⁵⁵ Carla RAHN PHILLIPS, "The Life Blood of the Navy ; Recruiting Sailors in Eighteenth Century Spain", *The Mariner's Mirror* vol 87, n°4, November 2001, p 422.

Le recrutement pour la marine marchande et la pêche commerciale n'a jamais été un problème, les capitaines comptaient sur l'attractivité d'un salaire régulier associé à d'autres bénéfices, mais aussi au manque d'emplois alternatif sur les côtes du pays⁵⁵⁶. Certains de ces facteurs, notamment le manque d'emplois alternatifs dans les régions côtières représentaient également un avantage pour le recrutement maritime dans la marine de guerre. C'est pourquoi le gouvernement comptait principalement sur un mélange de persuasion, de négociation et de coopération pour trouver des marins pour le service du roi. De plus, la tâche était rendue plus facile par le fait que les marins n'étaient pas en service permanent, au contraire, ils étaient recrutés sur un navire particulier pour un voyage particulier et étaient ensuite libérés à la fin dudit voyage⁵⁵⁷. Pour rendre cela plus attractif, tout marin qui s'engageait pour un voyage au service du roi, recevait une avance sur sa paye qui pouvait aller jusqu'à six mois en fonction de l'expérience du marin. Cette mesure était particulièrement attractive pour des jeunes hommes avec des familles à nourrir⁵⁵⁸. Toujours, afin de conserver la bonne volonté surtout locale, ce n'était pas des envoyés du gouvernement ou de la marine qui se chargeaient de ce recrutement volontaire, mais les autorités locales, ce qui pouvait inclure la noblesse et les notables locaux. Toujours, afin de conserver la bonne volonté surtout locale, ce n'était pas des envoyés du gouvernement ou de la marine qui se chargeaient de ce recrutement volontaire, mais les autorités locales, ce qui pouvait inclure la noblesse et les notables locaux. Par exemple, les ducs de Medina successifs recrutèrent souvent eux-mêmes des équipages pour les navires du roi en avançant les fonds avec leurs propres fortunes⁵⁵⁹, ils promirent également d'étendre leur protection aux familles des marins qui servaient le roi. Cet exemple met en avant une particularité espagnole. Contrairement à la France ou à la Grande-Bretagne, le système en Espagne n'était pas centralisé et reposait plus sur le régionalisme. Toutefois, la coopération des autorités locales n'était pas automatique. Parfois elles pouvaient traîner des pieds et ralentir le processus, mais le plus souvent malgré certaines réticences, elles participaient au recrutement naval car c'était une bonne façon de se faire remarquer par la cour et donc gagner la faveur du roi, tout en conservant leur autorité sur les populations locales.

Enfin, quand le nombre de marins espagnols recrutés n'étaient pas suffisant, l'Espagne pouvait compter sur un avantage de taille. En tant que nation championne du catholicisme en

⁵⁵⁶ Carla Rahn Phillips, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*

⁵⁵⁷ Carla Rahn Phillips, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*

⁵⁵⁸ *Ibid.*, p 423.

⁵⁵⁹ Carla Rahn Phillips, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*

Europe, elle recrutait également des marins de confession catholique pour servir sur les navires de l'Armada Real. Le nombre de ces marins pouvait atteindre vingt pour cent de l'effectif total.

Malgré le fonctionnement plus que correct du système en place reposant sur le volontariat, le gouvernement réfléchissait à la mise en place d'un système qui rendrait la planification à long terme plus facile. L'idée qui fut retenue fut celle de créer un registre de tous les marins présents dans le royaume d'Espagne. En d'autres termes, il s'agissait d'un recensement, en elle-même, cette idée n'était pas nouvelle, un tel recensement avait été fait en Angleterre sous le règne d'Elisabeth I^{er}. Ainsi, en 1605, l'Espagne connut une période de paix, due notamment à la politique pacifiste du roi James I^{er}, le successeur d'Elisabeth I^{er}, le roi Philippe III saisit cette occasion pour ordonner à la province Basque de Guipúzcoa de mettre en place un registre de tous les marins disponibles pour le service de la couronne et de faire un rapport sur l'évolution de leur nombre deux fois par an⁵⁶⁰. En échange de la création de ce registre, quand les marins n'étaient pas nécessaires pour le service dans l'Armada Real, ils auraient l'autorisation des autorités locales de s'engager pour un voyage dans la marine marchande ou la marine de pêche océanique⁵⁶¹. Les réactions à ce décret furent pratiquement immédiates et pour la plupart négatives. En effet, ce décret représentait une perte de liberté pure pour les marins de la région qui avant cela pouvaient déjà s'engager dans la marine marchande ou pour la pêche océanique, mais ils n'avaient aucune limitation. Les autorités locales de la région de Guipúzcoa furent un vrai soutien pour ces réactions négatives face au décret. Elles écrivirent de nombreux et longs rapports, utilisant des arguments tels que le décret représentait les exemptions et libertés de la province. Mais l'argument mit en avant qui est peut-être le plus intéressant est l'idée que ce décret portait en fait un lourd dommage à la marine de guerre. Jusqu'alors les hommes de la région avaient toujours considéré comme un grand honneur de servir la couronne dans la marine. Cependant le décret si le gouvernement insistait sur la continuation de son exécution, cela aurait pour conséquence d'entamer la bonne volonté de ces hommes avec des risques de désertion ou de révolte⁵⁶². Même quand le décret fut publié à nouveau en 1607, les autorités locales de la province ne firent pas plus d'efforts pour s'assurer de son application et le gouvernement fut forcé de reculer sur le sujet. Après cet échec, il n'y eut pas d'autre tentative avant les années 1620, quand des rivalités territoriales et de religion plongèrent l'Europe dans le cycle connu sous le nom de Guerre de Trente ans. En 1625, la

⁵⁶⁰ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*.

⁵⁶¹ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*.

⁵⁶² Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy, Op. cit.*.

la couronne enjoignit tous les marins du royaume de s'enregistrer auprès des autorités locales pour faciliter la planification du gouvernement. Afin de faire en sorte que cette nouvelle expérience de registre ne soit pas un échec, le gouvernement pris la peine de donner des assurances et des garanties aux marins qui s'inscriraient sur le registre. L'inscription n'empêcherait pas les marins de servir dans la marine marchande ou la pêche océanique, le service dans la marine de guerre ne serait pas obligatoire et reposerait encore sur le volontariat. La seule obligation nouvelle issue de l'inscription sur le registre serait de prévenir l'autorité locale quand le marin serait absent de son domicile en donnant des détails pour cette absence⁵⁶³. En contrepartie de cette inscription sur le registre, le gouvernement offrit un certain nombre d'avantages et d'exemptions. Par exemple, un marin inscrit sur le registre serait protégé contre une arrestation pour dettes et ses biens protégés contre la saisie. Il pourrait également porter des armes partout dans le royaume pour sa propre protection. Il serait également exempté du devoir de loger des soldats et des représentants du gouvernement. Enfin, un marin inscrit sur le registre devait bénéficier de traitement préférentiel que ce soit sur les navires du roi ou les navires privés⁵⁶⁴.

Malgré tous ces avantages, le système de registre de 1625 fut un autre échec et resta très peu de temps en place. Cependant, la dégradation des conditions économiques sur les côtes, diminuant les possibilités d'emploi alternatif fit que la couronne n'eut pas de problème pour trouver des hommes pour ses équipages. C'est pourquoi pendant tout le reste du XVIII^e siècle, le gouvernement s'appuya sur le système déjà en place pour recruter des marins. De plus, quand ils venaient à manquer, le gouvernement pu s'appuyer sur le succès de ses agents pour recruter des marins étrangers à Malte, Raguse, Gêne et Naples⁵⁶⁵.

• Le recrutement naval après 1715

Entre 1701 et 1713, l'Espagne fut au centre d'un conflit européen connu sous le nom de Guerre de Succession d'Espagne. Il s'agissait comme son nom l'indique d'un conflit dynastique pour le trône d'Espagne. En 1700, le roi d'Espagne est Charles II, dernier représentant de la branche espagnole des Habsbourg, une famille connue pour un nombre important de mariages consanguins. Le mariage des parents de Charles II n'échappe pas à cette dynamique puisque son père et sa mère étaient oncle et nièce, cela avait produit une telle dégénérescence que

⁵⁶³ *Ibid.*, p 424.

⁵⁶⁴ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

⁵⁶⁵ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

Charles était rachitique, maladif et débile. Il était d'une complexion si débile qu'il ne put parler avant l'âge de 4 ans et marcher avant l'âge de 8 ans. À 10 ans, il ne savait toujours pas ses lettres. Dans ses dernières années, il tenait très mal debout et avait de grosses hallucinations, ses crises d'épilepsie s'accrochèrent également. Il était impuissant, il n'avait absolument aucun poil sur le corps, sa puberté n'ayant pas eu lieu à cause du syndrome de Klinefelter⁵⁶⁶. Il était hérédosyphilitique⁵⁶⁷, ce qui fit qu'il eut de graves problèmes neurologiques en plus de l'épilepsie, il eut les plus pénibles troubles dans les dernières années de sa vie (hallucinations, perte de conscience, crises d'épilepsie, saignements nasaux). Il mourut dans de grandes souffrances, avec des migraines quasi-permanentes, particulièrement douloureuses. Malgré

deux mariages, il mourut sans héritier. Dans son testament, il laissait le trône à son cousin Philippe, petit fils de Louis XIV. Cependant, la branche Autrichienne des Habsbourg, qui régnait sur le Saint Empire Romain Germanique. Cela était suffisant pour un conflit à l'échelle européenne, mais il fallait ajouter à cela la crainte de puissances maritimes comme la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies de voir une union entre la France et l'Espagne.

Durant ce conflit, le commerce avec l'Empire Espagnol cessa pratiquement complètement, ce qui libéra un grand nombre de marins pour le service dans la flotte de l'Atlantique⁵⁶⁸. Le fait que le conflit était avec la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies faisait que la défense de l'Atlantique et du détroit de Gibraltar était suffisante pour la sécurité du royaume, d'où la concentration des forces dans l'Atlantique. La demande en marin était faible, car la flotte de l'Atlantique ne comptait qu'une vingtaine de grands navires. Le roi de France, Louis XIV dut fournir un complément de puissance navale. À la fin de ce conflit, le roi d'Espagne Philippe V, petit fils de Louis XIV, fut confirmé comme monarque à condition qu'il renonce à toute prétention sur le trône de France. Toutefois, le monarque était français et avait élevé en France, un pays qui appliquait le système de recrutement naval développé par Colbert, il est donc

⁵⁶⁶ Le syndrome de Klinefelter est une aneuploïdie qui se caractérise chez l'humain par un chromosome sexuel X supplémentaire. L'individu présente alors deux chromosomes X et un chromosome Y, soit 47 chromosomes au lieu de 46. L'individu est de caractère masculin mais potentiellement infertile.

⁵⁶⁷ L'hérédosyphilis est un terme historique utilisé autrefois pour désigner la syphilis congénitale, qu'on pensait alors héréditaire, c'est-à-dire transmise par les gènes, sans nécessité de contamination, d'un parent malade à ses enfants. On sait maintenant que la syphilis congénitale n'est pas héréditaire, mais qu'elle est en fait due à une contamination, à travers la barrière placentaire, de la mère malade à l'enfant qu'elle porte, à la fin de la grossesse

⁵⁶⁸ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op cit, p 425.

possible de se demander si cela allait avoir une influence sur le recrutement maritime en Espagne.

Le gouvernement commença une réforme profonde de la marine dès 1717, sous l'influence de José Patiño, l'intendant général de la marine. Pour cela, il pouvait s'appuyer sur les travaux de nombreux auteurs contemporains⁵⁶⁹ et les conseils de commandants expérimentés comme Don Antonio de Gaztañeta. L'idée mise en avant pour faciliter le recrutement des marins pour le service de la couronne était encore une fois la mise en place d'un registre des marins du royaume. À la fin de 1717 et au début de 1718, les provinces de Guipúzcoa et de Vizcaya reçurent l'ordre de mettre en place un registre de marins, supervisé par Don Antonio de Gaztañeta lui-même, cependant malgré le soutien du gouvernement, cette tentative fut un nouvel échec⁵⁷⁰. Dans les années 1720, l'Espagne poursuivit une politique étrangère ambitieuse de reconquête des territoires perdus en Italie. De plus, une rivalité croissante avec la Grande-Bretagne et le besoin de protéger le commerce avec l'empire qui renaissait, mit les systèmes traditionnels de recrutement locaux sous une pression de plus en plus grande ce qui confirma dans l'esprit de José Patiño le besoin de mettre en place un registre des marins du royaume. C'est pourquoi, en 1726, le 29 août, fut publiée une nouvelle ordonnance royale pour la mise en place d'un registre. En échange de cela, les marins inscrits sur le registre étaient protégés contre les levés de l'armée. Le recrutement naval devait être fait selon des procédures strictes et standardisés. Par exemple la mise en place du registre devait être faite en présence d'un notaire pour s'assurer qu'aucun marin n'était contraint par la force⁵⁷¹. Malgré cela, de nombreux marins évitèrent tout simplement le registre et le manque de marins continua. Le diplomate Britannique Sir Benjamin Keene, posté à Séville, écrivit au Duc de Newcastle, Premier ministre Britannique : « Spain had about forty ships of the line and large frigates, but not the sailors even to navigate half of them »⁵⁷² (*L'Espagne a environ quarante navires de ligne et grandes frégates, mais pas les marins pour former les équipages de la moitié d'entre eux*). En 1735, il envoya un nouveau rapport concernant la marine : « the Spanish ships at [Ferrol] have not got half their complement of men. Those in the Bay of Cadiz are much in the same condition, and in all probability those that are lately put into commission at the Puntales will be in a worse one »⁵⁷³ (*Les navires Espagnols à Ferrol, n'ont que la moitié des équipages nécessaires. Ceux de la baie*

⁵⁶⁹ *Ibid.*, p 424.

⁵⁷⁰ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

⁵⁷¹ *Ibid.*, p 425

⁵⁷² Sir Benjamin Keene, 1731, cité in Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

⁵⁷³ Sir Benjamin Keene, 1735, Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

de Cadiz sont dans la même condition et selon toute probabilité les navires juste mit sous-commission aux Puntales sont dans une condition encore pire.) Toujours selon ce diplomate : “Spanish men-of-war are very assiduous in debauching our sailors from on board the merchant men of our nation of our nation into the service of Spain, and... They have a packet boat on anchor in the Port of Cadiz to serve as a receptacle and entrepôt for such sailors”⁵⁷⁴. (Les navires de guerre Espagnols sont très assidus pour débaucher nos marins depuis le bord des navires marchands de notre nation pour le service de l’Espagne, et ... ils ont un navire à l’ancre dans le port de Cadiz pour servir de réceptacle et d’entrepôts pour ces marins). Ce rapport montre un certain succès de la part de l’Espagne à recruter des marins étrangers. Toutefois, ce rapport soulève une question. Toutefois, ce rapport soulève une question. Cependant, tous les marins Britanniques n’étaient pas Protestants, notamment la population des marins Irlandais. À cette époque l’Irlande n’était pas partie intégrante de la Grande-Bretagne, mais était de fait une colonie Britannique où une minorité de Protestants occupaient tous les postes importants que ce soit sur le plan politique ou économique, malgré la majorité Catholique de la population. Un bon exemple de la mentalité anticatholique de l’époque en Grande-Bretagne est l’émeute de 1780 connu sous le nom de Gordon Riots. Il s’agit d’une protestation contre le Papists Act de 1778. Cette loi fait partie de ce que l’on regroupe aujourd’hui dans la série des lois pour le soulagement des Catholiques. Elle faisait réponse à un certain nombre de lois mises en place depuis le règne d’Elisabeth Ière et particulièrement le Popery Act de 1698. À la fin du XVII^e siècle, la méfiance contre le Catholique venait aussi du fait que cette religion était associée aux révoltes Jacobites visant un retour de la branche mâle des Stuart sur le trône. De fait, aussi bien en Grande-Bretagne qu’en Irlande, les Catholiques étaient exclus de la vie publique. La loi de 1778 incluait un serment de loyauté au souverain, une abjuration du prétendant jacobite et aussi de certaines doctrines attribuées aux catholiques, notamment celle qui voulait que les princes excommuniés puissent être assassinés, mais aussi celle qui voulait qu’il ne soit pas nécessaire de tenir sa parole envers un « hérétique » et enfin, il devait renier que le Pape avait une juridiction temporelle en même temps que spirituelle en Grande-Bretagne. En prêtant ce serment, ils étaient exemptés de plusieurs dispositions du Popery Act de 1698. Cela mettait également fin à la persécution des prêtres et à la peine de prison à vie pour tous ceux qui maintenaient une école Catholique. Enfin, il permettait aux Catholiques de pouvoir acheter ou hériter d’une propriété foncière. Le Catholic Act de 1778 eu pour conséquence de grandes

⁵⁷⁴ Sir Benjamin Keene, 1735, Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

émeutes à Londres ou l'armée du intervenir et qui firent 285 morts, plus de 450 arrestations et 30 exécutions.

Si l'on considère la diaspora militaire Irlandaise en Europe et notamment en Espagne, on peut voir un grand nombre de personnalité Irlandaises passé au service de l'Espagne ou des descendant d'Irlandais ayant fait une carrière dans l'armée comme :

- Hugh Dubh O'Neill, 5eme Comte de Tyrone (1611-1660).
- Alejandro O'Reilly (1722-1794), né en Irlande, il fut Maréchal des Armées espagnoles, Inspecteur Général de l'Infanterie et Gouverneur de la Louisiane Espagnole.⁵⁷⁵
- Juan O'Donojú y O'Rian (1764-1821) né à Séville descendant d'une famille Irlandaise, il fut officier dans l'armée et le dernier vice-roi de Nouvelle Espagne (Mexique)⁵⁷⁶.
- Joaquín Blake y Joyes (1759-1827), fils d'Irlandais, officier dans l'armée Espagnole qui servit durant la Guerre d'Indépendance Américaine, les Guerres Révolutionnaires et Napoléoniennes.
- Ricardo Wall (1694-1777). Né en Irlande il fit carrière au service de l'Espagne, il fut élève de l'Académie Navale crée par José Patiño et devint officier de marine avant de servir dans l'armée de Terre ou il sera élevé au rang de Maréchal. Il fut également Ambassadeur à Londres et premier ministre d'Espagne⁵⁷⁷.
- Ambrosio Bernardo O'Higgins, Marquis d'Osorno (1720-1801), né en Irlande, fils illégitime de la famille O'Higgins, il fut Capitaine Générale du Chili⁵⁷⁸ et Vice-roi du Pérou.

Cette liste de personnalité née en Irlande ou d'origine irlandaise ayant fait une brillante carrière au service de l'Espagne. Cela montre que la nationalité comptait moins que la religion, et même dans le cas d'O'higgins la légitimité non plus. Il faut ajouter à cela la liste de régiments irlandais au service de l'Espagne⁵⁷⁹ :

⁵⁷⁵ Jose Montero de Pedro, *The Spanish in New Orleans and Louisiana*, Gretna, Los Angeles, Pelican Publishing Company Inc 2000,

⁵⁷⁶ Juan O'Donojú, " Enciclopedia de México, v. 10. Mexico City, 1987

⁵⁷⁷ D.Télez Alarcia, , "Richard Wall: light and shade of an Irish minister in Spain (1694–1777)" in Irish Studies Review, 11.2, August 2003

⁵⁷⁸ Gouverneur Militaire

⁵⁷⁹David Murphy,: *The Irish Brigades 1685-2006*, Four Courts Press Dublin , 2007 &R. G Harris: *The Irish Regiments 1689-1999* , Sarpedon, New York, 1999

- Regimento de Infanteria de Hibernia (1705 -)
- Regimento de Infanteria de Irlanda (1702 -)
- Regimento de Infanteria de Limerick (1718 -)
- Regimento de Infanteria de Ultonia (1718 -)
- Regimento de Infanteria de Wauchop (1715 -)
- Regimento de Infanteria de Waterford (1718 -)
- Dragones de Dublin (1701–1722)

Devant toutes ces données, il est possible de mettre en avant que l'Espagne pouvait être très attractive pour les marins Irlandais. Cela peut expliquer le rapport de Sir Benjamin Keene. Ce rapport montre également que le recrutement des marins Espagnols pour le service de la couronne n'arrivait pas à fournir assez de marins. Il était nécessaire pour le gouvernement d'avoir recours à des mesures plus persuasives. La nouvelle campagne pour créer un registre des marins eus lieu dans les années 1730, en 1737 pour être plus précis, grâce au décret royal du 9 février⁵⁸⁰. Il ordonnait d'établir un registre des marins et des charpentiers navals dans chaque district. Sur le principe, le gouvernement restait persuadé de l'importance de garder l'inscription sur le registre basé sur le volontariat, maintenant l'idée que l'usage de la force était contre productif. Mais les expériences du passé avaient démontré qu'aucun registre juste basé sur le volontariat ne pouvait fonctionner. C'est pourquoi, quoique nominalelement basé sur le volontariat, en réalité, les marins n'avaient pas d'autre choix que de s'inscrire. Cela était rendu possible par le fait que toutes les activités navales impliquant des marins, que ce soit la pêche océanique ou la marchande étaient réservés aux marins s'étant inscrits sur le registre. Il permettait également à ces marins de porter plainte contre les marins non-inscrits qui occuperaient une position dans la pêche océanique ou la marine marchande⁵⁸¹. Comme dans les prototypes précédents de 1625 et 1726, le décret de 1737 prévoyait que les marins inscrits sur le registre formeraient une guilde particulière avec des honneurs, des exceptions et des privilèges qui lui seraient associé, ainsi quand ils étaient appelés pour le service du roi, ils recevraient un bonus coutumier qui leur permettait de subvenir aux besoins de leurs familles durant leur absence. Quand ils rentraient du service de la couronne ; il leur était promis un passeport afin de pouvoir rentrer chez eux et la continuation de leur paye jusqu'à ce qu'ils atteignent leurs domiciles à condition qu'ils prennent la route la plus directe⁵⁸². De plus pendant

⁵⁸⁰ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op cit, p 425.

⁵⁸¹ *Ibid.*, p 426.

⁵⁸² Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit. .

leurs trajets, ils bénéficiaient d'un prix fixe et garantie dans les auberges. En addition à tous ces avantages, tous marins inscrits sur le registre était exempté du devoir de loger les troupes ou les représentants du gouvernement et tous les cas de justice civile ou criminelle impliquant un marin inscrit sur le registre tombait sous la juridiction des cours de l'Amirauté dans lesquels les marins pouvaient compter sur un traitement plus clément⁵⁸³.

Ces mesures sont elles aussi assez similaire avec ce qui se faisait en France, et particulièrement avec l'article XIV du titre 1 du Livre Huitième de L'Ordonnance de la Marine de 1689 : « XIV : Les officiers-mariniers, matelots et gens de mer, qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou un voyage de long cours et qui seront encore en état de servir, soit qu'ils soient actuellement employés, ou qu'ils restent chez eux, jouiront pendant l'année de leur service, de l'exemption de logement des gens de guerre, du guet et garde des portes de villes et Châteaux, Tutelles, Curatelles, de la collecte des Tailles et régime de fruits, tant à l'égard des affaires de Sa Majesté, que de celle des particuliers, comme aussi de la surséance et suspension de toutes poursuites en leur procès et différends civils et de toutes contrainte en leur personne et biens, pour raison de dette, soit qu'ils se trouvent obligés solidairement ou autrement »

Afin de s'assurer de la continuité de la bonne volonté des marins inscrit sur le registre, le gouvernement donna l'ordre à tous les commandants et à tous les bureaucrates que les marins soient bien traités, à la fois à terre et en mer⁵⁸⁴. Bien sûr, il serait naïf de croire que tous les officiers de l'Armada Real aient suivi à la lettre cette partie du décret, cependant, cela montre la volonté du pouvoir royal de s'intéresser au sort des marins à son service et de garder les bénéfiques du volontariat.

Le décret de 1737 prévoyait encore la mise en place d'une proto-forme de sécurité sociale. Les marins blessés en service et ne pouvant donc plus exercer cette profession avait le droit à une pension ou alors en fonction de leur invalidité, de recevoir une somme d'argent équivalente à 18 mois de salaire afin d'apprendre un nouveau métier⁵⁸⁵. Les marins inscrits sur le registre et ayant plus de 60 n'étaient plus appelés sous les drapeaux, mais, bénéficiaient encore de tous les avantages décrits précédemment. Enfin tous marins qui avaient été inscrits sur le registre pendant 30 ans, quel que soit leur âge pouvait ne plus servir dans la flotte et continuer à bénéficier des avantages des marins inscrits sur le registre⁵⁸⁶. Dans son contexte,

⁵⁸³ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.* .

⁵⁸⁴ *Ibid.*, p 427.

⁵⁸⁵ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

⁵⁸⁶ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

cette mesure est particulièrement attractive pour des marins avec une famille, en particulier à une époque où la sécurité sociale et la retraite n'avaient pas encore été inventées. Le but de ce décret était de créer une réserve de marins disponibles pour servir sur la flotte en temps de paix, mais surtout pour planifier le recrutement des équipages en temps de guerre. Pour augmenter le nombre de marins disponibles, ce décret prenait également des mesures concernant les étrangers au service de la couronne. Ainsi, il permettait aux marins étrangers de confession Catholique de s'inscrire sur le registre des marins. En échange, ledit marin devait s'établir en Espagne avec sa famille ou épouser une Espagnole⁵⁸⁷. Cette mesure avait pour but d'augmenter le nombre de marins disponibles tout en s'assurant un certain degré de loyauté de la part des marins étrangers. Il y avait toujours un risque quand on employait des marins d'une autre nationalité concernant leur loyauté en cas de guerre avec leur nation mère.

L'Espagne semble ici avoir trouvé une solution à ce problème. Cette partie du recrutement maritime est inspirée par l'Ordonnance de la Marine de Louis XIV, et plus particulièrement l'Article VIII du Titre I du Livre huitième : « VIII : comme aussi tous les Matelots étrangers qui voudront s'habiter dans le Royaume. Lesquels, après cinq années de service sur les Vaisseaux de Sa Majesté ne seront plus réputés aubains, mais jouiront de tous les droits et privilèges dont jouissent les Français naturels, sans avoir besoin de prendre des lettres de naturalité, en rapportant l'extrait de leur enrôlement et les certificats des Capitaines des vaisseaux sur lesquels ils auront servis, visés de l'Intendant Général de la marine ayant l'Inspection des classes, ou en son absence des Commissaires qui y seront préposés, conformément à la Déclaration de Sa Majesté. » Il est possible d'observer ici une claire similarité avec cependant une différence, la loi française ne fait pas mention de critère de religion. Toutefois, il est possible de dire qu'avec la politique religieuse de Louis XIV, synonyme d'un rejet de toute autre religion que le Catholicisme, caractérisée par la Révocation de l'Edit de Nantes, mais aussi par les fameuses Dragonnades qui sont illustrés par la caricature suivante:

⁵⁸⁷ *Ibid.*, p 426



Le Dragon Missionnaire, Artiste Inconnu, Musée internationale de la Réforme protestante, Genève, XVIIe siècle

Ce document montre un soldat tenant en joue un Protestant en train de signer sa conversion, la légende fait dire au Soldat : « Qui peut me résister est bien fort » et au Protestant : « La force passe la raison ». Cela illustre bien la politique religieuse presque fanatique du monarque qui ne laissait aux Protestant que trois choix, la conversion, la mort, ou l'exil à l'étranger avant l'arrivée des Dragons. Devant une telle politique, il est tout à fait possible de dire que la mention de la religion dans l'Ordonnance de la Marine était implicite mais bien réelle.

Sur le plan administratif, afin de rendre possible le bon fonctionnement de ce système de recrutement, le gouvernement espagnol créa une Amirauté, l'Almirantazgo, pour superviser tout ce qui touchait à la marine. Même si l'on trouve des traces de ce type d'institution dans certains royaumes de la péninsule, l'inspiration pour ce nouveau service du gouvernement était l'Admiralty, l'amirauté du Royaume de Grande-Bretagne⁵⁸⁸. Cela montre que l'Espagne pouvait s'inspirer également de ces adversaires. Afin de donner du prestige à cette nouvelle institution et aussi pour montrer le soutien de la couronne, le roi installa à la tête de l'amirauté son propre fils prince Philippe. Cependant si le prince donnait du prestige, le génie de l'organisation qui était le véritable moteur de l'amirauté était Don Cenon de Somodevilla, marquis de la Ensenada, qui avait fait son apprentissage auprès de José Patiño et est sans doute

⁵⁸⁸ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

un des ministres espagnols les plus efficace de tout le XVIII^e siècle⁵⁸⁹. Toujours sur le plan de l'administration et pour faciliter le recrutement, la mise en place du registre des marins et le maintien du registre, les côtes du pays furent divisées en trois districts différents⁵⁹⁰ :

- Le district de Ferrol : nommé d'après un port important dans le Nord-Ouest de la Galicie. Ce district incluait la côte Nord et Nord-Ouest, ce qui couvrait la Baie de Biscaye et l'Atlantique, ce qui représentait plus de 1500 ports
- Le district de Carthagène : nommé d'après un port important dans le Sud-Est de la région de Murcie. Ce district couvrait la côte Est de l'Espagne, de la frontière Française jusqu'à la ville de Carthagène. Cela représentait une couverture de la Méditerranée.
- Le District de Cadiz : nommé après un grand port d'Andalousie, il couvrait la côte sud de l'Espagne jusqu'à l'Ouest du Détroit de Gibraltar.

⁵⁸⁹ *Ibid.*, p 427.

⁵⁹⁰ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.



Les districts d'Espagne

Même si le développement de ce système a un côté clairement administratif, cela ne voulait pas dire qu'il était totalement uniformisé. Chacun de ces districts reposait encore sur des structures locales déjà en place, chacune avec ses propres particularités. Par exemple, certains officiels locaux utilisaient des formulaires imprimés pour enregistrer chaque homme, alors qu'à d'autres endroits, tous les enregistrements étaient écrits à la main en deux exemplaires pour donner une copie au marin, pour le protéger contre les levés de l'armée et profiter des autres privilèges des marins inscrits sur le registre⁵⁹¹. Il est possible de trouver un exemple du bon fonctionnement du système avec le cas d'un jeune homme nommé Bernardo Garzia. Il se fit inscrire sur le registre en juillet 1738 à Gijón dans les Asturies, dans le district de Ferrol, alors qu'il avait 19 ans et qu'il était célibataire. Il apparaît qu'il se serait marié peu de temps après et serait entré au service de la marine royale sur le navire *Princesa*. Pour Carla

⁵⁹¹ *Ibid.*, p 427-428.

Rhan Phillips, il est tentant de penser que l'avance des gages qu'il reçut l'aida à s'établir avec sa nouvelle famille⁵⁹². Quand son navire fut désarmé pour l'hiver, il reçut l'autorisation de rentrer chez lui. Mais il fut capturé par une levée de l'armée. Cependant, il montra ses papiers d'inscription sur le registre maritime et fut immédiatement libéré. Bien sûr, il est toujours possible de mettre en avant un exemple du système qui fonctionne pour cacher toutes les fois où le système ne fonctionnait pas, mais cet exemple montre quand même l'importance accordé aux marins dans le royaume. Cet intérêt était également clair de la part du marquis de la Ensenada qui resta en contact fréquent avec les intendants de chaque district et en fixant des dates claires pour la réception de leurs rapports.

Toutefois, il restait un problème important à régler pour le bon fonctionnement du système, il s'agissait du cas des marins qui s'inscrivaient sur le registre pour toucher le bonus et qui ensuite désertaient. Cette pratique mettait le système en péril, sur le plan d'une dépense financière inutile, d'un manque de marin au niveau des prévisions du recrutement, mais surtout du fait de l'exemple négatif qui pourrait créer une véritable épidémie de marins abusant du système. La première réponse du gouvernement fut de faire appel à une mesure qui avait déjà fait ses preuves dans le cadre des lois religieuses et de la « chasse aux hérétiques et aux Juifs », l'appel et l'encouragement à la dénonciation des déserteurs en offrant une récompense à tous les Espagnols qui le ferait. Cette mesure, eut pour conséquence de créer un large et efficace réseau d'informateurs⁵⁹³. La plus grande difficulté pour les autorités était la punition à infliger aux déserteurs. Dans la plupart des marines et des armées Européennes de l'époque, la désertion pouvait être punie de mort. En revanche, dans la marine en Grande-Bretagne, ou même en France, devant le manque de marin, la sentence pouvait être parfois plus clément. En Espagne, également, du fait du manque de marins, mais aussi du fait que sur le principe le système reposait sur le volontariat, il fallait trouver d'autres formes de punition. Certains d'entre eux étaient envoyés pour servir dans les presidios d'Afrique du Nord⁵⁹⁴, au-delà de la location de ces forts, il s'agissait d'une véritable punition, car ils étaient en état de guerre permanente sous les attaques des musulmans de la région. De plus, ces forts étaient souvent en manque

⁵⁹² *Ibid.*, p 428.

⁵⁹³ *Ibid.*, p 427.

⁵⁹⁴ Un presidio est un fort colonial construit pour protéger une région sous contrôle de l'Espagne. Au XVIIIe siècle, l'Espagne avait encore 5 presidios en Afrique du Nord, deux majeurs à Ceuta et Oran, ainsi que trois mineurs à Melilla, Alhucemas, et El Peñón de Vélez

d'hommes⁵⁹⁵. Il était également possible d'envoyer ces marins servir sur des galères dans la Méditerranée⁵⁹⁶. Ces mesures avaient un double avantage, elles étaient dissuasives et permettaient aussi de remédier aux manques d'hommes dans ces deux cas.

Les marins qui s'étaient absentes temporairement sans autorisation pouvaient être autorisés à retourner dans la marine en payant une amende ou avec une retenue sur leurs salaires. Dans le pire des cas, lesdits marins pouvaient être obligés de servir le roi pendant toute la durée du voyage du navire sans aucun salaire⁵⁹⁷. Le dénominateur commun de toutes ces punitions est qu'elles impliquaient du travail ou une perte financière mais pas d'abus physique, ce qui n'étamait pas la bonne volonté des marins. Elle était essentielle puisque l'inscription sur le registre dépendait du volontariat. La politique contre la désertion semble avoir été efficace dans la plupart des régions d'Octobre, comme le montre un rapport d'Octobre 1739⁵⁹⁸ :

Tableau 16 - Recrutement et désertion

Région	Recrues	Pourcentage de désertion
Galicie	2272	1.1%
Asturies	500	0.8%
Guipúzcoa	250	5.6%
Vizcaya	350	35.4%

Mais il est également possible de trouver des exemples où le taux de désertion était important. C'est le cas de Cadix en 1740 où plus de 30.04% des hommes avaient désertés après quatre mois, avant même que la flotte n'ait fait voile. Le marquis de la Ensenada décida que le blâme devait revenir aux capitaines et officiers de la flotte pour une trop grande sévérité envers les marins et un trop grand laxisme sur la sécurité. Cela montre encore l'intérêt de la couronne pour le bon traitement des marins. Cependant entre 1740 et 1748, l'Espagne connut une série de défaites navales et de désastres qui eurent pour effet d'annuler les réformes de la marine mises en place depuis 1715. Mais la marine pouvait toutefois toujours compter sur le soutien et le

⁵⁹⁵ Ruth Pike, *Penal Servitude in Early Modern Spain*, Chapter 7 Overseas Presidios: North Africa, in THE LIBRARY OF IBERIAN RESOURCES ONLINE

⁵⁹⁶ Carla Rahn Phillips, *The Life Blood of the Navy*, Op cit, p 427

⁵⁹⁷ Carla Rahn Phillips, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit.

⁵⁹⁸ *Ibid.*, p 433

travail acharné du marquis de la Ensenada qui continuait de penser que la puissance de l'Espagne passait par une forte puissance maritime. Ainsi, il écrivit au roi en 1747 : « Il n'y a pas de puissance sur terre qui n'ait plus besoin de force maritime que l'Espagne qui est une péninsule et qui doit défendre les vastes dominions d'Amérique »⁵⁹⁹, l'année suivante, il écrivit à nouveau avec un argument similaire : « Sans une marine, la monarchie espagnole ne peut pas être respectée, ni conserver ses dominions dans sa large collection d'Etats⁶⁰⁰, ni que la péninsule prospère. »⁶⁰¹ Une partie de la puissance navale passait par une certaine forme de sécurité dans le recrutement naval, surtout de savoir sur combien de marins l'Armada Real pouvait compter. En 1748, les chiffres indiquaient aux environs de 36 000 marins⁶⁰².

Entre 1747 et 1752, le marquis de la Ensenada lança un grand programme de réformes navales et aussi de construction navale. Son engagement pour la marine a souvent été décrit comme virant sur l'obsession. L'Amirauté qui était déjà moribonde à cette époque et elle fut dissoute. À la place, le marquis fit promulguer plusieurs ordonnances, les Ordonnances Navales de 1748 et des règles révisées pour le Registre de la Marine en 1751. Sur le plan de l'administration territoriale, les trois districts qui divisaient les côtes de la péninsule étaient conservés, mais il était créé neuf divisions majeures dans chaque district⁶⁰³. De plus, plusieurs ports dans chaque district furent regroupés pour créer des unités de tailles comparables. Ces ordonnances clarifiaient également plusieurs points, dans un premier temps, elles cherchaient à augmenter le nombre de marins disponibles pour le service de la couronne. Après 1751, il était possible d'inscrire sur le registre maritime les garçons entre 9 et 14 ans, ce qui correspond à la première période de l'apprentissage en mer du métier de marin. Cela met en avant la volonté du gouvernement d'encadrer cette période de la vie du marin de la même façon que les périodes suivantes. Après l'âge de 14 ans, ces garçons passaient sur le registre régulier des apprentis avec la paye qui y était associé. Dans le même ordre d'esprit, le roi proclama que les garçons étant considérés comme vagabonds pourraient être arrêtés, rassemblés et être envoyé pour le service de la couronne dans les Arsenaux de la marine. Cependant, une fois leur peine effectuée, s'ils s'inscrivaient sur le registre, la mention de vagabond n'apparaissait pas sur leur dossier⁶⁰⁴. Cette mesure avait plusieurs avantages ; elle diminuait le nombre de vagabonds ce qui

⁵⁹⁹ Cité in *Ibid.*, p 434.

⁶⁰⁰ Il faut compter ici toutes les colonies d'Amérique, les territoires d'Afrique du Nord, Les Philippines, et les territoires en Italie.

⁶⁰¹ Cité in Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, op cit, p 434.

⁶⁰² Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

⁶⁰³ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

⁶⁰⁴ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

améliorait la police du royaume ; mais aussi elle fournissait une main d'œuvre pour le vital et difficile travail dans les Arsenaux tout en offrant une perspective d'avenir dans la marine ce qui pouvait être une possibilité de stabilité pour des garçons qui par essence n'avaient connus qu'une vie instable. Toujours afin d'attirer plus de marins, il y eut également un changement dans le nombre d'années nécessaires de service dans la marine pour pouvoir prendre la retraite, c'est-à-dire, ne plus avoir à servir le roi, mais de continuer à jouir des bénéfices des marins inscrits sur le registre. La durée passait de 30 ans à 18 ans pour les hommes en rotation régulière et 24 ans pour les autres⁶⁰⁵. Tous marins qui auraient servi depuis 15 ans dans la flotte de guerre, qu'il ait été inscrit sur le registre ou non, pourrait avoir le statut de vétéran et donc continuer à bénéficier des avantages, et même toucher une pension⁶⁰⁶. Les trois mesures précédentes avaient pour but d'augmenter le nombre de marins disponibles en faisant de la marine une vraie perspective de « carrière » et de « sécurité sociale » même si ces deux termes apparaissent anachroniques en dehors de la noblesse ou des officiers.

Enfin, pour le marquis de la Ensenada, il était important de s'assurer une forme d'égalité dans le temps que chaque marin devait servir dans l'Armada Real. Pour ce faire le roi ordonna aux responsables locaux de diviser tous les marins du registre en quatre groupes égaux en nombre et en caractéristiques. Ainsi, dans une rotation ordinaire, des hommes sélectionnés dans un groupe devaient servir le roi au maximum une fois tous les quatre ans⁶⁰⁷. Cela fonctionnait en temps de paix. En temps de guerre, quand la marine avait des besoins en hommes plus importants, l'ensemble d'un groupe était appelé sous les drapeaux, mais aucun homme d'un groupe n'était censé servir le roi à nouveau avant que tous les autres hommes servant sur le registre n'aient été appelé pour servir sur la flotte. Le système ainsi mis en place allait durer jusqu'à la fin du XVIII^e siècle en Espagne. En s'engageant sur la voie du registre des marins, on pouvait dire que l'on voyait déjà une forme d'influence du système français, cependant, ce type d'expérience avait déjà été tenté avant le changement dynastique. Cependant, sur la forme, le registre qui à fonctionner à partir de 1737, était plus inspirer par le système en France du fait qu'il y avait pour les marins un certain nombre d'avantages pour s'inscrire sur le registre. Les réformes de 1751 renforcent l'influence du système français en Espagne par le fait de la rotation des quatre groupes de marins inscrits sur le registre.

⁶⁰⁵ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

⁶⁰⁶ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

⁶⁰⁷ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, Op. cit..

Malgré ces réformes le nombre de marins inscrits sur le registre en 1759, au milieu de la guerre de Sept Ans, le nombre de marins inscrits sur le registre était pratiquement égal à celui des années 1737-1739⁶⁰⁸. À cette époque, l'Espagne n'avait pas encore rejoint le conflit. Il y avait plusieurs raisons pour le peu d'évolution du nombre de marins inscrit sur le registre. En 1737-1739, tous les marins volontaires pouvaient être inscrits sur le registre, même s'ils n'avaient plus l'âge ou plus la condition physique de servir le roi. De plus un grand nombre des inscrits de 1737-1739 avaient l'âge d'être classés comme vétérans. En 1759, il était plus difficile de rentrer sur le registre, car les représentants locaux étaient plus discriminatoires, seuls les marins bons pour le service du roi pouvaient à présent être inscrits. De plus, de nombreux marins avaient abandonné le registre à cause du déclin du commerce Méditerranéen à cause de taxes trop hautes, des pirates venant d'Afrique du Nord, et aussi de l'impression d'un paiement plus important dans les marines étrangères⁶⁰⁹.

Le roi Ferdinand VI mourut sans descendance en 1759 et fut succédé par son demi-frère, Charles, le roi de Naples, qui avait une politique étrangère plus ambitieuse. Ce changement de monarque fit que l'Espagne renoua une alliance avec la France et entre dans la guerre de Sept Ans en 1761. Cependant, le pays n'était pas prêt à la guerre et les résultats furent désastreux. La participation à ce conflit montra l'importance de la continuation des réformes navales, ce qui passait par la construction de nouveaux navires et une attention accrue apportée au registre des marins⁶¹⁰. En 1773, suite à l'augmentation du nombre de marins inscrits sur le registre, le gouvernement prit de nouvelles dispositions pour le registre des marins. Sur le principe, cela ne changeait pas la structure de base du fonctionnement de ce système de recrutement, mais ajoutait de nouveaux privilèges pour les marins inscrits.

• Le bilan du système de recrutement en Espagne

Dans son ouvrage sur la marine à voiles, Ismaël Bélisle traite également de la marine Espagnole en quelques pages. Il confirme le déclin de l'Armada Real avec une certaine régénération dans les années 1730⁶¹¹. Le regard qu'il porte à la marine Espagnole est particulièrement critique : « Mais la marine espagnole n'a pu former durant cette période, une

⁶⁰⁸ *Ibid.*, p 435

⁶⁰⁹ *Ibid.*, p 436.

⁶¹⁰ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of the Navy*, *Op. cit.*.

⁶¹¹ Ismaël BELISLE, *La voile et le canon*, *Op cit*, p 112.

marine de haut niveau pour toute une série de raisons. La première était la faiblesse de sa base humaine, en termes de personnel de métier et de formation maritime. Un système de conscription sur les populations côtières appelé la *leva*, proche de l'inscription maritime française, a été là aussi très insuffisant pour fournir des équipages amarinés »⁶¹².

Cette citation met également en avant la proximité entre les systèmes de recrutement en France et en Espagne. Cependant pour lui ce système avait des résultats décevant.

Carla Rahn Phillips a une vision très différente de l'efficacité du recrutement maritime en Espagne. Elle met en avant que comme dans de nombreux pays, l'Espagne devait faire face à des besoins toujours croissants en hommes, du fait de l'augmentation des navires de guerre, mais aussi des besoins du commerce maritime et de la pêche. Des pressions économiques empêchaient le gouvernement d'offrir le même salaire que les deux concurrents cités précédemment⁶¹³. Toutefois, malgré cela, le recrutement espagnol n'eut pas recours à la force ce qui n'était pas le cas de nombreuses marines Européennes. Pour illustrer cela, il est possible de mettre en place un tableau récapitulatif du nombre de marins recrutés en Espagne⁶¹⁴ :

Tableau 17 - Recrutement en Espagne

Années	Ferrol	Carthagène	Cadix	Total
1739	14.793	14.021	10.317	39.131
1748	10.237	16.911	9.044	36.192
1754-1759	14.283	12.495	10.471	37.249
1764-65	16.262	21.031	10.387	47.680
1771-74	15.467	21.344	10.479	47.290
1785-87	19.685	26.733	17.323	63.741

⁶¹² *Ibid.*, p 114.

⁶¹³ Carla RAHN PHILLIPS, *The Life Blood of Navy Op cit*, p 441.

⁶¹⁴ *Ibid.*, p 435.

B. L'influence Britannique sur le recrutement d'autres puissances navales.

- La marine des Provinces Unies

Il peut apparaître comme difficile de considérer les Provinces-Unies ou la Hollande comme un allié traditionnel de la France, en effet au XVII^e siècle, et même au début du XVIII^e siècle, ce pays fut en guerre contre Louis XIV entre 1672 et 1678, puis entre 1688 et 1697 et enfin entre 1702 et 1713. Cependant, la Hollande était aussi une rivale maritime de l'Angleterre puis de la Grande-Bretagne comme le montre les Guerres Anglo-Hollandaises de 1652 à 1654, puis de 1665 à 1667 et de 1672 à 1674. Il peut apparaître comme difficile de considérer les Provinces-Unies ou la Hollande comme un allié traditionnel de la France, en effet au XVII^e siècle, et même au début du XVIII^e siècle, ce pays fut en guerre contre Louis XIV entre 1672 et 1678, puis entre 1688 et 1697 et enfin entre 1702 et 1713. Durant la Guerre d'Indépendance Américaine, la Hollande fait d'abord partie de la Ligue des Neutres, cette coalition de nations s'était formée en réaction à ce qui était perçu comme un despotisme maritime de la Grande-Bretagne, il s'agissait d'une neutralité armée qui regroupait la Suède et le Danemark, la Prusse, le Portugal, les Deux-Siciles, La Russie et les Provinces-Unies. Toutefois cette dernière nation avait également abrité des corsaires Américains, ce qui du point de vue de la Grande-Bretagne annulait le principe de neutralité et eu pour conséquence une déclaration de guerre de la Grande-Bretagne envers les Provinces-Unies en 1780, faisant de facto de cette nation un allié de la France. Pour autant, le système de recrutement de la marine hollandaise n'était pas inspiré par le système des classes français.

• La Hollande, petite nation géographique, mais grande puissance maritime et coloniale

A l'échelle Européenne, la Hollande est probablement la plus petite des grandes puissances maritimes.



Cartes des Provinces-Unies

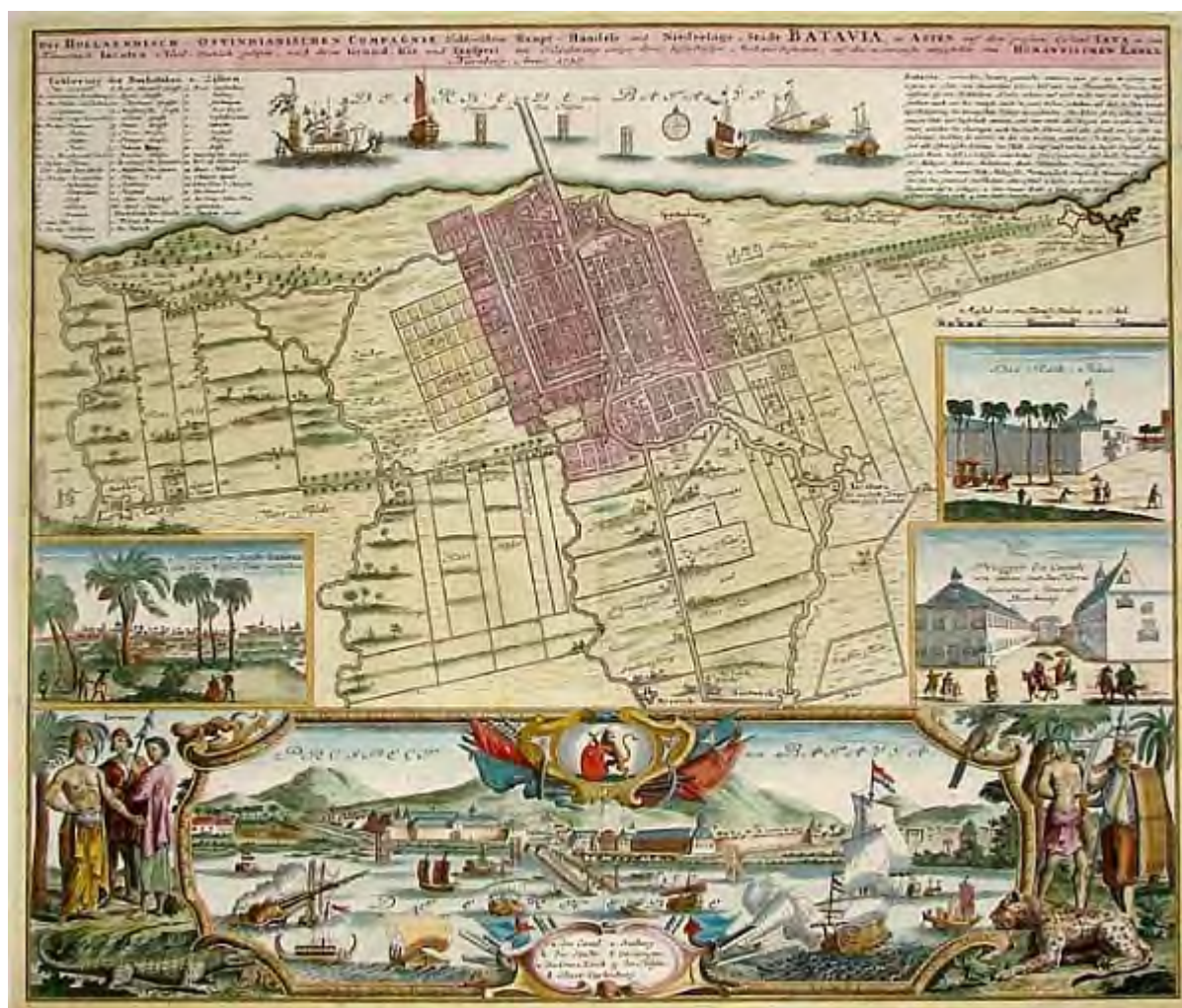
Comme le montre cette carte, cet état était fondé de sept provinces⁶¹⁵ puis de dépendances et autres villes⁶¹⁶. Ainsi au XVII^e siècle sa population était d'à peine 2.5 millions d'habitants, et même avec une émigration venue d'Allemagne et des persécutions religieuses

⁶¹⁵Hollande, ancien comté, Zélande, ancien comté, Overijssel, ancienne seigneurie, Frise, ancienne seigneurie

Groningue, anciennes seigneuries de la ville et des Ommelanden officiellement appelé les « États de la ville et des Ommelanden » (Stadt en land en néerlandais), Gueldre, partie de l'ancien duché de Gueldre, Utrecht, ancienne seigneurie (évêché sécularisé en 1528 par le traité de Schoonhoven).

⁶¹⁶ La Flandre des États, en fait le district des Quatre-métiers (actuelle Flandre zélandaise), Le Brabant des États, actuel Brabant septentrional ; Seigneurie de Bréda ; Marquisat de Bergen op Zoom ; puis aussi la châtellenie de Bois-le-Duc après 1648 ; plusieurs petites enclaves ; Le Limbourg des États, composé de lambeaux de territoires : Maëstricht, comme condominium avec la principauté de Liège ; les villages de « rédemption », quelques petits villages près de Liège ; la seigneurie de Drenthe, enfin, considérée comme trop pauvre pour être reconnue comme une province à part entière

notamment en France, sa population était loin d'égaliser celle de la France ou de la Grande-Bretagne. Cependant, les Provinces-Unies étaient depuis le XVII^e siècle une grande puissance maritime et coloniale avec un empire qui a un moment ou un autre de son Histoire fut présent sur tous les continents. Dans la seconde moitié du XVIII^e ce pays va perdre un grand nombre de colonies au profit d'autres puissances, l'exemple le plus célèbre est sans doute celui des Colonies d'Amérique du Nord au profit des Anglais, dans ce qui devient New-York.



Toutefois comme le montre cette carte de Batavia, la Hollande gardait de précieuses colonies comme Batavia dans l'actuelle Indonésie, mais aussi l'Île de Ceylan en Inde ou encore la Province du Cap en Afrique du Sud. Cet empire colonial avait de grandes implications maritimes pour la Hollande que ce soit pour le commerce avec ses colonies ou la marine de

guerre pour le défendre. Pour bien comprendre cela, il suffit de regarder la population maritime de ce pays à diverses époques⁶¹⁷ :

Tableau 18

	1610	1630/40	1680	1725	1770
Marine de guerre	3.000	8.000	3.500	3.500	2.000
Marine marchande	21.500	25.500	22.500	22.000	21.000
VOC, Compagnie des Indes Orientales	2.000	4.000	8.000	11.000	11.500
Pêche Baleinière	-	1.500	9.000	9.000	6.000
Pêcheries	6.500	7.000	6.500	4.000	4.000
Totaux	33.000	46.000	50.000	49.500	44.500

Ce tableau donne un bon état des lieux de la population maritime en Hollande, et prouve que les Provinces-Unies étaient une grande nation maritime. Toutefois, le choix de ces dates marque toujours des périodes où le pays était en paix, ce qui voulait dire que les effectifs de la marine de guerre étaient à leur minimum. Cela montre que ce pays, également, gardait une marine de guerre en temps de paix, mais cela ne répond pas à plusieurs questions, à savoir : quel était l'effectif de la marine de guerre en temps de guerre ? Quel était le mode de recrutement des marins ? Est-il possible de voir dans ce mode de recrutement l'influence d'une autre puissance navale ?

• Le recrutement naval

Le premier problème à considérer est celui de l'offre et de la demande. Les Provinces-Unies étaient un pays avec une faible population, mais un grand besoin en hommes pour son activité navale militaire et civile. Aussi serait-il légitime de se demander : y avait-il assez de marins dans le pays pour les besoins de toutes les formes de marine ?

⁶¹⁷ Karel DAVIDS Cité in "Maritime labour in the Netherlands", 1570-1870', *Research in Maritime History* nr.13 1997, p 42.

La réponse à cette question semble être non, comme le souligne Karel Davids⁶¹⁸ dans son étude. Au XVII^e et au début du XVIII^e siècle, la Hollande était obligée d'avoir recours à des marins étrangers pour la Compagnie des Indes Orientales, mais aussi pour la marine de guerre. Par exemple dans les années 1660, la proportion d'étrangers sur les vaisseaux de la Compagnie pouvait atteindre les quarante pourcents⁶¹⁹. Dans le même temps, dans l'Amirauté de Zélande et d'Amsterdam, la proportion d'officiers-mariniers et de marins étrangers était au tour de vingt-cinq pourcents. Pendant la Guerre de Neuf Ans, connue aussi en France sous le nom de Guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-97) et pendant la Guerre de Succession d'Espagne, sur les navires de guerre de Zélande, la proportion d'étrangers allait de trente-neuf à quarante-cinq pourcents⁶²⁰. Ces chiffres montrent que même en temps de guerre la marine des Provinces-Unies pouvait compter près de la moitié de ses équipages étant étranger. Il faut noter toutefois que ce phénomène ne touchait que les marins et les officiers-mariniers et pas les officiers, afin de limiter les risques de passage à l'ennemi. Si telle était la situation, au début du XVIII^e siècle, il convient de se demander son évolution dans la seconde moitié du siècle, plus proche des dates de notre étude. Karel Davids montre que d'après un échantillon de livre de paye pris dans les amirautés de Zélande, d'Amsterdam et de Noorderkwartier, entre 1769 et 1772, la proportion d'étrangers était de soixante-et-un pour cent⁶²¹. Avec un échantillon pris sur les mêmes amirautés, pour la période qui va de 1772 à 1775 cette proportion pouvait atteindre soixante-dix pourcents⁶²². Il ne donne pas de chiffres précis pour les années 1780-1783 ce qui représentait la participation de ce pays à la Guerre d'Indépendance Américaine, mais il dit qu'il faudra attendre presque le premier quart du XIX^e siècle pour voir la proportion d'étrangers sur les navires de guerre descendre sous la barre des trente-cinq pourcents⁶²³. Cela permet de déduire que pendant le conflit, il y avait toujours une forte proportion de marins étrangers sur les navires de guerre. Il conviendrait alors de se demander la provenance géographique de ces marins étrangers. Les deux sources principales pour la Hollande étaient les marins venant des pays de la Scandinavie et de la Baltique du Nord ; en 1772-1775, leur proportion était de vingt-trois pourcents ; et les marins venant des régions Germaniques ; avec entre 1772-1775 une proportion qui atteignait trente-cinq pourcents⁶²⁴. L'ensemble de ces deux sources de marins représente

⁶¹⁸ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands, 1570-1870*, Op cit.

⁶¹⁹ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, Op. cit..

⁶²⁰ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, Op. cit..

⁶²¹ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, Op. cit..

⁶²² Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, Op. cit..

⁶²³ *Ibid.*, p 51.

⁶²⁴ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, Op. cit..

près de soixante pourcents des étrangers. On peut alors observer que ce n'est pas des marins venants de nations hostiles aux Provinces-Unies, ce qui limitait les risques de défection ou de trahison en cas de guerre.

La compagnie des Indes Orientales avait elle aussi recours à des étrangers pour former ces équipages à la même période. Elle était attractive pour des marins venant des Pays Bas Autrichiens, mais aussi pour des marins venant de France⁶²⁵. Cette dernière information n'est pas surprenante si l'on considère les défauts du système des classes qui ont été mis en lumière au cours de cette étude. En temps de paix, il y avait souvent en France comme en Grande-Bretagne plus de marins que d'emplois disponibles, mais en France la situation était parfois rendu pire pour les marins quand ils devaient rester dans les quartiers, sans solde, sans pouvoir également être embauchés par les capitaines ou maîtres de navires marchands en France qui risquaient alors des amendes et des châtiments corporels. Aussi le fait que les différentes formes de marines hollandaises aient besoin de marins pouvaient être attractive plus particulièrement pour les marins proches géographiquement comme ceux vivant en Flandres maritimes.

La VOC⁶²⁶, offre également des informations sur le fait que la Hollande par son biais pratiquait le recrutement de marins dans ces colonies ou comptoir de commerce, notamment en Asie⁶²⁷. Au départ, cela s'était seulement pratiqué pour le commerce maritime intra-Asiatique de la Compagnie, mais à partir de 1740 la restriction fut abandonnée et la pratique étendue avec le recrutement de marins indiens venant du Bengale et de Gujarat⁶²⁸, en 1750, ce fut le tour des Javanais et des Chinois⁶²⁹. Dans les années 1780, il n'était pas rare de voir des marins Asiatiques arriver dans les ports hollandais en Europe⁶³⁰. Cette information renforce l'idée que l'exploration coloniale a eue un impact sur le recrutement maritime ; mais aussi, si l'on considère qu'en temps de guerre le trafic naval commercial avait tendance à diminuer, alors il est fort possible que certains de ces marins Asiatique se soient fait embaucher sur un navire de guerre.

En ce qui concerne le recrutement, tout du moins pour les marins étrangers, il est difficile d'envisager la mise en place d'un système organisé et administratif comme celui qui pouvait exister en France ou encore en Espagne à cause du fait qu'il n'était pas possible de savoir si les

⁶²⁵ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, *Op. cit.*.

⁶²⁶ Compagnies des Indes Orientales

⁶²⁷ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, *Op. cit.*.

⁶²⁸ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, *Op. cit.*.

⁶²⁹ Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, *Op. cit.*.

⁶³⁰ *Ibid.*, p 52.

étrangers allaient rester dans le pays, au contraire, il faut plutôt se tourner vers un système de volontariat ou la marine se devait d'être attractive pour ces étrangers. Selon Karel Daniels ; le recrutement maritime était confié depuis le XVII^e siècle à des agents officiels ou privés afin de trouver des marins leur méthode était de convaincre un marin de s'engager⁶³¹, ce qui n'est pas sans rappeler le principe du King's Shilling qui fut décrit par Voltaire dans *Candide* et qui se pratiquait largement en Europe dans le recrutement de l'armée de terre. Le recrutement dans la marine de guerre en Hollande était donc largement basé sur le volontariat, ce qui fonctionnait souvent en temps de paix, mais était plus problématique en temps de guerre. Même en période de guerre la Marine des Provinces-Unies fut particulièrement réticente à mettre en place des mesures de recrutement forcé, au contraire elle choisit d'être plus attractive en offrant des primes, ce qui pouvait être attractif pour les Germains notamment, mais aussi tous les marins étrangers se trouvant sans-emploi du fait de la baisse du commerce, au-delà de la prime, la marine de guerre augmentait également ses salaires en temps de guerre. Cependant, quand cela n'était pas suffisant, elle appliquait des embargos sur le commerce maritime ou la pêche baleinière⁶³², ce qui faisait que les marins n'avaient pas d'autre choix que de servir dans la marine de guerre ou d'être au chômage. Ainsi même sans l'usage de la force, il est possible de dire que les marins hollandais étaient forcés à servir. Ce type de méthode était rendu possible par le fait que comme l'affirme Jaap R. Bruijn, sur la période que va de 1714 à 1795, la marine de guerre hollandaise était devenue une marine de second ordre en Europe et dans le monde⁶³³. Pour donner un exemple, en 1775, ce pays avait 11 navires de lignes⁶³⁴, alors que la Grande-Bretagne en avait 108, la France 75 et l'Espagne 70⁶³⁵, il est à noter que même la Russie en avait plus.

Il conviendrait également de se demander si en plus d'être basé sur de meilleurs gages, le fait que la marine de guerre comptait autant sur le volontariat, ne reposait pas également sur de meilleures conditions de vie de ses marins sur ses navires. La réponse à cette question pourrait également permettre d'expliquer l'attractivité de cette marine pour les recrues étrangères. La vie à bord des navires de guerre en Hollande était divisée en six quarts, ce qui représentait des périodes de quatre heures et donc voulait dire qu'il n'était pas possible pour les

⁶³¹ *Ibid.*, p 64.

⁶³² Karel DAVIS, *Maritime labour in the Netherlands*, *Op. cit.*

⁶³³ Jaap R. BRUIJN, "The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *Research in Maritime History* N° 45, *Saint John, Newfoundland*, 2001.

⁶³⁴ Au-dessus du 4^e rang, voir classement des navires.

⁶³⁵ Jaap R. BRUIJN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, *Op cit*, p 129.

marins de dormir plus de quatre heures d'affilés dans un entrepont surpeuplé⁶³⁶, avec pour seule réconfort trois repas par jour sur le principe d'un menu assez répétitif⁶³⁷. La discipline était assez stricte, avec le fouet une peine assez courante, mais aussi dans certains cas la pratique de la cale. Tout cela met en avant que la vie à bord des navires hollandais était assez similaire à la vie à bord des navires du Roi Louis ou du Roi George et ne peut pas particulièrement expliquer l'attractivité pour les marins étrangers ni le fait de dépendre presque uniquement du volontariat. On ne peut cependant pas dire que le recrutement maritime en Hollande en période de guerre était efficace. En 1780 quand la Grande-Bretagne déclara la guerre au Provinces-Unies, plus de huit milles hommes étaient nécessaires pour les opérations navales, mais ce fut seulement avec grandes difficultés que trois milles hommes furent recrutés avant la bataille de Dogger Bank en 1781. Le manque de marins fit que les forces hollandaises à cette bataille comptaient à peu près le même nombre de navires que la Grande-Bretagne comme le montre cette liste de forces en présence :

	Grande-Bretagne	Provinces Unies
Navires de lignes	Berwick 74; Dolphin 44 Buffalo 60 ; Fortitude 74 Princess Amelia 80; Preston 50 ; Bienfaisant 64 ;	Erfprins 54; Admiraal Generaal 74; Argo 40; Batavier 54 Admiraal de Ruijter 68 Admiraal Piet Hein 54 Holland 68
Autres unites	Artois 40; Latona 38; Belle Poule 36; Cleopatra 32 Surprise 14	Bellona 36; Dolphijn 24; Ajax 20; Eensgezindheit 36; Zephijr 36; Amphitrite 36

Table 19 - Forces en présence

Cela donne, un total de 12 bâtiments pour la Grande-Bretagne et de 13 bâtiments pour les Provinces-Unies, soit sur le papier un léger avantage pour la Hollande. Cependant en regardant la puissance de feu, alors la Grande-Bretagne alignait : 606 canons et la Hollande : 600, ce qui représentait déjà un déficit. Il faut ajouter à cela qu'elle n'avait qu'un seul 74 et que les canons des batteries basses des navires de lignes étaient de plus gros calibres. De même, la Grande-Bretagne avait des cinquièmes rangs avec une batterie basse, alors que la Hollande n'avait que des Frégates, ce qui faisait que la Hollande aurait besoin de plus de navires pour compenser ce manque de puissance de feu, mais c'était impossible par manque de marins. D'un point de vue purement naval il est difficile de trouver un vainqueur à cette bataille, même si les

⁶³⁶ *Ibid.*, p 178.

⁶³⁷ Jaap R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, *Op. cit.*.

Provinces-Unies perdirent le Holland de 68 canons, une lourde perte. En revanche, on considère que c'est une victoire stratégique pour la Grande-Bretagne qui perdit 108 marins, en effet la Hollande perdit officiellement 142 marins, mais certains rapports feraient en fait état de plus de 1100, même si ce chiffre est exagéré, cela représentait une situation critique pour un pays en manque de marin et qui eut pour conséquence d'encore augmenter les besoins en hommes. En 1782, l'Amirauté avait besoin de 31.000 hommes, mais ne réussit à en recruter que 19.000 même si le commerce maritime était quasiment à l'arrêt du fait que les navires marchands avaient peur de s'aventurer en mer sans escorte⁶³⁸. Pour J.R Bruijn, la marine de guerre Hollandaise ne put jamais compter sur un réservoir fixe de marins, chaque capitaine devait former un équipage à partir de rien à chaque commandement. Le projet de Van Kinsbergen pour la mise en place d'un corps de soldats marins professionnels de 6 000 hommes mis en avant en 1781 ne vit jamais le jour⁶³⁹.

Sur le principe, on peut observer des similarités entre le marin Hollandais et la marine Britannique ; en effet, toutes les deux dépendaient principalement du volontariat pour recruter des marins pour leurs équipages. Quand il y avait un manque de marin lié à une crise ou à un conflit, elles essayaient d'abord de mettre en place des systèmes plus attractifs par le biais de primes notamment. Il est possible de mettre en avant une différence sur le fait que les marins en Hollande n'étaient pas forcés de servir, mais avec les embargos sur le commerce, le choix était souvent servir ou être au chômage, il n'y avait donc pas de coercition physique, mais une forme de coercition financière. Enfin ; le recrutement naval en Grande-Bretagne et dans les Provinces-Unies avait un dernier point en commun, il faisait entrer dans la marine de nombreux hommes qui n'étaient pas expérimentés et qu'il fallait former.

- La marine de la Prusse

Durant la période qui va de la guerre de Sept Ans à la fin de la Guerre d'Indépendance Américaine, est marqué par le peu d'alliés de la Grande-Bretagne. En fait, elle n'en a pratiquement pas pendant le second conflit à l'exception de quelques auxiliaires germaniques. Pendant

⁶³⁸ *Ibid.*, p 172.

⁶³⁹ *Ibid.*, p 172-3.

la guerre de Sept Ans, le seul allié de la Grande-Bretagne est la Prusse, un pays qui n'est pas connu pour ses performances maritimes

Malgré le fait que le pays soit bordé par la mer Baltique la situation de ce royaume est avant tout continentale. C'est pourquoi les monarques successifs vont principalement se concentrer sur l'armée de terre qui va devenir un modèle en Europe et dans le monde notamment sous le règne de Frederick II et qui sera cité par Voltaire. Cela laisse peu de place à la marine, d'autant plus que ce pays n'a pas de colonie à défendre depuis leur vente aux Provinces-Unies, mais aussi parce qu'il entretient de bonnes relations avec les puissances maritimes hollandaises et danoises.

Durant la guerre de Sept Ans la marine Prussienne s'illustre pendant une seule action, la bataille de Frisches Haff, connue également sous le nom de bataille de Neuwarp contre la marine Suédoise. Du côté Prussien, les forces en présence étaient de :

4 galères

4 galiotes

5 canonnières

Soit un total de 700 hommes⁶⁴⁰ pour une force marine de vraiment petite taille, en fait elle n'est même pas assez grande pour porter le nom de flotte ; mais seulement de flottille. Ce total de 700 hommes ne représente pas nécessairement le nombre de marins servant durant cette bataille. En effet, sur les galères, il y avait un très petit nombre de marins, car les rameurs ne sont pas des marins et ce sont eux qui représentent la plus grande partie de l'équipage. Sur les Galiotes et les Canonnières ; les canons pouvaient servis par des artilleurs venant de l'armée de terre, et les hommes pour se défendre face à une possible tentative d'abordage pouvaient être composés de soldats. Ces éléments ont pour conséquence de possiblement limiter encore plus le besoin de marins dans la flottille Prussienne. Si la marine de Guerre de ce pays n'est pas très développée, ce n'était pas le cas de sa marine marchande. Or en temps de guerre, la marine marchande d'un pays qui ne disposait pas d'une puissante marine de guerre suffisamment forte pour la défendre, alors elle courrait un risque et il était plus sage de diminuer voire d'arrêter le trafic. De fait, dans ce cas de figure, de nombreux marins se retrouvaient sans-emploi ce qui faisait que la marine de guerre pouvait facilement trouver des marins, sans avoir besoin d'avoir recours à des méthodes contraignantes.

⁶⁴⁰ Gunnar ÅSELIUS. Svenska slagfält. Wahlström & Widstrand. 2003 pp. 366—373

C'est une situation qui de fait de la disparité importante de taille entre la marine prussienne et la marine britannique, n'est pas réellement comparable du point de vue des méthodes de recrutement.

- **La marine des Etats Unis**

Il n'est pas nécessairement correct de parler de marine nationale des Etats Unis parce que ce pays n'a été officiellement reconnu que lors du traité de Paris de 1783 qui mit fin à la Guerre d'Indépendance. Cependant, après la déclaration d'Indépendance de 1776, le Congrès des Treize Colonies va prendre des mesures pour créer un véritable système d'organisation politique du pays. Cela inclut la création d'une marine de guerre sous la direction de John Adams⁶⁴¹.

La marine Américaine représente un grand avantage. En effet, il s'agit d'une marine qui est créée entre 1775 et 1776, un moment où la plupart des grandes marines de guerre sont déjà établies et donc où leurs systèmes de recrutements sont bien connus. De plus, c'est une marine qui se crée dans une région qui a expérimenté l'impression de la Royal Navy, puisqu'il y avait eu une politique de recrutement colonial de la part de la Grande-Bretagne en Amérique du Nord. Ensuite, les Etats Unies ont été un pays inspiré par la philosophie des Lumières et qui a même produit de nombreux philosophes à son tour, comme John Adams, Thomas Jefferson, ou encore Benjamin Franklin. Cela et aussi le fait de la proximité avec la France qui débouchera sur une alliance militaire et une intervention dans le conflit faisait qu'il pouvait y avoir une influence de ce pays dans le recrutement maritime des Etats Unis, surtout que le système des classes étaient jugés comme plus humaniste et plus en accord avec la philosophie des Lumières.

Tout cela permet vraiment de se poser la question de l'influence des deux systèmes sur d'autres pays.

• **Nouveau pays, mais ancienne tradition maritime**

⁶⁴¹ John Adams (1735-1826), homme d'état, diplomate, théoricien politique et un des leaders de la Guerre d'Indépendance Américaine. Suite à l'Indépendance définitive de son pays, il sera Vice-Président de George Washington et le second président des Etats Unis

Si la marine de Guerre est apparue comme une nouvelle entité indépendante en 1775-6, cela ne voulait pas dire que la tradition maritime de cette région d'Amérique du Nord était nouvelle. Il y avait eu du recrutement maritime dans cette région de la part de la Royal Navy au cours des conflits précédents, ce qui induit la présence de marins dans la région.

Toutefois, il est nécessaire de se poser la question suivante : de quelle marine parlons-nous ? Du fait de la situation particulière de ce pays naissant, il y a avait de fait plusieurs marines Américaines, il y avait la Marine Continentale qui pourrait être associée à la marine nationale. Cependant, il faut également souligner que de nombreuses colonies engagées dans la Guerre d'Indépendance avaient également leurs propres marines.

- **La Marine Continentale**

L'acte de fondation de la marine continentale eu lieu le 13 octobre 1775 suivant une proposition de la Colonie de Rhodes Island. Il est décidé d'armer deux vaisseaux de dix canons avec pour mission une croisière de trois mois dans le but d'attaquer les navires de ravitaillement britanniques. Par la même occasion, il est créé un comité de la marine de trois membres Silas Deane, Christopher Gadsden et John Langdon⁶⁴². À cette époque, cette mesure apparaît comme temporaire vu la faible taille de la flotte et le temps limité de la croisière. Toutefois, la même année, le 2 novembre 1775, le congrès vote un budget de cent mille dollars pour la première flotte continentale dans le but d'acheter et d'équiper des navires pour devenir des navires de guerre. Cela permit l'achat et le réarmement de huit navires marchands⁶⁴³. La création de la première flotte continentale est vite suivie des premières régulations de la marine, qui sont adoptés par le Congrès le 28 novembre 1775. Elles sont l'œuvre de John Adams, qui fut vice-président sous Washington et deuxième président des États-Unis⁶⁴⁴. Cependant malgré toutes ses qualités, John Adams n'était pas un marin et son expérience du milieu maritime était limitée, puisqu'avant la Guerre d'Indépendance, il était avocat dans la ville portuaire de Boston. L'étude de ce texte de loi pourrait donner des informations importantes sur l'influence derrière la création de la Marine Continentale et peut être aussi sur les méthodes de recrutement de cette nouvelle structure. *Le Règlement pour la Régulation de la Marine* est disponible en Annexes.

⁶⁴² Jack SWEETMAN, *American Naval History*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1984 p 1.

⁶⁴³ Jack SWEETMAN, *American Naval History*, *Op. cit.*.

⁶⁴⁴ Jack SWEETMAN, *American Naval History*, *Op. cit.*.

Ce texte ne concerne pas directement le recrutement maritime, en revanche, il fournit des informations sur deux modes de recrutement en vigueur dans la marine des Treize Colonies, à savoir le volontariat et le transfert. Dans son ouvrage sur la marine N.A.M Rodger quand il traite de la marine Britannique aborde également le cas du transfert de navire en navire et utilise en anglais le terme Turn Over, ce qui est le même terme dans ce texte américain, ce qui permet de penser que la pratique était similaire.

Ces réglementations de la marine ont été écrites par John Adams, qui avait une expérience assez limitée du monde de la mer puisqu'avant la Guerre d'Indépendance, il était avocat dans la ville portuaire de Boston. Dans l'introduction à ce texte de loi dans l'édition de 1944, l'Amiral Joseph Strauss, Président de la Naval Historical Foundation, écrivait que l'inspiration pour ces réglementations navales était *His Majesty's Service at Sea* (1772) et *An Act relating to the Government of his Majesty's Ship..... Vessels, and Forces by Sea* (1749) tous deux provenant de Grande-Bretagne et relatifs à la Royal Navy. En fait, il apparaît que plusieurs articles soient mots pour mot les mêmes, et que d'autres aient été légèrement modifiés pour être en accord avec la philosophie des États Unis. En fait très peu de ce texte est une œuvre originale⁶⁴⁵. Ce texte vient quelque peu contredire Ismaël Bélisle qui dans son ouvrage *La Voile et le Canon* écrit : «A l'autre extrémité, la marine américaine s'est constituée largement en réaction à la marine britannique ; elle est la marine d'un pays de pionniers et d'hommes libres aux traditions anti-aristocratiques⁶⁴⁶. On comprend que cette marine ait développé une discipline stricte mais totalement dépouillée de ses formes les plus violentes et les plus humiliantes telle que la pratique du fouet. ». En effet, le fouet est clairement mentionné dans les règles, de plus, ce texte n'est pas en réaction, mais inspiré par la marine Britannique. Cela permet de se demander si l'inspiration s'étendait également à la pratique de l'impression ?

L'idéal du recrutement pour la Marine Continentale était le volontariat. Pour, se faire savoir et pour attirer les marins des annonces étaient publiés dans les journaux pour plus de visibilité, c'est le cas dans la Gazette de Providence, le 25 juillet 1778⁶⁴⁷. Voici le texte de cette annonce :

"All seamen now in America who regard the Liberty of Mankind ,or the Honor of the United States of America, as well as their own advantage, are now earnestly entreated to enter immediately on board some of the Continental vessels , in order to afford all

⁶⁴⁵ *Rules for the Regulation of The Navy of The United Colonies of North-America*, Introduction.Op cit,

⁶⁴⁶ Ismael BELISLE, *La Voile et le Canon*, Op cit, p 197.

⁶⁴⁷ Library of Congress, Eighteenth-Century American Newspapers, 659. The Providence gazette, and country journal, 1 v. V. 1462

possible help and assistance to His Most Christian Majesty's fleet, under the command of the Count de Estaing, the Vice-Admiral of France, now in the American Seas, for the purpose of vanquishing a haughty and cruel enemy , too long triumphant on these seas. Now is the time to secure to yourselves your Safety in future voyages and to avoid the cruelties which all those experience who have the misfortune to be captured by the Britons; and now is the time to make your fortune.”

(Tous les marins maintenant en Amérique qui ont à cœur l'intérêt du genre humain, ou l'honneur des Etats Unis ainsi que leur propre avantage, sont prié instamment de rejoindre le bord d'un des Navires Continentaux, dans le but de permettre d'offrir toute l'assistance possible à la flotte de Sa Majesté Très Chrétienne sous le Commandement du Comte d'Estaing, Vice-Amiral de France, maintenant en Amérique, dans l'objectif de supprimer un ennemi hautain et cruel qui est triomphant depuis trop longtemps sur ces mers. Maintenant est le moment de vous assurer pour vous-mêmes la sécurité pour vos futur voyages et d'éviter les cruautés que tous ceux qui ont été capturés par les Britanniques ont pu expérience ; maintenant est le moment de faire votre fortune

Dans son ouvrage sur la marine Américaine pendant la Guerre d'Indépendance, Paulin parle des problèmes de recrutement de la marine continentale qui ne trouvait pas assez de marins pour fournir les équipages de ses navires, cela malgré leur faible nombre. Pour pallier à ce problème, le comité de la marine essaya de mettre en place plusieurs méthodes telles que l'avance des gages aux recrues⁶⁴⁸, un embargo sur les corsaires ou lettres de marque qui représentaient une certaine concurrence au recrutement maritime⁶⁴⁹, une prime était versée aux marins s'engageant pour un an⁶⁵⁰. Comme cela ne suffisait pas, la Marine Américaine essaya d'autres méthodes telles que d'essayer de convaincre les marins de navires capturés de changer d'allégeance et de servir dans la Marine Continentale⁶⁵¹ ou encore la pratique du recrutement forcé sous la forme de la press⁶⁵².

- **Les Marines des Colonies**

⁶⁴⁸ Journal of Continental Congress, 29 March 1777.

⁶⁴⁹ Rhodes Island Colonial Records, VIII 53.

⁶⁵⁰ Journal of Continental Congress 11 July 1780.

⁶⁵¹ Journal of Continental Congress, 5 August 1776.

⁶⁵² Charles O. PAULIN *The navy of the American Revolution : its administration, its policy and its achievements* University of Chicago p146.

À l'exception du New Jersey et du Delaware, toutes les colonies formant les 13 Colonies ayant déclaré leur indépendance avaient une marine qui pour des raisons pratiques sera appelée marine d'état. Pris séparément, aucune de ces marines n'avait plus de vaisseaux que la Marine Continentale, cependant une fois tout additionnée, elles dépassaient largement ce nombre. Le but de ses marines était de défendre les ports et les côtes de chacun des états⁶⁵³. Les conditions hydrographiques locales et la disparité des moyens dont disposaient les Etats avaient pour conséquence l'armement d'une grande variété de bâtiments de la galère au brûlot en passant par des batteries flottantes. La Marine la plus importante en taille était sans doute celle du Massachusetts. En 1775 au moment de la bataille de Bunker Hill, La Royal Navy pouvait patrouiller les côtes de la Nouvelle-Angleterre sans aucune opposition⁶⁵⁴. Il faut préciser qu'à cette époque le Massachusetts était plus grand que ce qu'il n'est aujourd'hui. Ainsi, le Maine n'existait pas encore et ne sera détaché du Massachusetts en 1820. En regardant dans les archives du Maine, il y a des preuves de la pratique de l'impressment dans ce qui était alors le Massachusetts en 1779 et notamment une lettre de l'Assemblée datée du 11 juillet 1779 et adressée au Shérif du Comté de Suffolk :

« Vous êtes instruits et ordonné de placer une garde suffisante aux ferrys et aux sorties de la ville afin d'empêcher tout marins et marines de s'échapper jusqu'après la fin de l'impressment. Vous devrez placer un de vos députés ou un constable de la ville à chacune de ces stations et de leur fournir un mandat d'impressment afin de permettre un impressment immédiat s'ils venaient à rencontrer un marin. Vous devrez autant que possible éviter tout abus ou blessure soit faite aux personnes étant pressées »⁶⁵⁵. Cette pratique de l'impressment dans le Massachusetts est confirmée par l'existence d'un de plusieurs mentions d'impressment pour l'expédition de la Penobscot qui eut lieu entre le 24 juillet et le 12 août 1779 et qui reste encore aujourd'hui une des plus grandes défaites navales américaine avant Pearl Harbor :

« Le conseil le 11 Juillet 1779 a ordonné que le mandat d'impressment ordonné lors de la 3^e instance soit délivré immédiatement dans le but de trouver un équipage pour la frégate continentale Warren et les autres vaisseaux armés dans le port de Boston et prévus pour l'expédition de la Penobscot et que la press pour ces marins devra être faite dans cette ville à cinq heure du soir. Ordonné que le secrétaire écrive un ordre ordonnant au Bord of War de

⁶⁵³ Charles O. PAULIN *The navy of the American Revolution, Op. cit.* p 315.

⁶⁵⁴ *Ibid.*, p 310.

⁶⁵⁵ Documentary History of the State of Maine, vol XVI, édité par James Phinney Baxter, Portland 1910, p 384.

fournir le Commissaire nommé pour l'expédition de la Penobscot, en accord avec l'ordre du 2 Juillet avec les couvertures données⁶⁵⁶»

Il faut noter que dans ce document, on peut lire que l'impressment était fait par ordre et sous l'autorité de l'Etat du Massachusetts, mais en partie pour trouver à équipage à une frégate appartenant à la Marine Continentale qui dépendait donc officiellement du Congrès. Cela s'explique par le fait que cette frégate, sous les ordres du Commodore Saltonstall, était détachée par le Congrès au Massachusetts spécialement pour l'expédition de la Penobscot. Une autre mention de mandat d'impressment pour cette expédition :

« Mandat pour presser des marins.

Au Shérif du Comté de ____, son sous-Shérif ou son député, salutations.

Alors que l'Assemblée Générale par sa Résolution du 30 juin donna pouvoir au Conseil dans le cas où un vaisseau prévu pour l'expédition de la Penobscot ne pourra pas trouver un équipage de la manière usuelle⁶⁵⁷, de délivrer des mandats d'impressment aux officiers qui le jugeront nécessaire dans le but de trouver des hommes pour lesdits vaisseaux pour un temps donné et qui ne devra pas dépasser deux mois. Vous et chacun de vous êtes par la présente autorisés et ordonnés de prendre avec vous toute l'aide que vous jugerez nécessaire pour prendre, saisir et presser tout marin bon pour le service ou gens de mer que vous trouverez dans votre district (à l'exception des capitaines et maîtres) pour servir à bord de tout navire ou vaisseau au service de cet Etat pour être employé dans l'Expédition de la Penobscot pour et durant ledit temps de deux mois à partir de la date de ladite résolution sauf s'ils sont libérés plus tôt ; et pour l'exécution plus efficace , vous êtes par la présente autorisé à monter à bord et chercher ou alors d'entrer et chercher toute maison ou bâtiment dans lesquels vous soupçonneriez la présence d'un marin sous la condition d'avoir d'avord demander à entrer de façon pacifique et si cela vous a été refusé. Tous les marins ou gens de mer que vous trouverez dans votre district et qui seront pressés, vous devrez les conduire à ____, qui est par la présente autorisé et ordonné de les garder jusqu'à ce qu'ils soient par ordre de ce Conseil proprement assigné à un navire. Donné dans la Chambre du Conseil sous notre main et le sceau de l'Etat à Boston le 3 juillet 1779 durant la troisième année de l'Indépendance des Etats Unis d'Amérique⁶⁵⁸. »

⁶⁵⁶ *Ibid.*, p 382-383.

⁶⁵⁷ Le fait que la « manière usuelle » soit ici opposée à l'impressment laisse à penser que le recrutement maritime « normal » était le volontariat.

⁶⁵⁸ *Ibid.*, p 372.

Ce mandat est général car il ne porte pas la mention de la région ni de la part de l'Etat à qui il s'adresse. Il en existe de plus spécifiques, comme ce mandat d'impressment daté du 3 juillet 1779 et adressé au Shérif du Comté d'Essex : «Alors qu'il apparait à ce bureau qu'il est absolument nécessaire de rassembler une force navale suffisante pour l'expédition de la Penobscot... »⁶⁵⁹. Ce mandat est légèrement différent puisqu'il ne concerne pas directement les marins, au contraire il s'agit d'un ordre de presser dans le service trois navires, *Hector*, *Black Prince* et *Hunter*, cependant il apparait comme logique que si les navires sont pressés dans le service, alors leurs équipages le sont également.

Une autre marine importante est celle de la Virginie, importante parce que cet état contrôlait l'accès à la baie de la Chesapeake. Comme beaucoup de marines d'un Etat particulier, le principal rôle de la marine de Virginie était de défendre les côtes de l'Etat, mais aussi, de protéger le commerce maritime qui subsistait. Il apparaît que la marine de la Virginie ait eut un certain succès dans sa première phase opérationnelle, en effet, entre 1775 et 1779, elle fit quinze prises légitimes, mais en 1779 un raid de la marine Britannique fit de nombreux dégâts, incluant le chantier naval de Gosport, brûlant de nombreux vaisseaux en construction et un grand nombre de fournitures navales. Les succès de la marine de Virginie sont une sorte de trompe l'œil. La marine de cet Etat fut en fait mal armée et souvent à court d'hommes, si bien qu'en 1780, pour trouver des marins, elle dut mettre en place le recrutement forcé des marins sous la forme de l'impressment⁶⁶⁰. Cette disposition était permise par une loi votée en 1780 et qui portait le titre « Act for defence of the eastern frontier of this commonwealth », et plus particulièrement dans l'article I : « Alors que le commerce de ce Commonwealth a été dernièrement grandement empêché et que ses citoyens habitant les rivages de ses rivières navigables et de ses baies, grandement inquiété par les petits croiseurs appartenant aux ennemis de l'Amérique, ce qui pourrait être empêché par une petite force fournie à cet effet. Il est ainsi décidé par l'Assemblée Générale que le Brick Jefferson et les navires Armés Liberty and Patriot soient équipés et armés dans le but de supprimer les croiseurs appartenant à l'ennemi et d'offrir protection et sécurité aux citoyens habitant les côtes des rivières et des baies exposés aux ravages desdits croiseurs. Les galères Thetis et Lewis devront être également préparés sans délais pour le même service. Lesdits vaisseaux et les autres qui seront après armés pour le service du Commonwealth, pourront avec grande aise et expédition trouver des équipages, le

⁶⁵⁹ *Ibid.*, p 373.

⁶⁶⁰ Charles O. PAULIN, *The navy of the American Revolution*, *Op. cit.* p 412.

gouverneur avec l'avis du Conseil, pourra et est par la présente autorisée, si les exigences du service l'imposent, d'émettre un mandat à tout officier commandant un vaisseau armé au service de l'Etat, l'autorisant à presser dans le service de ce Commonwealth tous marins, ou gens de mer, sous les restrictions et limitations suivantes : les marins à bord d'un navire appartenant à des habitants d'un autre Etat, ceux à bord d'un navire étranger et qui n'est pas au moins en partie la propriété d'un ou de plusieurs habitants de ce Commonwealth. Les marins à bord de navires marchands chargés sur le départ. Les marins pressés sur les navires ne faisant pas partie des exceptions mentionnés ci-dessus, le seront par mandant du gouverneur et pas plus d'un homme pour cinquante. Les marins pressés dans le service du Commonwealth ne devront pas servir plus de neuf mois à la fois et ensuite protéger de la press pour douze mois, protéger par un certificat donné par leurs officiers »⁶⁶¹

Dans cette partie s'intéresse à la Marine Continentale qui représentait les Etats Unis dans leur ensemble, mais aussi deux Etats le Massachusetts et la Virginie. Le choix de ces deux états n'est pas aléatoire, en suivant une distinction que mettra en valeur la Guerre de Sécession (1861-1865) il s'agit d'un état du Nord et d'un Etat du Sud. Dans les trois cas il apparait que la méthode de recrutement dans la Marine était le volontariat. Cependant, en cas de pénurie de marin ou de situation urgent les trois marines avaient recours à une méthode de recrutement forcé, l'impressment. Ainsi il est possible de mettre en avant que malgré la révolte contre la Grande-Bretagne qui marque la naissance de cette Nouvelle Nation, dans le cas du recrutement maritime l'influence de la Grande-Bretagne est clairement visible.

C. Des méthode de recrutement originales

- Le recrutement maritime en Suède

La Suède était un allié militaire de la France pendant la guerre de Trente Ans, une nation qui brillait par l'organisation de son armée de terre et toutes ses avancées stratégiques. Ce pays était également un allié de la France pendant la guerre de Sept Ans. Ce pays connu pour son armée qui lui permit de bâtir un empire Européen dans la première moitié du XVIII^e siècle avait également une marine de guerre. La Suède avait également été une puissance coloniale au siècle précédent. Ainsi, elle fonda une colonie en Afrique sur la Côte de l'Or, dans l'actuel Ghana et

⁶⁶¹ Archives de Virginie, An act for the defence of the eastern frontier of this commonwealth. Article I.

le Togo dans les années 1650, mais tous les forts qui y furent construits furent perdus au profit du Danemark et des Provinces-Unies en 1663. Il y eut également la colonie de Nouvelle Suède dans l'actuel Delaware en Amérique du Nord entre 1638 et 1655. Au XVIII^e siècle, il y aura encore d'autre tentative pour la Suède de s'établir comme une puissance coloniale avec la tentative de colonisation en 1733 sur l'île de Tobago qui sera un échec du fait de l'opposition violente des populations locales. Cependant, juste après la Guerre d'Indépendance Américaine, en 1784-1785, la Suède fut à la tête de son plus grand succès colonial sur l'île de Saint-Barthélemy jusqu'en 1878. Ces tentatives plus ou moins longues, montre une capacité de la Suède à se projeter sur les mers, malgré le désastre maritime du Vasa en 1628.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la marine Suédoise est dédiée principalement à contrer la marine Russe. Il faut dire que c'est son principal concurrent dans la région, d'autant plus que les rivaux qui n'étaient pas dans la Baltique pouvaient d'une part être tenu à distance par le contrôle des détroits très étroits et lourdement fortifiés, mais aussi par le fait que la marine Britannique notamment était dépendante des matières premières venue de Suède, comme le bois et le goudron. Le principal ennemi de la Suède était donc la Russie et sa marine apparaissait comme assez formidable en nombre⁶⁶². Il est particulièrement difficile de donner un nombre de navires pour la marine du Royaume de Suède, en effet elle n'apparaît pas dans les tableaux des ouvrages de N.A.M Rodger, ce qui pourrait signifier que pour lui, elle ne fait pas partie des grandes puissances maritimes. Ismaël Belisle lui avance le chiffre de 14 vaisseaux de lignes et 11 frégates⁶⁶³ mais pour la date de 1813 ce qui est largement postérieur à la période de notre étude. Il insiste toutefois sur le fait que les navires Suédois étaient de grande qualité, notamment du fait de l'emploi de l'architecte naval Af Chapman⁶⁶⁴. Fredrik Henrik AF Chapman pour son nom complet, est né en 1721 et mort en 1808. L'expansion de sa carrière est en partie représentative de l'histoire navale du pays. On peut dire qu'il était destiné à la construction navale puisqu'il est né sur le chantier naval de Göteborg, fils d'un officier de marine Anglais passé au service de la Suède et petit-fils de William Colson un charpentier naval. En 1741, il participa à la construction d'un navire marchand Espagnol avant de voyager dans plusieurs chantiers navals en Angleterre entre 1741 et 1744 avant de retourner à Göteborg et de travailler à la construction de petits navires. En 1748, il vendit ses parts dans le chantier naval et voyage à nouveau, en Angleterre d'abord où il visita les chantiers de Woolwich, Chatham et Deptford,

⁶⁶² Ismaël BELISLE, *La voile et le canon*, *Op cit*, p 116.

⁶⁶³ Ismaël BELISLE, *La voile et le canon*, *Op. cit.*.

⁶⁶⁴ Ismaël BELISLE, *La voile et le canon*, *Op. cit.*.

en 1754 il visita les chantiers des Provinces-Unies et en 1755 ceux de France. Ce dernier pays essaya vainement de le garder à son service. En 1756 de retour en Angleterre, le Premier Lord de l'Amirauté tenta lui aussi de s'assurer les services de Chapman, notamment en soulignant ses ancêtres britanniques. Il fut tenté d'accepter, mais le Premier Lord perdit son poste et Chapman retourna en Suède⁶⁶⁵. Les deux offres, Britannique et Française mettent en avant la qualité déjà reconnue de ce constructeur naval. De retour au service de la Suède, il introduit deux principes mathématiques dans la construction navale, la méthode de la parabole et la méthode de la relaxation. La carrière de Chapman va être accélérée après 1772 et la Révolution Royale. À la mort du roi Charles XII en 1718 le gouvernement du royaume était de fait assuré par le Riksdag, le parlement Suédois, mais en 1772, par un coup de palais et profitant de l'impopularité du gouvernement accusé de corruption le roi Gustave III prit seul le pouvoir s'inspirant des despotes éclairés des Lumières et du Roi Soleil⁶⁶⁶. Chapman apporta son soutien à la Révolution Royale en entreposant des munitions pour les soldats royalistes. Gustave III revitalisa l'alliance avec Louis XV qui envoya de nombreux subsides financiers pour lutter contre la Russie un ennemi commun. Une partie de cet argent servit à la construction maritime sous la supervision de Chapman qui pensait que des navires de 60 ou 70 canons étaient les plus adaptés pour les besoins de la Baltique⁶⁶⁷. Ce format de navire était quelque peu différent des grandes marines Européennes ou le navire de 74 canons devenait standard avec également des navires plus gros. Toutefois, si l'on considère que la Baltique est une mer étroite avec de nombreuses îles et des hauts fonds, il était nécessaire d'avoir des navires à faible tirant d'eau et à grande manœuvrabilité. En 1776, Chapman devint un membre civil de la direction de l'Amirauté, avant de prendre la tête de la construction navale à Karlskrona, ou en lançant la méthode de la préfabrication, il put livrer plus de vingt navires en seulement trois ans.

La carrière de Chapman est tellement liée au renouveau de la marine de guerre en Suède qu'il ne fut pas seulement à l'origine du design de navires unitaires, comme le *Wasa*, mais aussi du design de classes entières de navires comme les frégates de classe *Belona*, les *Udema*⁶⁶⁸, les

⁶⁶⁵ Daniel G HARRIS, *Fredrik Henrik af Chapman: The First Naval Architect and his Work*. Literatim, Stockholm. 2001, p 20-21.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, p 56.

⁶⁶⁷ *Ibid.*, p 56-57

⁶⁶⁸ *Udema* : petit navire de guerre à deux mats, mais dont la propulsion pouvait également se faire avec des rames. Il emportait 8 canons de 12 livres au centre et deux 12 livres tirant vers l'avant. Les 12 livres du centre étaient placés sur des affûts pivotant, préfigurant le design des canons sur les navires modernes.

Hemmema⁶⁶⁹, les Turuma⁶⁷⁰ et d'autres navires conçus spécialement pour les eaux de la Baltique.

Le travail de cet architecte naval met en avant la qualité et l'organisation presque scientifique de cette marine nordique. Cependant même pour une marine de petite taille, il était nécessaire de trouver des marins

- **Un système original**

Au-delà de l'originalité d'avoir une partie de sa flotte construite spécifiquement pour l'archipel qui entoure sa capitale, la Suède est un pays intéressant également pour son système de recrutement des marins. Ce système est basé sur celui également utilisé pour l'armée et qui en anglais est connu sous le nom de « Swedish Allotment System ». Il date du XVII^e siècle et est le fruit d'une réforme menée par le roi Charles XII.

La marine suédoise recrutait ses marins dans les provinces et villes côtières (y compris les villes non-côtières). Comme avec l'infanterie, les exploitations agricoles dans les zones côtières étaient organisées en « rotar », qui fournissent chacun un lopin de terre (båtmanstorp) pour un volontaire dans la marine. Les marins servaient souvent durant la période des six mois de l'été une fois tous les trois ans. Il faut rappeler que le principal ennemi maritime de la Suède à cette époque était la Russie dont la seule base navale dans la région était à Kronstadt et prise dans les glaces pendant tout l'hiver.

Plus tard, à partir du milieu du XVIII^e siècle, une partie des « rotar » notamment dans les villes se mirent à payer une somme égale au coût approximatif du salaire d'un marin plutôt que des terres pour l'entretenir lui et sa famille.

Il y avait plusieurs problèmes avec ce système, relatifs au fait qu'une grande partie des marins ne vivent pas près des grands ports maritimes de Stockholm, Göteborg et Karlskrona. De nombreux marins avaient leurs petites fermes le long de la côte du Norrland et en Finlande,

⁶⁶⁹ Hemmema est un type de frégate servant dans la Flotte de l'Archipel portant 3 mats et sans gaillard d'avant. Comme l'Udema, il pouvait utiliser des rames. Il portait 22 canons de 36 livres et deux de 12 livres. Six exemplaires de ces navires furent construits en Suède et plus tardivement 3 pour la Russie

⁶⁷⁰ Turuma est un type de frégate servant dans la Flotte de l'Archipel avec une coque basse, pas de gaillard d'avant et portant trois mats, c'était le meilleur voilier de la flotte de l'Archipel, il emportait également des rames. Son armement était de 22 canons de 12 livres placé de façons conventionnelle de chaque côté des flancs du navire dans des sabords. Il portait également 2 canons de 12 livres à l'avant.

ce qui leur faisait donc eu plusieurs centaines de kilomètres à voyager lorsqu'ils étaient appelés pour le service de la couronne.

À l'origine, les marins devaient marcher le long chemin de port le plus proche, plus tard, ils seront transportés en calèche. Toutefois, même ce dernier mode de transport, prenait beaucoup de temps, ce qui retardait les armements des navires et bientôt l'Etat commença à fournir des outils et des matériaux, à l'exception du bois, à chaque « rotar », afin que les agriculteurs puissent construire un grand transport maritime appelé Lodja. Ces bateaux pouvaient transporter jusqu'à 25 hommes, et utilisant à la fois les voiles et les rames permettaient un transport rapide quelles que soient les conditions⁶⁷¹.

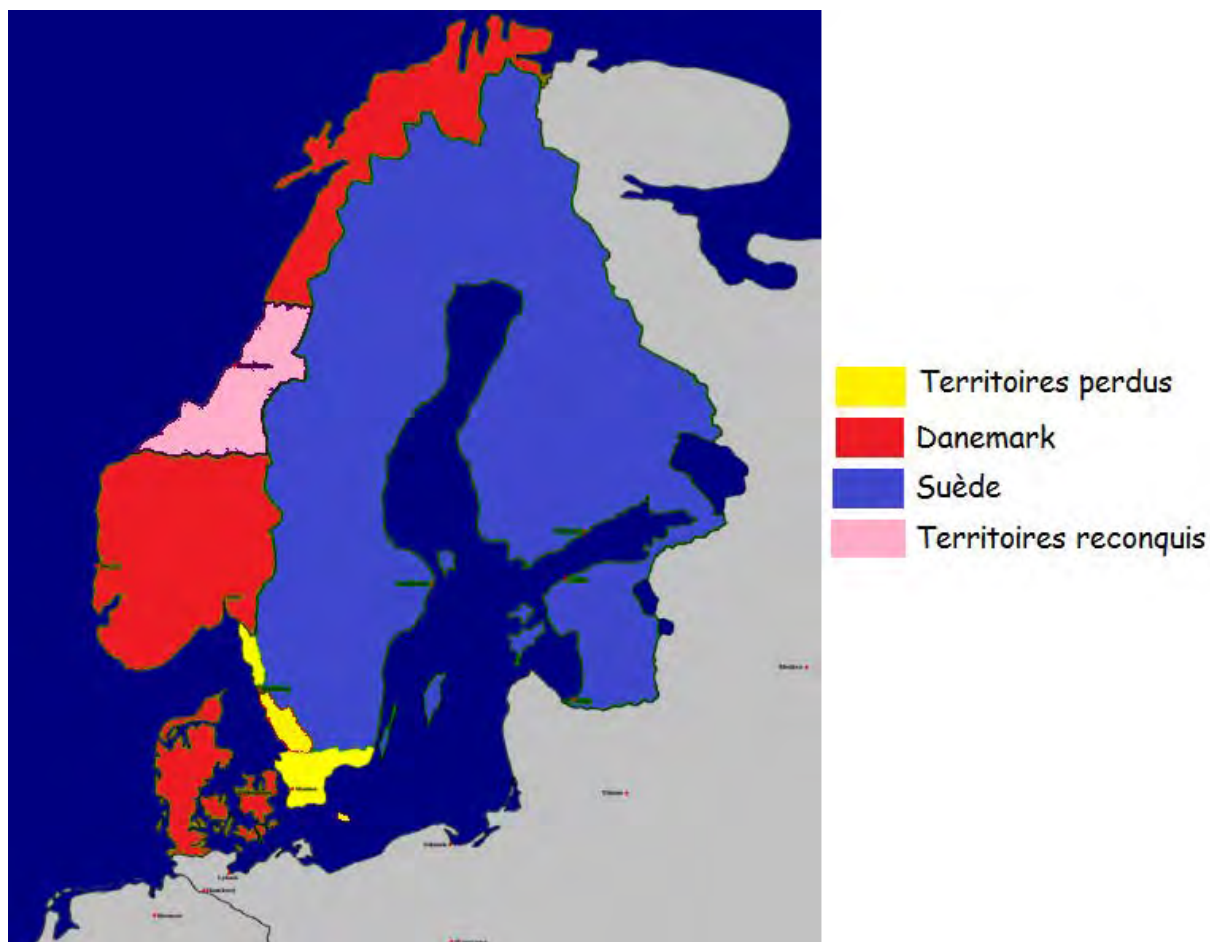
Sur le plan pratique, chaque rotar devait donc fournir un lopin de terre, mais aussi un peu de bétail comme une vache et quelques cochons pour subvenir au besoin du marin et de sa famille et couvrir son salaire. Il devait également lui fournir son équipement, c'est-à-dire dans le cas d'un marin ses vêtements de mer. Toutefois, il ne faut pas voir dans la mise à disposition de ces terres une forme de sécurité sociale, en effet, elles ne pouvaient être utilisées que tant que le marin était bon pour le service. Quand ce n'était plus le cas, il devait rendre les terres au rotar qui devait alors trouver un nouveau marin.

Ce système était également possible par le fait que dans la marine Suédoise, les marins servaient à la manœuvre du navire, quelques fois aux canons, mais le reste était fait par des soldats embarqués sur les navires. Il n'y a pas dans ce système d'influence de la France. Il n'est pas possible de prendre en compte le fait de servir une fois tous les trois ans comme l'application du modèle de Colbert, car la réforme de Charles XII a été faite avant 1689 et elle s'appuyait déjà sur un modèle plus ancien.

- **La marine Danoise**

Le Danemark est un pays de la Baltique qui fait la liaison entre la Scandinavie et l'Europe de l'Ouest. Au cours de la période qui va du XVII^e siècle au XIX^e siècle, le Danemark est un royaume qui connaît de nombreux changements géographiques qui ont un impact sur sa marine.

⁶⁷¹ Bertil NELSSON, *Från Brunkeberg till Nordanvind: 500 år med svenskt infanteri*. Stockholm: Probus 1993.



Evolution du territoire Scandinave au XVIIe siècle

- **Une forte tradition maritime, renforcé par la neutralité**

À la suite de la Grande Guerre du Nord, (1700-1723), le Danemark resta neutre dans les conflits européens jusqu'au début du XIX^e siècle. Ce facteur, lié à une politique d'expansion maritime et aussi au développement mondial de l'économie maritime a eu un impact profond sur la tradition maritime de ce pays. Bien sûr, il est difficile de penser à la tradition navale danoise sans remonter au Moyen Age et aux Vikings et leurs Drakkars. Pour se convaincre de l'importance du commerce maritime au Danemark, il est possible de former une liste du nombre de navires marchands⁶⁷².

⁶⁷² Hans Chr. JOHANSEN, "Danish Sailors 1570-1870", in "Those emblems of hell?" : European sailors and the maritime labour market, 1570-1870, *Op. cit.* p 237.

Tableau 20 - Navires danois

Année	Nombre de Navires
1746	585
1777	805
1787	1012

Pour donner un ordre de grandeur, cela représentait une population maritime de 7500 à 8000 marins. Ce chiffre ne prend bien sûr pas en compte les marins engagés dans la pratique de la pêche ni les marins servant dans la marine de guerre danoise.

- **La marine de guerre**

La tradition navale Danoise date au moins du Moyen Age avec les Vikings et leurs Drakkars, ces navires qui portèrent des guerriers à travers l'Europe du Nord, mais aussi jusqu'en Sicile. Cependant, ce n'était pas des navires conçus spécialement pour la guerre et ils pouvaient également servir au commerce maritime déjà développé de cette nation. Au Danemark, on considère que la création de la marine de guerre proprement dite date de 1509 avec la construction du premier navire spécialement conçu pour faire la guerre.

Le Danemark fut un pays neutre pendant la plus grande partie du XVIII^e siècle, cependant, il s'agissait d'une paix armée avec une marine de guerre importante pour se protéger, mais aussi pour protéger son commerce en cas de besoin. La force de cette marine de guerre est très clairement visible dans le tableau suivant⁶⁷³.

⁶⁷³ *Ibid.*, p 241.

Tableau 21 - La marine de guerre danoise

Année	Navires de ligne	Frégates	Nombre de canons	Nombre de marins
1720	24	12	2172	15.000
1746	29	13	2580	19.000
1780	33	18	2602	23.000

Cela représente déjà une force assez importante si on la compare avec la marine Hollandaise qui pour vers les années 1780 ne comptait que 11 navires de lignes. Bien sûr, ces effectifs ne sont pas comparables avec la centaine de navires de ligne de la Royal Navy et les soixante-dix de la Marine Royale, mais il faut pondérer cela par un avantage important du Danemark. Contrairement à la France ou à la Grande-Bretagne, ce pays n'avait pas d'Empire colonial à défendre puisqu'il ne faisait pas partie des belligérants Européens, cependant, il faut noter qu'en-dehors de l'Europe il disposait quand même d'un empire, avec la possession du Groenland, mais aussi de forts et comptoirs en Afrique et enfin d'Iles dans les Antilles qui forment aujourd'hui les Iles Vierges Américaines, ce qui faisait que sa flotte était concentrée en un seul point alors que la France et la Grande-Bretagne avaient leurs flottes réparties aux quatre coins du monde. À titre d'exemple et de comparaison, trente-trois navires de lignes étaient la force combinée de la flotte française et de la flotte espagnole à la bataille de Trafalgar. Contrairement à la France ou à la Grande-Bretagne, ce pays n'avait pas d'Empire colonial à défendre puisqu'il ne faisait pas partie des belligérants Européens, cependant, il faut noter qu'en-dehors de l'Europe il disposait quand même d'un empire, avec la possession du Groenland, mais aussi de forts et comptoirs en Afrique et enfin d'Iles dans les Antilles qui forment aujourd'hui les Iles Vierges Américaines, ce qui faisait que sa flotte était concentrée en un seul point alors que la France et la Grande-Bretagne avaient leurs flottes réparties aux quatre coins du monde. À titre d'exemple et de comparaison, trente-trois navires de lignes étaient la force combinée de la flotte française et de la flotte Enfin à la bataille de Trafalgar. Contrairement à la France ou à la Grande-Bretagne, ce pays n'avait pas d'Empire colonial à défendre puisqu'il ne faisait pas partie des belligérants Européens, cependant, il faut noter qu'en-dehors de l'Europe il disposait quand même d'un empire, avec la possession du Groenland, mais aussi de forts et comptoirs en Afrique et

enfin d'Iles dans les Antilles qui forment aujourd'hui les Iles Vierges Américaines, ce qui faisait que sa flotte était concentrée en un seul point alors que la France et la Grande-Bretagne avaient leurs flottes réparties aux quatre coins du monde.

Il est alors possible de se demander : comment la Marine Royale Danoise recrutait-elle ses équipages ? Pour répondre à cette question, il faut remonter en 1615 avec la mise en place du *Holmens faste stok*⁶⁷⁴, il s'agissait d'un enrôlement des marins dans une forme de Milice qui pouvait être utilisés sur les navires en cas de besoin. Cette pratique est assez similaire à ce qui se faisait dans l'armée, à s'avoir intégré des marins dans un régiment permanent qui était loger dans des baraques sur l'archipel d'Holmen, d'où le nom du système de recrutement, quand ils ne servaient pas sur des navires, ils pouvaient travailler dans les l'arsenal, et bien sûr monter la garde et s'entraîner aux manœuvres.

Le mode de recrutement naval au Danemark est donc un mode de recrutement original. Il ne peut pas être comparé à celui de la France. Certes, il s'agit dans les deux cas d'une forme d'enrôlement des marins, mais en France les marins restaient chez eux à disposition de la marine et après 1720 sans aucun salaire, alors qu'au Danemark, il s'agissait d'un véritable régiment recruté, payé et logé dans le port en échange de travail et d'entraînement. En fait, si l'on devait mettre en avant un point de similitude, il serait possible de dire que le recrutement naval au Danemark étant le même que celui de l'armée, il serait alors proche du recrutement naval en Suède qui était aussi le même que celui de l'armée.

Enfin, il faut préciser que quand le nombre de marins n'étaient pas suffisants dans la réserve ainsi constitué à Holmen, le gouvernement pouvait pratiquer la conscription en ce qui concernait les marins servants dans la marine marchande. Toutefois, si l'on considère la longue période de paix entre 1723 et 1807, alors on peut dire que durant la période de notre étude, cette possibilité a été très peu utilisée, pour ne pas dire jamais.

⁶⁷⁴ *Ibid.*, p 240.

Deuxième partie

Les autres méthodes de recrutement

Chapitre IV : Comparaison avec l'armée de terre et utilisation de soldats à bord.

Dans le cadre d'une étude comparative, le but de mettre en parallèle plusieurs aspects. Il est possible également d'amener cette perspective sur un autre terrain, en étudiant les différences avec un autre organe national assez gourmand en hommes, l'armée. Cela permet d'une interrogation sur le mode de recrutement des armées au XVIII^e siècle, mais aussi de chercher à savoir si les méthodes de recrutement de l'armée de terre ne seraient pas transférables à la marine.

A. Le recrutement militaire

- Comment recruter le gros des armées ? La vision littéraire

Comme dans le cadre naval, la littérature peut donner des informations sur ce fait.

Un de ces exemples est l'œuvre de Voltaire, et plus particulièrement *Candide*, dans le chapitre II de ce conte philosophique. 'Ce que devint Candide parmi les Bulgares.

Deux hommes habillés de bleu le remarquèrent : 'Camarade, dit l'un, voilà un jeune homme très bien fait et qui à la taille requise.' Ils s'avancèrent vers Candide et le prièrent à dîner très civilement. 'Messieurs leur dit Candide, avec une modestie charmante, vous me faites beaucoup d'honneur, mais je n'ai pas de quoi payer mon écot. — Ah monsieur, lui dit un des bleus, les personnes de votre figure et de votre de mérite ne payent jamais rien ; n'avez-vous pas cinq pieds cinq pouces de haut ? — Oui messieurs c'est ma taille, dit-il en faisant la révérence.- Ah monsieur, mettez-vous à table ; non seulement nous vous défrayerons, mais nous ne souffrirons jamais qu'un homme comme vous manque d'argent ; les hommes ne sont faits que pour se secourir les uns les autres. — Vous avez raison, dit Candide ; c'est ce que Monsieur Pangloss m'a toujours dit et je vois bien que tout est au mieux'.

'On le prie d'accepter quelques écus, il les prend et veut faire son billet ; on n'en veut point, on se met à table. 'N'aimez-vous pas tendrement ? — Oh! Oui répondit-il, j'aime tendrement Mademoiselle Cunégonde. — Non, dit l'un de ses messieurs, nous vous demandons

si vous n'aimez pas tendrement le roi des Bulgares ? — Point du tout, dit-il, je ne l'ai jamais vu. — Comment, c'est le plus charmant des rois et il faut boire à sa santé. — Oh! Très volontiers messieurs.' Et il boit. 'C'en est assez lui dit-on, vous voilà l'appui, le soutien, le défenseur, le héros des Bulgares ; votre fortune est faite et votre gloire est assurée'. On lui met sur-le-champ les fers aux pieds et on le mène au régiment.'⁶⁷⁵

Cette vision de Voltaire transmet bien sûr une certaine réalité de son époque, mais cette réalité est-elle la vérité de ce mode de recrutement ou la perception que les gens peuvent en avoir ? L'idée principale est exacte, à savoir que l'enrôlement dans l'armée, à la différence de la marine, n'est pas obligatoire. Pour s'engager dans l'armée, il faut accepter la prime « à l'engagement », en Grande-Bretagne, on parle du 'King Shilling', le shilling du roi. Pour rester dans la légalité, il faut que cette prime soit acceptée de plein gré, donc on ne peut pas forcer les gens à la prendre. En revanche, rien n'interdis de manipuler les futures recrues pour qu'ils prennent la prime, c'est l'exemple que nous livre Voltaire ici. Bien sûr, on sent clairement dans son texte la critique et l'ironie qu'affectionne cet auteur.

- **La réalité du recrutement militaire en Grande-Bretagne ?**

Nous avons vu la vision littéraire de ce recrutement rendu avec un certain brio par un des auteurs les plus marquants du XVIII^e siècle. C'est aussi une façon pour lui de rendre un certain hommage à la Prusse. En effet, cette nation allemande fut pendant une grande partie du XVIII^e siècle le modèle en ce qui concerne l'Armée de terre, ce qui culmina sous le règne de Frederick II, en qui Voltaire voyait le modèle du despote éclairé. Cependant, la description générale du modèle Prussien pourrait ne pas nécessairement correspondre à la réalité du recrutement militaire dans certains pays.

Dans son étude sur l'histoire des soldats britannique, Richard Holmes résume le recrutement de la façon suivante : « The business of recruiting has long been about flattery, seduction, persuasion, appeals to many virtues or patriotic duties, deception and simple bribery, though the blend is complex. Its precise mixture owes much to recruiters, the individuals who persuade a man to leave a life where individual interests matter most and to enter a narrower world where collective values are dominant, and there is usually someone on hand to tell you

⁶⁷⁵ VOLTAIRE, *Candide*, Chapitre II ce que devient Candide parmi les Bulgares.

when to get up and what to wear”⁶⁷⁶. Cette affirmation se traduit : “ le recrutement est depuis longtemps une affaire de flatterie, séduction, persuasion, appel à certaines vertus ou devoir patriotique, tromperie et corruption, cependant il s’agissait d’un mélange complexe. Ces composantes dépendaient beaucoup des recruteurs, ces individus qui persuadaient un homme de quitter une vie où les intérêts individuels étaient les plus importants, pour entrer dans un monde où les valeurs collectives étaient dominantes, et où il y avait usuellement quelqu’un pour vous dire quand vous lever et quoi porter. » Le recrutement à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle est immortalisé dans la littérature britannique par la pièce *The Recruiting Officer* de George Farquhar. C’est dans cette pièce que se trouve une chanson portant le titre *Over the Hill and Far Away*. La mélodie reste assez célèbre et les paroles furent légèrement transformées au moment des Guerres Napoléoniennes quand la chanson connut un véritable regain de popularité⁶⁷⁷. Le réalisme de la pièce est fondé sur le fait que l’auteur fut lui-même un officier en charge du recrutement

- **. The King’s Shilling.**

La description de Voltaire dans *Candide* et celle de Farquhar dans sa pièce sont assez similaires. Il est possible de trouver d’autres exemples du recrutement militaire en Grande-Bretagne et notamment des témoignages directs de personnes ayant été impliqués dans ce processus. C’est le cas du caporal Todd en 1758, qui observait un détachement de recrutement des marines. Il est vrai que les Royal Marines servaient sur la flotte britannique, pourtant, il s’agissait bien de soldats recrutés par l’armée. Voici ce qu’il rapporte : « They had begun drinking very freely... and they gave liquor away to anyone in the street or that would come in that I soon saw they were all upon the sharp and desired trepanning anyone they could. ... Therefore I cautioned several of my townsmen to avoid their company. But William Kerby of this town, being intoxicated with liquor, would enlist.”⁶⁷⁸ (Ils avaient commencé à boire très librement... Et ils offraient de la liqueur à toute personne dans la rue ou qui entraît à l’intérieur, je vis très vite qu’ils voulaient enrôler ainsi le plus de personnes possibles... C’est pourquoi, je

⁶⁷⁶ Richard HOLMES, *Soldiers, Army lives and loyalties from redcoats to dusty warriors*, London, Harper Press, 2011, p 267.

⁶⁷⁷ Richard HOLMES, *Soldiers, Army lives and loyalties from redcoats to dusty warriors*, *Op. cit.*.

⁶⁷⁸ Andrew CORMACK & Alan JONES, *The Journal of Corporal William Todd 1745-1762* Publications of the Army Records Society, vol. 18. London, Sutton Pub, 2001 p 311.

mettais en garde mes concitoyens d'éviter leur compagnie. Mais William Kerby étant ivre à cause de liqueur allait s'enrôler. Cette pratique reste assez proche de celle que décrit Voltaire. Le caporal en question affirme lui-même qu'il était originaire de la ville ou tout du moins de la région où son détachement était envoyé faire le recrutement. En Grande-Bretagne, de nombreux régiments de l'armée avaient une attache territoriale assez claire, c'est pourquoi en 1782 en plus de son numéro, chaque régiment reçut un titre régional⁶⁷⁹, ainsi, le 45^e régiment d'infanterie était le régiment du Nottinghamshire et le 52^e celui d'Oxfordshire⁶⁸⁰, cela marque une certaine différence avec le recrutement maritime, dans le sens où aucun navire n'avait vraiment d'attache territoriale, mais était posté en fonction des besoins du service.

Les arguments pour encourager les hommes à s'engager étaient nombreux, l'assurance d'être logé et nourris de manière régulière, mais aussi celle d'une paye stable sans compter l'attrait financier immédiat de la prime à l'engagement. Le montant de cette prime a varié au cours du XVIII^e siècle, dans la fameuse chanson de la pièce de Farquhar, les vers parlent de 20 shillings sur le tambour pour tous ceux qui seraient volontaires pour rejoindre l'armée. Il est possible de mettre en avant que de faire boire les recrues potentielles facilitait le recrutement, mais cela permettait aussi de faire éventuellement des économies sur la prime, en sachant que dans ce cas le détachement en charge du recrutement empochait la différence⁶⁸¹. Cela marque une similitude avec le recrutement maritime, où les volontaires recevaient une prime à

l'engagement qui n'était pas limité par la loi, mais par le principe de l'offre et la demande.

Sur le plan pratique comme le montre également la pièce en question, le colonel du régiment recevait un mandat l'autorisant à pratiquer le recrutement en dehors de la ville de Londres. Ensuite, il envoyait un détachement souvent composé d'un officier, d'un sergent et de plusieurs caporaux ou soldats. Cela montre une certaine similitude avec le recrutement maritime, un navire ou un press gang recevait un mandat pour pratiquer le recrutement et ensuite détachait un groupe sous la conduite d'un officier et souvent avec la participation d'un ou plusieurs officiers-mariniers ou assistants. La grande différence venait du fait que dans le

⁶⁷⁹ Richard HOLMES, *Soldiers*, Op cit, p 291.

⁶⁸⁰ Allan MALLINSON, *The Making of the British Army*, London, Bantam Books, 2011, Appendix II pp 647-9.

⁶⁸¹ *Ibid.*, p 267-8.

cas de l'armée le mandat autorisait le recrutement de volontaires, la marine n'avait pas besoin de mandats pour les volontaires, mais pour la pratique de la press.



The King's Shilling, c1770, National Army Museum London

Cette peinture à l'huile représente le recrutement de volontaires dans l'armée Britannique, elle date de 1770, ce qui la place entre la guerre de Sept Ans et le Guerre d'Indépendance Américaine. Au centre de l'image, on peut voir deux officiers, reconnaissable à leurs uniformes ainsi qu'un soldat avec un tambour, qui entourent un homme. Le fait que l'homme soit en train de serrer la main à l'un des deux officiers semble suggérer qu'il vient en fait de s'engager dans le régiment. La femme à ses côtés voudrait probablement l'en dissuader, c'est pourquoi le joueur de tambour essaye de l'éloigner de l'homme. Il faut préciser qu'il était plus facile de quitter l'armée que la marine. En effet, il y avait la possibilité de rompre son engagement, cela incluait une pénalité financière après six mois, mais aucune pénalité avant cela⁶⁸², ce qui souvent voulait dire qu'il y avait souvent un important nombre de recrues qui ne devenait jamais des soldats⁶⁸³.

Il existe plusieurs manuels ou instructions qui donnent des informations sur les méthodes de recrutement des volontaires dans l'armée Britannique et donc de continuer la

⁶⁸² *Ibid.*, p 289.

⁶⁸³ Allan MALLINSON, *The Making of the British Army, Op. cit.*.

comparaison avec la marine, ne serait-ce que sur la question des volontaires. On peut citer les instructions pour le recrutement du 93^e régiment d'Infanterie qui apparaissent dans les mémoires et les papiers du colonel Samuel Bagshawe qui ont été réédités en 1991⁶⁸⁴. C'est un exemple intéressant parce que cette personnalité est un des rares exemples d'un homme qui au XVIII^e siècle qui s'étant engagé comme simple soldat, finira sa carrière pendant la guerre de Sept Ans en tant qu'officier, grimant jusqu'au rang de colonel.

Un autre exemple des instructions pour le recrutement des soldats apparaît dans un ouvrage portant le titre *The Military Guide for Young Officers*, écrit par Thomas Simes et paru en 1776⁶⁸⁵, cet ouvrage se veut être un véritable dictionnaire militaire de son époque (voir annexes)

Il est possible de comparer ces instructions pour le recrutement des soldats avec les instructions imprimées pour la pratique de l'impression et destinées aux lieutenants de marine dont la traduction se trouve en annexe.

Ces deux instructions sont différentes sur de nombreux points. Dans un premier temps, il faut constater que les instructions pour le recrutement de soldats font mention d'une taille minimale pour les soldats, mais aussi de nationalité et de religion. Les instructions pour la marine n'en font pas mention. Il faut quand même noter sur le plan de la nationalité que la loi n'autorisait en principe que de presser des marins originaires de la Grande-Bretagne, mais il n'y avait aucune règle interdisant à la Navy d'accepter des étrangers comme volontaires.

Cependant, ce qui est peut-être le plus visible est les similitudes. Ces deux documents mettent en avant le côté organisé et administratif du recrutement qu'il soit maritime ou militaire, avec des listes, de régulations et des comptes à rendre. Il faut également souligner que les instructions pour le recrutement maritime insistent beaucoup sur la santé et les rations des nouveaux marins levés, ce qui s'explique par la volonté de ne pas perdre trop de marins avant même qu'ils arrivent à bord des navires du roi. Ces pertes peuvent en partie expliquer les différences entre le nombre de marin « borne » et « mustered ».

Ce ne sont pas les seules instructions qui existent, il s'agit des instructions imprimées, publiées en 1760, mais il y a d'autres exemples manuscrits datant du mois juillet 1761⁶⁸⁶ qui

⁶⁸⁴ Samuel BAGSHAWE & A. J. GUY, *Papers of Colonel Bagshawe: Colonel Samuel Bagshawe and the Army of George II, 1731-62* Publications of the Army Record Society, London, Sutton Publishing, 1991.

⁶⁸⁵ Thomas SIMES, *The Military Guide for Young Officers*, Philadelphia, Humphrey, Bell & Atken, 1776, usarchives.org, p 205-10.

⁶⁸⁶ NMM ADM/A/2525.

concernent les lieutenants envoyés dans plusieurs villes et ports et dont la traduction est également présente en annexe

Ces instructions sont différentes des précédentes et concerne plus particulièrement les lieutenants qui opéraient à terre, à la tête d'un press gang. Là encore, il n'y a pas de mention de religion, de taille ou de lieu de naissance dans ces instructions. En fait cela est dû particulièrement au fait que le but principal du recrutement maritime était de trouver des personnes dont le métier était déjà en rapport avec le monde de la mer.

Le mandat de recrutement

Dans son ouvrage sur l'armée, Thomas Simes reproduit également le texte d'un mandat de recrutement qui porte le titre de *Beating Order*⁶⁸⁷.

Dans le cadre du recrutement maritime, il n'y avait pas de mandats pour le recrutement de volontaires. C'est pourquoi, les archives de l'amirauté n'ont aucun document de cette sorte ; cependant, il reste possible de faire une comparaison avec un mandat donné pour l'impressment dans la marine. Il ya deux types de documents de ce type dans cet ouvrage, un type se trouvant dans le Kent et permettant à un press gang indépendant de tout navire de pratiquer le recrutement forcé et un autre type donné au capitaine d'un navire particulier pour pratiquer le recrutement forcé pour compléter son équipage. Dans un souci d'exactitude, il apparaît que ce soit ce second type qui soit le plus approprié, car le mandat de recrutement de l'armée était adressé à un officier particulier pour un régiment particulier.

Pour mémoire et afin de faciliter la comparaison, le texte d'un de ces mandats présenté dans le côté administratif de l'impressment et disponible en annexe.

Le premier constat est que le mandat de recrutement dans l'armée vient directement de l'autorité du roi, c'est pourquoi l'ordre est donné à la cour de St James, il ne vient pas du bureau du commandant en chef (professionnel) de l'armée qui se trouvait aux Horse Guards. En revanche, comme le montre l'entête du mandat d'impressment, il venait du bureau du Premier Lord, le Grand Amiral de Grande-Bretagne et donc de l'Amirauté, il s'agissait d'un poste politique le Premier Lord étant en fait le ministre de la marine du gouvernement élu au parlement. Cependant cette distinction disparaît très vite, en effet ce mandat d'impressment était délivré à la suite d'un ordre du Conseil de Sa Majesté. Ainsi malgré le fait que le pouvoir

⁶⁸⁷ Thomas SIMES, *The Military Guide for Young Officers*, Op cit, pp 205-2010. (voir annexes)

politique en Grande-Bretagne dépendait largement du gouvernement et du parlement, le recrutement maritime et militaire se faisait sous l'autorité du monarque, c'est donc le roi qui même seulement en titre donnait sa légitimité au recrutement. Un autre point commun était que la validité de ce mandat était limitée dans le temps. Un temps qui pouvait être plus court dans le cas de la marine. Cela pouvait s'expliquer par des besoins stratégiques, d'avoir une escadre complète, mais aussi des problèmes de vent dominants et de courants qui faisaient que parfois des navires qui partaient trop tard dans la saison pouvaient rester bloqués pendant plusieurs jours ou plusieurs semaines au port ou dans la Manche. Enfin, un dernier point commun est l'ordre du pouvoir concernant les Magistrats et les officiers civils, qui devaient dans un cas comme dans l'autre prêter au recrutement toute l'assistance nécessaire.

Il y avait aussi certaine différence entre ces deux mandats. En effet, le mandat d'impressment précise quelles sont les catégories de personnes qui pouvaient être pressées dans le service, à savoir : « Des marins, des gens de mer ou encore des personnes dont l'occupation est de travailler sur des bateaux ou vaisseaux navigants sur les rivières » ; tandis que le mandat de recrutement de l'armée ne mentionne que le terme de volontaire. Cette différence peut s'expliquer par la différence de méthode de recrutement, en effet, il était nécessaire pour un recrutement forcé dans le service de préciser qui pouvait légalement être pressé dans le service, une précaution qui n'était pas nécessaire pour des volontaires. De même, le mandat d'impressment donne très clairement la somme que l'officier en charge du recrutement devait verser aux marins pressés comme avance à l'engagement. Dans le cadre du recrutement militaire, le mandat ne fait rien de la sorte. Cette différence vient également de la méthode de recrutement, dans le cadre des volontaires, la prime à l'engagement était libre et décidée sur des bases proches de celles de l'offre et la demande. Cela ne doit pas opposer toutefois le recrutement militaire et le recrutement naval, en effet, quand la marine recrutait des volontaires, elle offrait elle aussi des primes à l'engagement sur la base de l'offre et la demande, ce qui a parfois été critiqué comme le montre Daniel James Ennis.

Enfin, une autre différence entre ces deux mandats était la capacité de recrutement. Dans l'armée, l'officier et le détachement en charge du recrutement ne pouvait recruter des volontaires que pour un seul régiment, celui dont il fait partie alors que dans la marine, le détachement pouvait recruter pour leur propre navire, mais aussi pour d'autres navires de la même station ; avec quand même un point en commun, celui du nombre de personnes qui était limité en fonction des besoins du navire ou du régiment.

Le discours du recrutement

Déjà très riche en informations, l'ouvrage de Thomas Simes, reproduit également un discours du recrutement dans l'armée. Comme vu dans les instructions pour le recrutement, à la différence de la marine, il n'y avait pas de poster pour le recrutement volontaire ; au contraire, le détachement utilisant le son du tambour et du fifre pour attirer l'attention du public dans les villes ou villages, puis ensuite se servaient du discours en question pour faire passer le message du besoin en homme. Cette pratique est proche de celle du crieur public et s'appuie donc sur une tradition orale. Cependant, puisque le scripte du discours est reproduit par Thomas Simes, il reste possible de comparer la rhétorique derrière le recrutement de volontaire, dans l'armée et dans la marine.

« A tous les braves aspirants héros, qui ont l'esprit au-dessus de l'esclavage et du commerce et l'inclination de devenir des gentilshommes en portant les armes dans le _____ régiment de Sa Majesté, commandé par le magnanime _____, venez devant le tambour où chaque gentilhomme volontaire sera gentiment et honorablement amusé et entrera présentement dans des bons logements et la paye. De plus, gentilshommes, pour votre meilleur encouragement, vous recevrez la somme de _____ en avance et une couronne pour boire à la santé de Sa Majesté et quand vous rejoindrez votre régiment, vous aurez un nouveau chapeau, armes, tissu et vêtements et toutes autres choses nécessaires au complet gentilhomme soldat. Dieu sauve leurs Majestés et le succès de leurs armes. »⁶⁸⁸.

Pour faire une comparaison, il est possible de le faire avec l'affiche pour le recrutement de volontaires de la marine de 1775 vue plus avant dans cette étude. Cela permet de comparer le vocabulaire utilisé dans le recrutement de volontaires que ce soit dans la marine ou dans l'armée. Au début du discours de l'armée, on peut entendre : « à tous les braves aspirants héros [...] devenir des gentilshommes soldats. ». L'affiche de la marine, quant à elle, commence par : « A tous les vrais cœurs de chêne du grand bleu » et un peu plus loin « les galants marins ». Cette terminologie répond à ce que Richard Holmes qualifie comme la partie de la flatterie lié au recrutement de volontaires. En effet, les expressions aspirants héros et cœur de chênes introduisent l'idée qu'en rejoignant la marine ou l'armée, on faisait partie d'une communauté d'hommes au-dessus des autres. Dans le même ordre d'idées, les termes gentilhomme et galant sont assez loin de l'image traditionnelle que l'on avait sur les marins où les soldats, comme le

⁶⁸⁸ *Ibid.*, pp 205-210

montre la citation célèbre du Duc de Wellington : « scum of the earth ». Il s’agissait plutôt de termes que l’on employait pour parler des classes plus hautes de la société. C’est donc une certaine forme de flatterie faisant du service dans l’armée ou la marine une forme d’ascension sociale. Toutefois, elle ne restait que théorique dans le but d’attirer des volontaires puisqu’il était très rare qu’un engagé comme matelot ou soldat puisse atteindre les rangs des officiers. En addition à la flatterie, le discours de recrutement et l’affiche pour les volontaires aborde le thème des avantages, en particulier l’avantage immédiat qui est mentionné dans les deux documents quand ils parlent d’amuser les marins ou les futurs soldats, le plus souvent cela prenait la forme d’une soirée à la taverne avec boissons et repas. Cependant, il est à noter une différence, le discours mentionne d’autres avantages, notamment la fourniture de logements et vêtements. Il ne faut pas penser que ces avantages n’existaient pas dans la marine, comme vu dans la seconde affiche de recrutement de volontaires qui mentionne les vivres, boissons et vêtements. Cette omission dans l’affiche de 1775 pourrait venir du fait que, contrairement au discours de recrutement de l’armée, elle s’adressait à des gens qui étaient déjà des marins et qui par conséquent connaissaient déjà les avantages à joindre un navire du roi. Ensuite, plusieurs arguments peuvent s’apparenter à la corruption, cela passe par la promesse d’un salaire régulier, mais aussi de la prime à l’engagement. De plus, ces deux documents abordent un appel au patriotisme avec de nombreuses références à l’honneur de servir le roi. Le roi était la légitimation du recrutement, il était aussi en Grande-Bretagne la figure derrière le patriotisme. Il est à noter que les deux documents datent des années 1775-1776, le roi était George III, avant la fin de la Guerre d’Amérique, il est possible de dire que ce monarque fut le plus populaire de la dynastie des Hanovre. Pour s’en convaincre, il est possible de se référer à l’ouvrage *George III a life in caricature*⁶⁸⁹. Dans la revue de cette publication par le journal *The Telegraph*, Matthew Dennison résume le point de vue des contemporains de ce souverain qui connut un long règne de plus de soixante ans⁶⁹⁰, on ne connaît à George III qu’une seule maîtresse dans sa jeunesse, vite abandonné pour une vraie fidélité à la reine. Il ne reste qu’une seule caricature de sa maîtresse et sur les plus de 200, il y en a fort peu avant la perte de l’Amérique⁶⁹¹. Une image qui contraste particulièrement avec les caricatures qui vont dépeindre le Prince de Galles qui sera le Régent puis le roi George IV⁶⁹². Le règne de George II eu lieu avant la grande époque

⁶⁸⁹ Kenneth BAKER, *George III : A life in caricature*, London, Thames and Hudson, 2007.

⁶⁹⁰ Matthew DENNISON “George III: Not much madness”, *The Telegraph*, 01/12/2007.

⁶⁹¹ *Ibid.*,

⁶⁹² Kenneth BAKER, *George IV: A Life in Caricature*, op cit.

de la caricature politique en Grande-Bretagne, aussi il n'y pas de caricatures de ce monarque, en revanche les mémoires de Lord Hervey⁶⁹³ et Horace Walpole⁶⁹⁴ rendent l'image d'un « bouffon faible gouverné par sa femme et ses ministres »⁶⁹⁵, cette vision contemporaine est un peu éloignée de la réalité, mais représente la pensée de l'époque. En revanche il faut noter que les caricatures étaient pour le XVIII^e et le début du XIX^e siècle un formidable moyen de toucher une large population, ce qui rend la popularité de George III en 1775-1776 encore plus visible. Enfin, il y avait un dernier point commun entre ces deux documents, à savoir la mention de l'officier commandant, que ce soit celui de ma flotte ou du régiment. Si la réputation de cet officier était bonne, cela pouvait faciliter le recrutement de volontaires.

Ainsi, la comparaison de ces deux documents met en avant que dans la marine comme dans l'armée, le recrutement de volontaires s'appuyait sur un certain nombre d'arguments communs et qui couvrent la plupart des éléments mentionnés par Richard Holmes.

• Pressé dans le service

En temps de guerre, il apparaissait que le recrutement volontaire n'était pas suffisant pour remplir les rangs de l'armée britannique, cependant, dans le sens le plus stricte, la conscription ne fut pas mise en place avant 1916⁶⁹⁶. Toutefois, cela ne voulait pas dire une absence de service forcé dans l'armée. En effet, en temps de guerre, il était possible que des hommes endettés ou sans emplois se retrouvent pressés dans l'armée⁶⁹⁷. Le terme pressé est sans équivoque en ce qui concerne le recrutement forcé et est également le même que celui employé dans la marine. Aussi il convient donc d'étudier les modalités de ce recrutement forcé, mais aussi de le comparer avec la pratique dans la Royal Navy.

Sous le règne d'Anne Ier, la loi qui permettait aux hommes arrêtés pour dettes de moins de cent livres de rejoindre la marine concernait aussi l'armée⁶⁹⁸, ce qui faisait que cette méthode

⁶⁹³ John Hervey 1696-1743, Lord du Sceau Privé et Ecrivain politique.

⁶⁹⁴ Horace Walpole Comte d'Orford 1717-1797, écrivain et historien Britannique

⁶⁹⁵ Jeremy BLACK, *George II: Puppet of the Politicians?* Exeter: University of Exeter Press 2007 pp 255-257.

⁶⁹⁶ Richard HOLMES *Soldiers*, op cit, p 302.

⁶⁹⁷ Richard HOLMES *Soldiers*, Op. cit..

⁶⁹⁸ Richard HOLMES *Soldiers*, Op. cit..

de recrutement était vraiment similaire. De plus, le Mutiny Act de 1702, prévoyait que les hommes graciés de la peine de mort devaient être remis à un officier en charge du recrutement dans l'armée⁶⁹⁹. Ces deux mesures ont un point commun, elles permettaient de vider les prisons. Cela permet de dire qu'au moins en partie, le recrutement dans la marine et dans l'armée venait des prisons. Il est toutefois possible de mettre en avant que ce n'était pas vraiment un recrutement forcé, car les personnes en question avaient le choix de ne pas s'engager dans l'armée. Sur le plan pratique, un témoignage d'époque apporte de nombreux renseignements sur cette pratique. Il vient des mémoires du Caporal Matthew Todd lors de son passage dans la ville de Reading dans le Comté du Berkshire⁷⁰⁰ : « Nous reçûmes un grand nombre de personnes pressé dans notre régiment, car le Constable les amène tous les samedis, le jour du marché, où nous avons un officier et un sergent, et un caporal, et douze hommes stationnés à l'hôtel de ville ou la cour de Justice de Paix siège, et tout homme qui est amené par le Constable, si notre officier l'approuve, est invité à s'engager. S'il accepte, l'officier lui donne une guinée et une couronne. S'il ne veut pas s'enrôler, le caporal le reconduit en geôle et le met dans un Trou Noir sans autre subsistance qu'une livre de pain par jour et de l'eau, une sentinelle postée à sa porte pour s'assurer que rien ne puisse lui être apporté de l'extérieur. Quand il est suffisamment amolli et accepte un jour de paye, il est libéré de cellule. S'il déserte ou n'obéit pas à la discipline, il est puni comme s'il s'était engagé, il y a une loi du parlement dans ce but (l'impressment). Tout jeune homme qui n'est pas à sa place ou qui a mi une fille enceinte, ou un mauvais caractère est sûr d'être amené devant la justice de paix, car le Constable reçoit une livre pour chaque homme. »

Ce témoignage renforce l'idée que le côté « volontaire » de l'engagement des prisonniers n'était volontaire que sur le papier.

En plus de cela, il faut citer un certain nombre de lois qui permettait de presser des personnes dans l'armée. Pour la période de cette étude, la guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance Américaine, il faut citer plusieurs lois, les Press Acts de 1755-1758 et les Recruiting Acts de 1778-1779. Une de ces dispositions est confirmée par le témoignage de Matthew Todd en 1758⁷⁰¹ : « Il y a une loi du parlement dans ce but (l'impressment). »

• Enfants Soldats ?

⁶⁹⁹ Richard Holmes *Soldiers, Op. cit.*

⁷⁰⁰ Mathew TODD, *Journal op cit*, pp 38-39.

⁷⁰¹ Mathew TODD, *Journal, Op. cit.*

Dans la marine, il y avait le recrutement d'un certain nombre de jeunes garçons, comme mousses, serviteur des officiers, ou encore, ce que l'on appelait en Grande-Bretagne les « Powder Monkey », c'est-à-dire des jeunes garçons dont le rôle durant les batailles navales était de transporter la poudre de la sainte barbe vers les canons. Cela permettait également de s'assurer de la formation d'un certain nombre de garçons à la profession de marin dans la Royal Navy. Les instructions sur le recrutement telles qu'elles sont reproduites dans le guide pour les Jeunes Officier de Thomas Simes⁷⁰² nous informent qu'il était possible de recruter des jeunes garçons dans l'armée pour servir de tambour ou de fifre. Les instructions donnent aussi à penser que ce type de recrutement pouvait servir de formation pour que ces garçons deviennent plus tard des soldats, puisque l'officier commandant pouvait quand il le jugeait approprier les faire devenir soldats de plein droit, sans devoir leur verser de nouvelle prime à l'engagement. Cela marque une certaine similitude avec la marine. Aussi, il apparaît comme possible d'explorer cette piste plus avant pour savoir s'il y avait d'autres points communs dans le recrutement de jeunes garçons.

Avant d'aller plus avant sur ce sujet, il convient de définir le terme garçon comme le montre les instructions pour le recrutement, l'âge minimum pour le recrutement des soldats était laissé libre au régiment. Cependant, au XVIII^e, il était généralement admis que l'âge minimum pour le recrutement des soldats était de dix-sept ans⁷⁰³. Il faut noter qu'à cette époque, il était difficile de vérifier l'âge des recrues, en effet, l'armée ne demandait pas de certificat de naissance avant 1875⁷⁰⁴. Malgré cela et un manque d'homme assez chronique dans l'armée, il n'y avait pas de garçons en dessous de dix-sept ans qui servait sciemment dans une position combattante⁷⁰⁵, c'est une chose comparable avec la marine, d'après N.A. M Rodger, l'âge minimum pour devenir marin était de seize ans⁷⁰⁶. Sur un échantillon de 541 marins pris sur 13 navires entre 1764 et 1782, il y avait moins d'1% de marins de moins de seize ans⁷⁰⁷. De même, la plupart des serviteurs, sur un échantillon de 82 garçons pris sur 9 navires sur la même période, avait entre 14 et 15 ans⁷⁰⁸.

⁷⁰² Thomas SIMES, *A Guide for Young Officers* Op cit, pp 205-210.

⁷⁰³ Richard HOLMES, *Soldiers*, Op. cit. pp 272-3.

⁷⁰⁴ Richard HOLMES, *Soldiers*, Op. cit..

⁷⁰⁵ *Ibid.*, pp 274-5

⁷⁰⁶ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op cit, pp360-2.

⁷⁰⁷ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op. cit..

⁷⁰⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op. cit..

- **Le recrutement militaire en France**

Au XVIII^e siècle, le système de la "guerre moderne" donnait à l'Europe de l'ouest un sentiment de sécurité collective⁷⁰⁹. En France, la guerre de Sept Ans a mobilisé bien moins de troupes que les guerres de la fin du règne de Louis XIV et on ne songe pas dans pays à faire de levée de masse. Cela ne voulait pas dire qu'il n'y avait pas en France de débat sur l'armée de métier avec la crainte que le recrutement militaire ne soit pas suffisant en temps de guerre. On estimait le besoin en hommes en France à 180 000 en temps de paix, le volontariat et le "racolage"⁷¹⁰ permettaient d'en trouver environ 150 000. Avec le recrutement de régiments étrangers, on arrivait à remplir les besoins. En temps de guerre, dans le cas des guerres limitées du XVIII^e siècle avant la Révolution, les besoins pouvaient monter entre 240 000 et 250 000 hommes⁷¹¹. Pour satisfaire les besoins, la méthode préférée était l'incorporation des milices provinciales dans l'armée. Une méthode qui ne donnait pas toujours satisfaction, d'autant plus que le recrutement devenait de plus en plus difficile au fur et à mesure que se déroulait le XVIII^e siècle. Des tentatives de recrutement professionnel comme l'institution des recrues nationales ne donnèrent pas satisfaction.

En France, il n'y avait jamais assez de volontaires pour effectuer une sélection. Mais la conscription ne fut jamais mise en place. Cela ne signifie pas nécessairement l'absence de recrutement forcé dans l'armée du roi.

- **Un recrutement rendu possible par la formation.**

Il faut souligner que cet exemple de l'armée n'est valable que dans le cadre du recrutement de l'infanterie. À cette époque et depuis longtemps, elle forme la grande majorité des effectifs, car depuis la bataille d'Azincourt, la place de la cavalerie est en recul face au développement des armes de jet, puis l'apparition et le développement des armes à feu utilisant la poudre. Ce mode de recrutement implique une faible sélection des recrues dans l'infanterie,

⁷⁰⁹ Maurice VAÏSSE, *Aux armes citoyens, conscription et armée de métiers des Grecs à nos jours*, Paris, Armand Colin, 1998, p 97.

⁷¹⁰ *Ibid.*, p 98.

⁷¹¹ Maurice VAÏSSE, *Aux armes citoyens, conscription et armée de métiers*, *Op. cit.*.

où il n'y a pas de formation préalable à avoir. La raison en est simple : un fantassin de l'époque doit savoir se servir d'un mousquet, ce qui implique d'apprendre le processus du chargement de cette arme avec les différentes étapes à exécuter. Il s'agit de pouvoir le faire le plus rapidement possible et de maîtriser l'usage de la baïonnette ; il faut savoir se mettre en formation, et marcher en cadence. Ce sont les connaissances de base, qui peuvent être enseignées aux recrues en quelques semaines. Là encore, pour s'en convaincre, il suffit de faire appel à la littérature et toujours à l'œuvre de Voltaire. « On lui met tout de suite les fers aux pieds et on le mène au régiment. On le fait tourner à droite, à gauche, hausser la baguette, remettre la baguette ; coucher en joue, tirer, doubler le pas et on lui donne trente coups de bâton ; le lendemain, il fait l'exercice un peu moins mal et ne reçoit que vingt coups, le surlendemain que dix et il est regardé par ses camarades comme un prodige »⁷¹².

On sent toujours la moquerie voltairienne. Mais au-delà de cela cet extrait permet de voir deux choses. La première est la facilité d'apprentissage des techniques de l'infanterie, la seconde la discipline de fer que l'on trouve dans l'armée.

Cet aspect continue dans la suite de ce chapitre : « Candide tout stupéfait ne démêlait pas encore trop bien comment il était un héros. Il s'avisait un beau jour de printemps de s'aller promener, marchant tout droit devant lui, croyant que c'était un privilège de l'espèce humaine, comme de l'espèce animale, de se servir de ses jambes à son plaisir. Il n'eut pas fait deux lieues que voilà quatre autres héros de six pieds qui l'atteignent, qui le lient, qui le mènent dans un cachot. On lui demanda juridiquement ce qu'il aimait le mieux d'être fustigé trente-six fois par tout le régiment, ou de recevoir à la fois douze balles de plomb dans la cervelle. Il eut beau dire que les volontés sont libres et qu'il ne voulait ni l'un ni l'autre, il fallut faire un choix ; il se déterminait en vertu du don de Dieu qu'on nomme liberté, à passer trente-six fois par les baguettes ; il essuya deux promenades. Le régiment était composé de deux mille hommes ; cela lui composa quatre mille coups de baguette, qui depuis la nuque du cou jusqu'au cul lui découvrirent les muscles et les nerfs. Comme on allait procéder à la troisième course, Candide n'en pouvant plus demanda en grâce qu'on voulût bien avoir la bonté de lui casser la tête ; il obtint cette faveur ; on lui bande les yeux ; on le fait mettre à genoux »⁷¹³.

La discipline dans la marine était elle aussi très rigoureuse. Cette discipline pouvait être un possible frein au recrutement naval, elle doit alors aussi en partie être un frein au recrutement militaire. Ce n'est donc pas vers ce facteur qu'il faut chercher une explication dans la différence

⁷¹² Voltaire *Candide*, Chapitre II, ce que devint Candide parmi les Bulgares.

⁷¹³ *Ibid.*,

de système, mais plutôt dans la capacité de l'armée de former rapidement et simplement ses soldats.

Dans la marine, une telle chose n'est pas possible, car pour être un marin efficace, il faut être capable d'accomplir un certain nombre de tâches compliquées sur un navire, et cela, par tous les temps y compris dans des situations difficiles avec du fort roulis, des coups de vent... Ce type de capacités est assez technique et vient avant tout de l'expérience, ce qui sous-entend le besoin d'un long apprentissage. La marine ne peut pas se permettre de garder des gens pour les former sur un processus à long terme, si bien qu'il est nécessaire de recruter des marins pouvant immédiatement servir et non des terriens. Il reste possible d'en recruter un nombre minoritaire, qui doit rester faible pour ne pas gêner la bonne marche du navire, ces 'terriens' pouvant à force de pratique et d'observation espérer acquérir certaines de ces techniques.

C'est là que l'on peut faire une différence avec les autres corps de l'armée : ainsi, pour faire partie de la cavalerie, il faut savoir monter parfaitement à cheval, mais aussi savoir se battre sur cet animal. Ce type de compétence nécessite de nombreuses années de pratique. Pour l'artillerie, la situation est similaire, car il faut avoir des connaissances en mathématiques pour calculer des angles, ou encore la portée des pièces.

Cette différence de recrutement lié au problème de la formation est confirmée par un capitaine de la Royal Navy, James Scott qui écrit : « Un marin ne peut pas, comme c'est le cas d'une recrue dans l'armée, être formé en six mois ; cela requiert plus que ce nombre en années pour former un marin tolérable. Il s'agit d'une profession embrassant des circonstances accidentelles et nouvelles, si bien que même les plus anciens pourront en tirer des connaissances imprévues⁷¹⁴ ».

La France eu de nombreuses fois recours à des soldats de l'infanterie pour compléter les équipages de ses navires. En particulier pendant la Guerre d'Indépendance Américaine. Cela apparaît au moment de la Bataille des Saintes, mais aussi sur les rôles d'équipages de nombreux navires. C'est le cas par exemple du Bretagne en 1778 qui embarquait à son bord des soldats du régiment de Normandie⁷¹⁵. C'est loin d'être un exemple isolé car si l'on regarde le rôle d'équipage du *Bien-Aimé* pour l'année 1777 et celui du *Réfléchi* pour la même année on trouve la mention de soldats parmi l'équipage⁷¹⁶. Sur le rôle d'équipage du *Bien-Aimé* à partir de 1780,

⁷¹⁴ J. SCOTT, *Recollections of ANaval life*, published in London in 1837, vol 2 p 296.

⁷¹⁵ AN Marine C⁶ 455 rôle d'équipage du Bretagne.

⁷¹⁶ AN Marine C⁶ 447 rôle d'équipage du Bien- Aimé et du Réfléchi 1777.

on trouve également la mention de “soldats de Penthievre”⁷¹⁷, régiment d’infanterie issu du changement de nom du Régiment de Toulouse en 1737.

L’utilisation de soldats ce faisait également sur les frégates de la Marine Royale, ainsi la *Gracieuse* désarmée en 1744 avait à son bord 44 soldats⁷¹⁸, La *Pomont* en 1755 avait 30 soldats à son bord⁷¹⁹ ou encore la *Topaze* qui avait 92 soldats à bord pour 102 matelots⁷²⁰. La constatation que des soldats se trouvaient à bord de frégates de la Marine Royale peut aussi se faire pour la période 1778-1783, ce qui correspond aux dates de l’engagement français dans la guerre d’Indépendance Américaine. On peut citer comme exemple la frégate *Charmante*⁷²¹, de la *Concorde*⁷²²

- Le cas particulier des Marines

Les officiers et les marins ne représentaient pas l’ensemble des forces combattantes sur les navires de la Royal Navy. Il faut également citer le cas particulier des Marines. Il s’agit d’un cas à part ; en effet, il s’agit de soldats de la mer, un mélange contradictoire. Faut-il considérer les marines comme des soldats ou comme des marins ? C’est une question difficile et un peu épineuse. Pour essayer d’y répondre, il faut étudier leurs rôles à bord d’un navire de guerre. Les marines servaient de sentinelles aux points stratégiques du navire⁷²³, comme la soute à poudre, la soute à alcool ou encore devant la cabine du capitaine. De fait, les marines servaient en quelque sorte de tampon entre les officiers et les marins⁷²⁴, ce rôle était renforcé, car ces soldats de la mer avaient également pour fonction de réprimer les mutineries au cas où ce genre d’évènement se produirait⁷²⁵. Cependant, dans la pratique lors d’une mutinerie, il n’était pas impossible que les marines choisissent leurs camps comme le faisait une partie de l’équipage. Sur tous les navires, le capitaine était l’officier supérieur des marines, même dans le cas où il y

⁷¹⁷ AN Marine C⁶ 646 rôle d’équipage du Bien-Aimé 1780.

⁷¹⁸ AN Marine C⁶ 1321, Frégates de Toulon.

⁷¹⁹ AN Marine C⁶ 1321, Frégates de Toulon.

⁷²⁰ AN Marine C⁶ 1321, Frégates de Toulon.

⁷²¹ AN Marine C⁶ 512, Rôle d’équipage de la *Charmante* (1778-79) et C⁶ 663 Rôle d’équipage de la *Charmante* (1780-81).

⁷²² AN Marine, C⁶ 519, Rôle d’équipage de la *Concorde* (1778-79) et C⁶ 755, Rôle d’équipage de la *Concorde* (1780-81).

⁷²³ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, *Op. cit.* p xxx.

⁷²⁴ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, *Op. cit.*.

⁷²⁵ *Ibid.*, pp 29-30.

avait un capitaine des marines⁷²⁶. Cela était rendu possible, car quand il était sur un navire, un capitaine de vaisseau avait un rang équivalent à celui de colonel dans l'Armée. Le Régiment des Marines fut placé sous le contrôle de l'Amirauté en 1755⁷²⁷ à cause de leur service sur les navires. De ce point de vue, il est possible de dire que les marines faisaient partie de la marine. Cependant, ils portaient des uniformes rouges, un mousquet et un équipement très proche de celui de l'armée, ce qui pourrait faire penser que le Régiment des Marines même sous le contrôle de l'Amirauté faisait partie de l'Armée. Cette idée serait renforcée par le fait que pour l'équipage les marines étaient un groupe à part, en effet, il y avait « un désamour héréditaire supposé entretenu entre les vestes bleues (marins) et les Homards (marines), car le marin est déclaré détester une marine comme le Diable déteste l'Eau Bénite⁷²⁸».

De fait, les marines n'étaient pas, à la différence des marins, recrutés par l'impressment, mais selon la même méthode que celle des soldats de l'Armée. Pour autant, cela ne veut pas dire que les marines étaient considérées comme des soldats. En réalité, il faut suivre la pensée des marins qui voulait que les marines ne soient ni des marins, ni des soldats, mais une troisième classe entre les deux. L'existence de cette classe un peu à part faisait que pour les marines, la possibilité de promotion était très limitée. Dans le cas du « private » le simple soldat, cette possibilité était quasiment inexistante⁷²⁹, ce qui représentait une véritable inégalité et un grand désavantage par rapport aux marins qui servaient sur les mêmes navires qu'eux.

⁷²⁶ *Ibid.*, pp30-31.

⁷²⁷ *Ibid.*, p xxx.

⁷²⁸ Daniel. GOODALL, *Salt Water Sketeches, Being incident in the Life of Daniel Goodall*, Iverness, 1860, p 56.

⁷²⁹ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar*, Op cit, p 31.

B. Est-il possible de généraliser le système à la marine ?

- La prime à l'engagement.

Pourquoi ce système de prime n'est pas plus répandu dans la marine ? Il y a plusieurs réponses à envisager ici. Pour commencer, ce système ressemble fort au volontariat avec une prime à l'engagement. Or, le volontariat doit être considéré comme un échec total dans le cas de la France, et pour la Grande-Bretagne un échec partiel. Toutefois, un système de prime à l'engagement fut parfois mis en place en Grande-Bretagne, mais son efficacité doit largement être mise en doute⁷³⁰, car ces primes ne réussissaient pas à attirer les marins dont la Royal Navy avait réellement besoin. Les marins et marins qualifiés qui prenaient la prime se seraient sans doute portés volontaires de toute façon. De ce point de vue-là, la prime à l'engagement ne peut pas être considérée comme rentable, car elle consiste à donner plus d'argent à des gens qui se seraient peut-être engagés de toute façon.

De plus, cette prime à l'engagement n'attirait pas que les marins⁷³¹. Elle était aussi attractive pour des gens ayant besoin d'argent et n'ayant pas de réelle capacité à exercer un métier, c'est-à-dire, les personnes les plus pauvres et les moins qualifiées. Sur le principe, cela ressemble au '*Scum of the earth*' décrit par Lord Wellington et que l'on retrouve dans l'armée. Toutefois, il faut encore souligner la différence fondamentale entre ces deux institutions sur le temps de formation nécessaire.

La prime à l'engagement variant d'un navire à l'autre, d'une année à l'autre, ce facteur créait des tensions et des inégalités dangereuses pour la cohésion de l'ensemble du service. Étant donné les conditions de vie et de travail, de telles inégalités pouvaient déboucher sur des révoltes et des mutineries.

Cet état de choses est résumé et critiqué par un officier contemporain : "The most ill advised fatal measure even adopted by the government for manning the fleet. The Seamen who voluntarily entered, and fought some of the most glorious of our battles, received the

⁷³⁰ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang, Naval Impressment in eighteenth century British literature*, Op. cit. p23.

⁷³¹ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang*, Op. cit..

comparatively small bounty of £5. These brave fellows saw men, totally ignorant of the profession, the very refuse and outcasts of society, flying from the justice and the vengeance of the law, come on board with a bounty to the amount of £70⁷³².

On peut traduire cette citation par : « La plus mal avisée et fatale mesure jamais adoptée par le gouvernement pour fournir des marins à la flotte (la prime à l'engagement). Les marins qui s'étaient engagés volontairement et combattirent dans quelques-unes de nos plus glorieuses batailles reçurent une prime comparativement très faible de cinq livres. Ces braves virent des hommes totalement ignorant de la profession, les rebuts et les hors classe de la société, fuyant la justice et la vengeance de la loi, venir à bord avec une prime de 70 livres. »

Le bilan de ce genre d'expérience est donc plutôt négatif, car elle revient à dépenser de vastes sommes d'argent pour des résultats critiquables.

- **Le cas des mercenaires**

Une autre forme de recrutement dans l'armée peut être de faire appel à des mercenaires pour garnir les rangs. Dans ce cadre, il ne s'agit pas de recruter des éléments séparés par petits groupes pour les incorporer dans des bataillons déjà existants, car il paraît difficile de le faire particulièrement à cause des barrières de la langue. Donc, il semble plus logique d'avoir des bataillons entiers de mercenaires comme le King German Legion en Grande-Bretagne⁷³³, mais ce n'est pas le seul exemple, car on peut faire état de la présence des régiments de Gardes Suisses dans de nombreux pays européens dont la France⁷³⁴. L'engagement de matelots étrangers dans la marine pour compléter les équipages a existé. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter à la première partie de cette étude sur l'affirmation de l'idée de Marine Nationale en France, un des buts clairement énoncés de cette politique est d'empêcher les marins français d'aller chercher un emploi à l'étranger et ainsi de renforcer la puissance navale de nations pouvant être hostiles à la France.

Avec le développement du commerce maritime et des marines de guerre, les puissances navales ont cherché à garder leurs marins pour qu'ils servent dans leurs propres flottes avec

⁷³² *Ibid.*, p25.

⁷³³ King German Legion (KGL) après l'invasion de Hanovre en 1803 par Napoléon, l'armée de ce pays allemand fut dissoute, aussi les soldats voulant continuer à combattre Napoléon se rendirent en Grande-Bretagne.

⁷³⁴ Soldats suisses utilisés en France comme Garde de la maison du roi depuis 1573, mais aussi dans des régiments combattants.

l'augmentation du nombre de navires qui entraîne un accroissement des besoins en hommes. De sorte qu'il est quasiment impossible d'avoir des excédents ayant besoin de chercher un emploi en dehors des frontières.

De plus, s'il ne fallait pas que les marins de France ou de Grande-Bretagne puissent aller servir à l'étranger, ces puissances pouvaient tenter de recruter des groupes de marins étrangers, même si ce n'était pas toujours une réussite.

- **Résultats de la comparaison**

On voit donc que si les armées de la même époque disposent d'une gamme de possibilités de recrutement plus large que la marine, cela ne veut pas dire qu'elles n'avaient pas elles aussi des problèmes pour recruter des soldats.

Ensuite, en règle générale, l'engagement dans l'armée est plus libre que celui dans la marine. Certes, si l'on regarde l'exemple de Voltaire, on voit que les sergents recruteur utilisent un certain nombre de ruses pour 'abuser' les jeunes recrues ; derrière cette ironie, se cache la vision d'une réalité, pour faire face au manque d'hommes, il fallait parfois faire preuve d'inventivité. Cependant, le principe reste intact et le futur soldat doit accepter la prime, ce qui lui laisse la possibilité de refuser. Le marin, que ce soit en France ou en Grande-Bretagne, devant les systèmes contraignants de recrutement ne peut pas le faire. Ainsi, ces mesures de suspension de la liberté ne touchent pas toutes les forces combattantes de ces deux pays, le recrutement forcé est une spécificité navale et c'est la première critique qui doit être faite, car c'est une cause d'inégalité.

Chapitre V : Du Travail forcé, recrutement d'esclaves et de prisonniers comme marins

Il y a une possible comparaison entre les révoltes des esclaves durant l'antiquité et le risque pour la société qu'aurait présenté la piraterie. Malgré la difficulté de ce genre d'exercice, des points similaires ont pu être mis en lumière. Pour continuer dans la société maritime, il faut parler d'un autre esclavage.

Avec le développement des empires coloniaux outre-mer, de nouvelles richesses ont afflué vers l'Europe, soit sous la forme de produit venant de la transformation de cultures agricoles comme le coton, le tabac, et le sucre ; soit par l'extraction de minerai dont l'or et l'argent. L'exploitation de ces ressources nécessitait une main d'œuvre importante et résistante.

La population native n'était assez nombreuse surtout après les grandes épidémies touchant certaines régions à cause de maladies venues d'Europe et contre lesquelles les populations locales n'étaient pas du tout immunisées. Dans le même ordre d'idées, les colons européens n'étaient pas assez nombreux. De plus pour que les produits soient largement consommés en Europe, mais aussi pour augmenter la rentabilité, il fallait que les coûts de production soient faibles, ce qui aurait voulu dire, dans le cas d'emploi de colons européens, des salaires relativement bas, ce qui n'aurait pas été attractif et donc n'aurait pas forcément généré un afflux de nouveaux colons. Un des moyens de trouver des travailleurs pour les plantations ou les mines était d'avoir recours à une main d'œuvre servile. La grande différence avec la période antique est que les esclaves n'étaient pas des prisonniers de guerre ou des membres de nations vaincues, mais des populations venant d'un autre continent : l'Afrique. Quel est le point qui amène cette comparaison ? Le point qui pose la possibilité d'une approche comparative est l'idée de travail forcé ; cependant, il peut y avoir aussi d'autres points similaires.

Un autre point permettant de poursuivre cette étude comparative entre l'esclavage vient de la vision du système de l'impressionnement en Grande-Bretagne, qui a été véhiculé par un certain nombre d'auteurs britanniques aussi bien au XVIII^e siècle qu'au XX^e et XXI^e siècle. D'un certain point de vue, l'ironie du système de recrutement est rendue plus frappante par l'association de la marine avec la liberté de la Grande-Bretagne telle qu'elle est célèbre dans des chansons patriotiques comme *Rule Britannia* :

Rule Britannia, Britannia rules the waves

Britons never shall be slaves

Ce qui se traduit littéralement par Britannia commande les vagues les Britanniques ne seront jamais des esclaves. Roy et Lesley Adkins sont eux aussi conscient de cette ironie en affirmant qu'en temps de guerre, la liberté de la nation reposait presque exclusivement sur une marine qui dépendait de la conscription des classes sociales les plus pauvres, une chose que beaucoup de personnes considérait être une forme « d'esclavage légalisé »⁷³⁵. Cette idée est également défendue dans ses mémoires par le Capitaine Pasley qui servit dans la Royal Navy entre 1778 et 1782, pendant la Guerre d'Indépendance Américaine. Il écrivit : « Poor Sailors – you are the only class of beings in our famed Country of Liberty really Slaves, devoted and hardly [harshly] used, tho' the very being of the country depends on you »⁷³⁶. Ce qui peut être traduit par : « pauvres marins, vous êtes la seule classe dans notre fameux pays de liberté qui est vraiment des esclaves, dévoué et utilisé dans des conditions difficiles pendant que le pays dépend de vous ».

Roy et Lesley Adkins, vont plus loin en donnant des justifications pour cette vision de l'impressment comme une forme d'esclavage légalisé. : « Impressment was certainly akin to slavery, as the men were forced to leave their families and their employment, with uncertain future ahead. Their period of service was indefinite –for as long as they were needed – and they were obliged to work every day with some respite on Sundays »⁷³⁷. Cela se traduit par : « l'impressment était certainement comparable du fait que les hommes étaient forcés de quitter leurs familles et leurs emplois avec un future incertain devant eux. Leur période de service était indéfinie, pour aussi longtemps que la marine avait besoin d'eux, et ils étaient obligés de travailler tous les jours avec seulement un peu de repos le dimanche ».

Cependant, il est possible de poser la question suivante : pourquoi faire une comparaison avec l'esclavage et pas avec la conscription, qui est une forme de service militaire forcé ? La réponse à cette question est apportée par un fameux tacticien qui utilisera massivement la conscription à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, Napoléon Bonaparte. Durant son exil à Saint Héléne, il fera la déclaration suivante à son chirurgien Irlandais Barry O'Meara qui la rapporte en Anglais : « You talk of your freedom. Can anything be more horrible than your pressing of seamen? You send your boats on shore to seize upon every male that can be found , who, if they have the misfortune to belong to the *canaille* [the rabble], if they cannot prove themselves *gentlemen*, are hurried on board of your ships to serve as seamen in all quarters of

⁷³⁵ Roy et Lesley ADKINS, *Jack Tar*, *Op cit*, p 44.

⁷³⁶ T. PASLEY, *Private Sea Journals 1778-1782*, London Toronto, 1931.

⁷³⁷ Roy et Lesley ADKINS, *Jack Tar*, *Op cit*, p 44.

the globe. And yet you have the impudence to talk about the conscription in France: it wounds your pride, because it fell upon *all ranks*”⁷³⁸. La traduction est : “Vous parlez de votre liberté. Est-il possible de trouver quelque chose de plus horrible que le fait de presser des marins ? Vous envoyez vos canots à terre pour saisir tous les males que vous pouvez trouver, qui, s’ils ont le malheur de faire partie de la *canaille* [la *racaille*], s’ils ne peuvent pas prouver être des *gentlemen* sont envoyés à bord de vos navires pour servir en tant que marins aux quatre coins du monde. Et pourtant vous avez l’impudence de parler de la conscription en France, cela blesse votre fierté, parce que cela touche *tous les rangs* » par tous les rangs, il faut comprendre toutes les classes de la société.

Cette explication et la vision de l’impresment comme une forme d’esclavage légalisé sont les raisons pour lesquelles il semble plus judicieux de faire une comparaison entre le recrutement maritime et l’esclavage.

De plus il faut également prendre en compte le manque chronique de marins dans le service, aussi bien pour les marines françaises que britanniques. Cette possible pénurie de marin était accentuée sur des théâtres lointains comme les Antilles ou l’Océan Indien où il était plus difficile de remplacer les marins perdus ou malade. Or dans ces régions du globe, l’esclavage représentait un vivier important de mains d’oeuvre et il est possible que parfois les marines aient recruté de forces des esclaves ou des esclaves libérés.

⁷³⁸ B.E O’MEARA, *Napoleon in Exile ; or a Voice from St Helena. The Opinions and Reflections of Napoleon on the most important events of his life and government in his own words*, vol 2, London, 1822, p 381.

A. La question des marins noirs

La présence de marins noirs est attestée dès la découverte même de l'Amérique. En effet, le musée Mémorial ACTe de Guadeloupe dans son exposition permanente se penche sur le destin quatre hommes noirs en Amérique et l'un d'entre eux est connu sous le nom de Jean le Portugais. Il fut marin à bord de plusieurs expéditions de Christophe Colomb notamment la première qui amena la découverte de l'Amérique.

Dans son ouvrage sur l'esclavage dans les colonies britanniques, James Walvin soulève un autre point qui a pu avoir un impact sur la Royal Navy et plus particulièrement sur le recrutement maritime, celui des esclaves marins. Ainsi, il écrit : "La ligne de vie des colonies esclavagistes était le lien maritime avec l'Afrique et l'Europe. La flottille de navires qui arrivaient et partaient tous les ans n'avaient pas seulement à leur bord des esclaves frais des côtes d'Afrique, mais également un certain nombre d'esclaves servant comme marins. La vue d'un marin noir était courante, pas seulement dans le commerce Atlantique, mais partout où les Européens faisaient du commerce et naviguaient.⁷³⁹ Pour illustrer cela, il donne un exemple particulier, celui de l'expédition Arctique du capitaine Phibbs en 1773 qui avait à son bord un marin noir du nom d'Olaudah Equiano, célèbre pour avoir tenu un journal qui sera publié sous forme d'autobiographie en 1789. Ainsi Olaudah Equiano fut peut-être le premier noir à s'aventurer dans les régions Arctiques⁷⁴⁰ .

Le fait qu'il y ait eut des esclaves servant comme marins dans la marine marchande au XVIII^e siècle eu un impact sur le recrutement dans la Royal Navy. En effet, la présence d'esclaves travaillant comme marins limitait le besoin pour les armateurs d'engager des marins professionnels, ce qui pouvait permettre un certain maintien de l'activité commerciale quand les marins venaient à manquer, mais aussi permettait de libérer des marins pour le service dans la Royal Navy.

Cette considération sur le recrutement soulève une autre question. L'usage d'esclaves servant comme marins dans la marine marchande pouvait donner l'idée à la Royal Navy de combler ses besoins en hommes. Mais est ce que cette pensée s'est transformée en réalité ? En d'autres termes, y avait-il des noirs servant dans la Royal Navy ?

⁷³⁹ *Ibid.*, pp 98-99.

⁷⁴⁰ *Ibid.*, p 99.

– Les mémoires d'Equiano, un esclave devenu marin



Portrait of abolitionist Olaudah Equiano. Print by Daniel Orme in *The Interesting Narrative of the Life of Olaudah Equiano, or Gustavus Vassa, the African*

Shakespeare a écrit dans une de ses pièces : « What's in a name ? That which we call a rose By any other name would smell as sweet ». Ce qui tendrait à dire qu'un nom n'est pas si important que cela. Il est possible de penser cela alors que notre nom est quelque chose de garanti et inaliénable. Mais pour les esclaves, le nom était le symbole même de la privation de liberté, les esclaves n'étaient pas autorisés à garder le nom qui leur avait été donné à la naissance et leurs maîtres leur donnaient un nouveau nom, souvent inspiré par des figures héroïques du passé. Ainsi Olaudah Equiano fut renommé Gustavus Vassa par son nouveau maître Michael Henry Pascal. Le choix de ce nom comporte une certaine dose d'ironie en lui-même, car il faisait référence au roi de Suède qui libéra son peuple du joug d'une puissance étrangère.

Olaudah était né vers 1745 dans ce qui est aujourd'hui le sud-est du Nigeria. Il fut réduit en esclavage alors qu'il était encore un enfant et il fut transporté aux Antilles. Puis après quelques jours après cela transporté à nouveau vers les plantations de tabac en Virginie. Il resta environ un mois dans cette colonie avant d'être vendu à Michael Henry Pascal un officier de la Royal Navy⁷⁴¹.

⁷⁴¹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Athens, Georgia, University of Georgia Press, 2005, preface p xi.

- **Marin de Guerre dans la Royal Navy**

Olaudah ou Gustavus entra dans le monde de la mer alors qu'il avait entre neuf et dix ans. Il est possible qu'il ait été acheté dans le but d'être offert comme un cadeau pour un des amis de Michael Henry Pascal en Angleterre⁷⁴². Selon son biographe, les années qu'Equiano passa en mer furent parmi les meilleures de sa vie et il donne une explication de cette affirmation : « L'autorité et l'ordre de la Royal Navy remplacèrent la tyrannie arbitraire des maîtres d'esclaves qui avaient eu le pouvoir de vie ou de mort sur lui. Les règles de la Navy s'appliquaient à ses supérieurs comme à lui [...] il avait perdu une famille, mais il en avait trouvé une autre dans la communauté des marins »⁷⁴³. Durant son premier voyage, il avait une position quelque peu privilégiée de serviteur personnel du capitaine. Entre 1755 et 1762, durant la guerre de Sept Ans, il passa la majeure partie de son temps à bord de différents navires de la Royal Navy, ce qui fait de lui non seulement un témoin des marins noirs et esclaves dans le Service, mais aussi de la Royal Navy durant ce conflit. L'apparition de cette guerre ne fut pas à proprement parlé soudaine, elle suivit une période de tension et de concentration des forces militaires et navales. Ainsi, la Royal Navy commença à pratiquer la « press » dès 1754. Durant un court voyage en mer entre l'île de Guernesey et le Nore où il devait rejoindre son maître le jeune Equiano fut témoin de cette pratique et la décrit plus tard dans son autobiographie publiée en 1789 : « le canot vint contre notre navire pour presser nos marins. Tous les hommes coururent se cacher. J'étais très effrayé à ce moment, et même si je ne savais pas ce que cela signifiait, ni quoi faire ni quoi penser, je courus me cacher moi aussi. Immédiatement le press gang monta à bord leurs épées à la main et fouillèrent le navire sortant les hommes par la force dans le canot. Finalement, je fus moi aussi découvert ; l'homme qui m'avait trouvé me tint en l'air par le talon pendant qu'ils s'amusaient avec moi, je pleurais et geignais durant tout le temps, mais enfin le second maître, qui m'accompagnait voyant cela vint à mon secours puis fut tout ce qu'il pouvait pour me calmer avec peu d'effet jusqu'à ce que je vis le canot s'éloigner. »⁷⁴⁴

Ce récit montre assez bien à quel point cette expérience fut impressionnante pour le jeune Oludah. Il donne une image directe de la violence parfois inutile du press gang,

⁷⁴² Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.* p 41.

⁷⁴³ *Ibid.*, p 45.

⁷⁴⁴ Oludah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Edited by Vincent CARRETTA, New York, Penguin Putnam, 2003, p 69.

particulièrement contre un jeune enfant que ce gang n'avait aucune intention de le presser. Sa façon de le décrire peu apparaître plus comique que dangereuse⁷⁴⁵, mais l'impression que cette expérience laissa sur le jeune homme ne l'empêcha de rejoindre son maître dans un press gang quelques années plus tard : « Un press gang, car nous avons besoin d'hommes pour compléter notre équipage »⁷⁴⁶. Il est possible que Michael Henry Pascal ait été un officier de press gang particulièrement agressif. Cette possibilité vient du fait qu'en 1760 Pascal fut poursuivi pour avoir pressé des civils, pensant qu'il s'agissait de déserteurs de la Navy.⁷⁴⁷

La position d'Olaudah Equiano comme servent du capitaine lui permit d'apprendre le plus de chose possible sur le monde de bois « J'étais étonné en effet de voir la quantité d'hommes et de canons. Toutefois, ma surprise diminua à mesure que mes connaissances augmentèrent. »⁷⁴⁸ Sa surprise et son évolution ne pouvaient être très différentes de celle d'un garçon blanc de son âge qui entrerait dans le monde naval pour la première fois. Il s'agit d'un autre point intéressant pour la question du recrutement maritime. Equiano en racontant son temps en mer dans son autobiographie met en avant comment un jeune garçon placé sur un navire devient un marin avec le temps. La marine cherchait à recruter des marins qualifiés pour servir sur les navires, c'était le but du press gang, trouver des marins qualifiés. Mais la Royal Navy devait penser au futur également, c'est-à-dire former de nouveaux marins. Il n'était pas possible de laisser cette tâche formatrice entièrement à la marine marchande ou à des marins locaux comme les pêcheurs. C'est pourquoi tout navire de la Royal Navy avait dans son équipage un certain nombre de garçons entre six et dix-huit ans. Avant 1764, il n'est pas possible de connaître exactement le nombre de jeunes garçons servant dans le Service, car avant cette date, l'Amirauté n'exigeait pas que les âges et lieu de naissance de l'équipage soient notés dans le rôle d'équipage.⁷⁴⁹ En revanche comme c'était le cas après cette date, il est possible de donner des chiffres et des statistiques.

Ainsi, il n'y avait pratiquement pas de serviteurs de moins de 12 ans. Le graphique suivant a été fait à partir de rôles d'équipage de navires en temps de paix et en temps de guerre⁷⁵⁰

⁷⁴⁵ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 51.

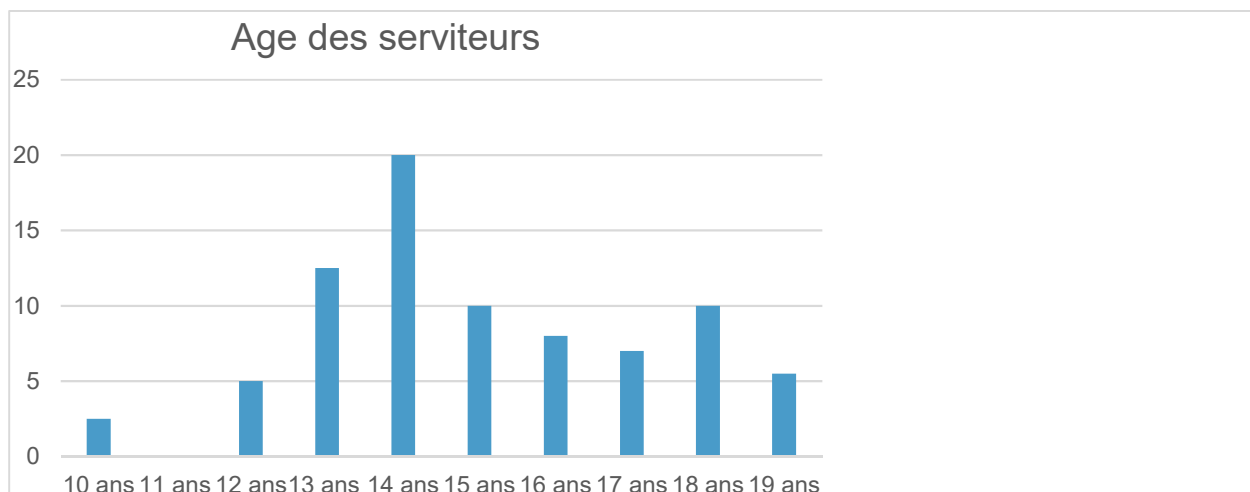
⁷⁴⁶ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings* Op cit, p 76.

⁷⁴⁷ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 51.

⁷⁴⁸ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Op. cit. pp 69-70.

⁷⁴⁹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 53.

⁷⁵⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op. cit. pp 363-4.



Ce graphique donne une idée de la répartition en âge des serviteurs à bord des navires. Cependant, cela ne donne pas une idée du nombre réel de serviteurs. Cette donnée est largement dépendante de la taille et du navire et de l'équipage. Un navire de 1^{er} rang, portant 100 canons et avec un équipage de 880 hommes comportait environ 50 serviteurs. Un sloop de 18 canons, avec un équipage compris entre 120 et 130 hommes comportait 18 serviteurs.⁷⁵¹ Ce chiffre est relativement important surtout si l'on considère que leur fonction supposée était de servir les officiers. En effet, le navire de 100 canons, prit comme exemple avait seulement un capitaine et six lieutenants ; le sloop de dix-huit canons, avait un capitaine et un lieutenant⁷⁵². À cause de cela, il apparaît que ces « serviteurs » ne représentaient pas uniquement la main d'œuvre domestique du navire. En fait même les jeunes servants effectivement les officiers n'avaient pas uniquement des tâches domestiques.⁷⁵³ Cela soulève la question suivante : pourquoi avoir autant de serviteur à bord ?

Pour répondre à cette question il faut d'abord en envisager une autre : qui sont les jeunes qui rejoignaient la Navy avec un poste de serviteur ? Cette catégorie regroupait en fait plusieurs types de personnes. Il y avait les fils de gentilshommes et de riches membres de la société qui voulaient faire carrière dans la Navy et devenir officier. Pour ce faire, il leur fallait passer du temps en mer avant de passer l'examen de lieutenant, ce temps était défini par l'Amirauté, au moins six ans en mer dont deux en temps en temps qu'aspirant ou que second maître⁷⁵⁴. Ainsi, la formation pour être officier de marine était une formation pratique une véritable forme d'apprentissage. Le nombre d'aspirants à bord d'un navire était limité, ce qui voulait dire que

⁷⁵¹ *Ibid.*, pp 350-52.

⁷⁵² N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁷⁵³ *Ibid.*, p 114.

⁷⁵⁴ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man, Op. cit.* p 46.

pour de nombreux officiers en devenir, joindre la Navy au poste de serviteur était une bonne façon d'apprendre le métier afin de réussir l'examen, mais aussi de passer du temps en mer et donc de satisfaire une partie du quota d'années nécessaires.

Cependant, les serviteurs à bord des navires n'étaient pas seulement des officiers en devenir, il y avait aussi des jeunes garçons voulant devenir marin dans la Royal Navy. Pour N.A.M Rodger, le métier de mari était un métier de jeunes hommes, aussi le meilleur moyen de l'apprendre était de le faire dès que possible. « Beaucoup étaient en mer dès l'âge de cinq ou six ans et virtuellement tous à partir de dix ou douze ans »⁷⁵⁵. Connaissant les conditions de vie et de travail des marins dans le Service, il convient de se demander quelles étaient les raisons pour un jeune garçon de s'engager sur un navire de guerre. Les deux principales étaient des raisons économiques et d'opportunité.

Les raisons économiques ; même si un serviteur ne recevait pas de paye, il y avait pour les jeunes garçons de la campagne certains avantages, notamment au niveau de la nourriture. Elle pouvait parfois venir à manquer du fait de l'imprévisibilité des voyages en mer. Cependant, quand les rations n'étaient pas réduites, le régime naval était considéré comme bon et en très bonne quantité par rapport aux standards de l'époque⁷⁵⁶. La nourriture était meilleure et en plus grande quantité que dans la marine marchande, le coût des victuailles pour un navire marchand était calculé à sept shillings par mois calendaire tandis que dans la Royal Navy vers 1750, il était de 25 Shillings par mois lunaire.⁷⁵⁷ Il est vrai que les vaisseaux de la Navy embarquaient plus de marins que dans la marine marchande, mais cela ne suffit pas à expliquer la différence de prix, d'autant plus que le Service pouvait acheter ses victuailles environ 12% moins cher.⁷⁵⁸ Il en allait de même pour les vêtements que les marins confectionnaient eux même à partir de tissu fournis à l'équipage⁷⁵⁹. Ensuite, vient la question du salaire, comme tous les apprentis, le serviteur ne recevait pas de salaire. Toutefois, il n'y avait pas de grades officiels dans l'équipage en dehors des officiers et des officiers-mariniers. La désignation des « ratings » ou catégories de l'équipage, marins qualifiés, marins ordinaires, terriens et garçons était faite par le capitaine du navire. Après quelques années de service en mer, autour de 15-16 ans, l'apprenti marin pouvait espérer devenir marin ordinaire et donc commencer à recevoir un salaire. Ces gages étaient particulièrement élevés pour l'époque notamment comparés aux gages des travailleurs

⁷⁵⁵ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p114.

⁷⁵⁶ *Ibid.*, pp 116-7.

⁷⁵⁷ *Ibid.*, p116.

⁷⁵⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁷⁵⁹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op citp 47.

agricoles⁷⁶⁰. Il y avait d'autres raisons économiques à ajouter à cela. Le Service offrait une des premières formes de « sécurité sociale », cela incluait des traitements médicaux quand le marin servait à bord d'un navire de guerre, des compensations financière en cas de blessures, de mutilations ou encore décès. De plus, il y avait l'opportunité de pension pour la vieillesse.⁷⁶¹

Ensuite, il y a la question de l'opportunité, dans l'esprit de nombreux jeunes garçons, la Navy était attirante. Il est possible de parler d'un certain romantisme de la mer. Voici ce qu'écrivait William Spavens : « Je pensais que les marins étaient des hommes particulièrement heureux d'avoir ainsi des opportunités de visiter des pays étrangers et de contempler la merveilleuse œuvre du créateur dans des régions terrestres éloignées. Je n'imaginai rien d'autre que des vents plaisants et des voyages prospères »⁷⁶². Le docteur Samuel Johnson écrivit que c'était une perversion de l'imagination, mais que beaucoup de garçons voulaient devenir marins néanmoins⁷⁶³. Il n'est pas difficile d'envisager le pourquoi, à cette époque beaucoup de personnes dans les campagnes ne se déplaçaient que rarement plus loin que les quelques villages voisins ou la ville la plus proche. La Navy était alors considérée comme la seule solution de voir le monde. Enfin il y avait la possibilité d'avancement dans la Navy⁷⁶⁴. Le Service était une des rares professions du XVIII^e siècle qui accordait plus d'importance aux talents, aux qualités, connaissances, potentiels et expérience plutôt qu'à la naissance, au statut social, à la fortune ou aux relations politiques.⁷⁶⁵ Ainsi un garçon rejoignant la marine dès son plus jeune âge et servant ensuite comme marin (faisant ainsi exception des serviteurs étant des officiers en devenir) pouvaient espérer devenir des officiers-mariniers comme le bosco, le charpentier, le cuisinier, le maître (navigateur) ou encore le purser qui étaient tous des spécialistes certifiés avec des responsabilités bien définies⁷⁶⁶. Mais il était possible de viser encore plus haut. En effet le cas de marins devenu aspirants puis officiers n'était pas inconnu⁷⁶⁷. Un cas célèbre est celui du capitaine James Cook, le fils d'un ouvrier agricole qui fut marin puis aspirant puis officier allant jusqu'au grade de capitaine de vaisseau dans la Royal Navy⁷⁶⁸. Le grade d'officiers dans le Service s'accompagnait d'une reconnaissance en tant que

⁷⁶⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op. cit. p 114.

⁷⁶¹ *Ibid.*, p 117

⁷⁶² William SPAVENS, *The Narrative of William Spavens, a Chatham Pensioner by Himself*, published in Lough in 1796, p 1.

⁷⁶³ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op. cit. p 115.

⁷⁶⁴ *Ibid.*, p 118.

⁷⁶⁵ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man* Op cit, P 46.

⁷⁶⁶ *Ibid.*, p 47.

⁷⁶⁷ N.A.M RODGER, *The Wooden World* Op cit, p 181

⁷⁶⁸ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 46.

Gentleman et donc « d'élites » de la société britannique⁷⁶⁹. S'engager sur un navire de guerre représentait donc une possibilité d'ascension sociale qui n'était pas possible dans d'autres professions y compris l'armée.

Pour Olaudah Equiano, rejoindre la Navy ne représentait pas un choix, mais c'était clairement une opportunité, celle de fuir la condition d'esclave agricole pour un monde où les règles étaient claires et les mêmes pour tous. Ce sentiment d'opportunité dans un nouveau monde était renforcé par certaines de ses activités : « Une grande partie de notre temps se passait à jouer »⁷⁷⁰. Il était notamment encouragé à boxer par le capitaine et l'équipage⁷⁷¹. Il pouvait ainsi se battre à égalité avec des garçons blancs et ses combats lui rapportaient entre cinq et neuf shillings par combat⁷⁷². Aucun esclave agricole dans les colonies ne gagnait de l'argent pour son travail.

Durant son temps sur le Roebuck Equiano suivit aussi la formation pour devenir marin, il apprit : « Durant notre croisière beaucoup de manœuvres du navire et plusieurs fois, je servis aux canons »⁷⁷³. Durant sa croisière le navire captura dix-sept prises de guerre, ce qui signifie que le jeune homme observa et participa à des combats navals. Vraisemblablement, les prises en question étaient des navires marchands et non des navires de guerre, mais cela donna à Equiano un goût pour l'action⁷⁷⁴.

En décembre, 1756 Michael Henry Pascal quitta le HMS Roebuck pour rejoindre le HMS Preston sur lequel il embarqua comme premier lieutenant le 7 janvier 1757. Il n'emmena pas Olaudah Equiano avec lui. Ce dernier fit une demande pour quitter le Roebuck qu'il obtint le 14 décembre 1757. Il fut transféré sur le Sloop Savage où il servit entre le 12 et le 21 janvier 1757⁷⁷⁵. Ce qui est intéressant, c'est qu'il fut entré dans le rôle d'équipage sous le nom Gusta Worcester, marin ordinaire⁷⁷⁶. Olaudah avait embarqué sur le Roebuck le 28 juin 1755, ce qui montre le temps qu'il lui avait fallu pour passer du statut de « boy » à celui de « ordinary seaman ». Durant cette période, Equiano était à Plymouth et il fut témoin d'un événement important dans le monde naval : « Le procès de l'Amiral Byng, que je vis plusieurs fois durant

⁷⁶⁹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*.

⁷⁷⁰ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings* *Op. cit.*, p 70.

⁷⁷¹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.* p 53.

⁷⁷² Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*.

⁷⁷³ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings*, *Op. cit.* p 70.

⁷⁷⁴ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.* p 53.

⁷⁷⁵ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*.

⁷⁷⁶ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*

celui-ci »⁷⁷⁷. Ce procès eu de multiples conséquences sur la société et la politique britannique. L'une d'entre elle fut un changement de gouvernement avec l'arrivée au poste de Premier ministre de William Pitt. Sur le plan naval, cela se traduisit par une politique plus agressive sur le plan naval, ce qui fit que Michael Henry Pascal eu de véritables opportunités de carrière, le 27 décembre 1757 après plusieurs postes de lieutenants Pascal fut nommé comme sixième lieutenant sur le HMS Royal George, l'orgueil de la Royal Navy, un premier rang de 100 canons lancé en février 1756. Equiano fut entré sur le rôle d'équipage de ce navire le 12 janvier 1758⁷⁷⁸ sous le nom de Gustavus Vasser⁷⁷⁹. Le 27 janvier 1758 Equiano, Pascal et l'ensemble de l'équipage du HMS Royal George furent transférés sur le HMS Namur⁷⁸⁰, le navire amiral du vice-amiral Edward Boscawen, un des commandants les plus distingué de son époque pour la prise de Porto Bello en 1739 ou encore le siège de Carthagène en 1741.

Cela montre un autre moyen de fournir des marins pour les navires de guerre dans la Royal Navy, le transfert des marins et d'officiers venant d'autres navires, c'est ce que N.A.M Rodger appelle le turn-over. Pour donner une idée de l'importance de cette méthode, il convient de donner quelques chiffres.

Tableau 22 - Origine des équipages

Navire	Marin pressés	Volontaires	Turn over	Total
<i>Achilles</i>	45 (6.5%)	365 (52.6%)	281 (40.5%)	694
<i>Ambuscade</i>	36 (4.1%)	526 (60.1%)	304 (34.7%)	875
<i>Arundel</i>	25 (6.3%)	127 (32.1%)	131 (33%)	396
<i>Elizabeth</i>	258 (36.4%)	431 (60.9%)	19 (2.7%)	708
<i>Hampton Court</i>	246 (17.7%)	809 (58.3%)	315 (22.7%)	1387
Total	610 (15%)	2258 (55.6%)	1050 (25.9%)	4060

⁷⁷⁷ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Op. cit. p 71.

⁷⁷⁸ BUCKLE MSS 101, log book of Captain Mathew Buckle, 1756-1758, West Sussex Record Office

⁷⁷⁹ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 60.

⁷⁸⁰ BUCKLE/102, A log book kept by Mathew Buckle while Captain of HMS Namur. 17 August 1758-16 July 1761

Ce tableau montre l'importance du transfert de l'équipage d'un navire vers un autre, le turn-over. Pour ces navires il était même plus important que l'impressionnement. Il montre également que le volontariat était la méthode préférée et la plus efficace dans la Navy représentant la majorité des marins sur ces navires. Une objection qui pourrait être faite est que ces chiffres pourraient venir de navires en temps de paix où le volontariat était plus facile et où il fallait trouver une occupation pour les marins restant dans la Navy (turn over). Pour répondre à cette objection, il est possible de voir la période sur laquelle cette étude a été faite.

Tableau 23 - Période d'étude

Navire	Période d'étude	Sources utilisés
<i>Achilles</i>	Janvier 1757-avril 1758	ADM 33/541
<i>Ambuscade</i>	Février 1755-mai 1761	ADM 33/544
<i>Arundel</i>	Mai 1758-janvier 1761	ADM 33/542
<i>Elizabeth</i>	Février 1755-décembre 1755	ADM 33/537
<i>Hampton Court</i>	Avril 1755-mai 1759	ADM 32/94

Ainsi, seul le *HMS Elizabeth* a été étudié sur une période avant la déclaration officielle des hostilités, mais à un moment où la Grande-Bretagne rassemblait ses forces en vue du conflit.

La flotte de Boscawen avait pour destination le Canada pour participer à un haut fait de la guerre de Sept Ans, le Siègle de Louisbourg.⁷⁸¹ De ce fait Equiano fut un témoin de cet événement et il en parle dans ces mémoires. Pour Vincent Carretta, le récit d'Equiano est cohérent avec les analyses historiques du Siègle de Louisbourg et représente donc une source fiable⁷⁸². Il décrit également une anecdote intéressante impliquant un autre héros de la guerre de Sept Ans le Brigadier Général Wolfe : « Le galant Général Wolfe à bord de notre navire [...] m'honora souvent avec d'autres garçons avec des preuves de son intérêt et une fois me sauva d'une punition par le fouet pour m'être battu avec un jeune gentleman ».⁷⁸³

Cette anecdote révèle plusieurs choses sur la Royal Navy, la première est une confirmation que les mêmes règles s'appliquaient à tout le monde y compris Equiano. La seconde vient du fait que selon les usages du XVIII^e siècle, il n'était pas acceptable de se battre

⁷⁸¹ Vincent Carretta, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Op. cit. p 61

⁷⁸² *Ibid.*, pp 62-63.

⁷⁸³ Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Op. cit. , p 73.

en dehors de sa classe sociale, c'est sans doute ce qui explique en partie la punition. Ainsi, en le sauvant de ces coups de fouet, le général aurait implicitement reconnu que de par son statut de serviteur, un poste parfois réservé à des jeunes gentlemen, Equiano aurait été l'égal de ce gentleman⁷⁸⁴. Cela confirmerait l'idée que certaines personnes au XVIII^e siècle accordaient plus d'importances aux compétences qu'au statut social.

Equiano était en mer également sur le HMS Namur au printemps 1759. Le navire faisait encore une fois parti de la flotte de Boscawen cette fois posté en Méditerranée pour surveiller la flotte française de Toulon et l'empêcher de rejoindre la flotte française de l'Atlantique. Ce poste sur le HMS Namur lui permit d'être témoin d'une des batailles navales les plus importantes de la guerre de Sept Ans, la Bataille de la Baie de Lagos qui eut lieu entre le 17 et le 19 août 1759 au large du Portugal. « Ma station durant l'engagement était dans l'entrepont avec un autre garçon pour apporter la poudre aux canons arrière et là, je fus témoin de l'horrible destin de beaucoup de nos compagnons, qui en un clin d'œil furent réduits en pièce pour et lancé dans l'éternité. Heureusement, je m'en sortis sans aucune blessure même si des boulets et des éclats de bois volèrent autour de moi durant tout le combat. Vers la fin de l'engagement, mon maître fut blessé et je le vis transporté en bas pour le chirurgien ; mais même si j'étais alarmé et que j'aurais voulu l'aider, je n'osais pas quitter mon poste.⁷⁸⁵ »

Cet extrait prouve que malgré son statut de serviteur Olaudah Equiano participait à différentes activités à bord du navire, faisant parti de son apprentissage de la profession de marin. Après la bataille de Lagos Michael Henry Pascal fut promu au rang de capitaine de frégate avec le commandement du vaisseau incendie Aetna qui en mars 1761 rejoignit la flotte commandée par le Commodore Keppel pour une attaque contre Belle Île en Mer.

Ainsi, l'entrée de l'esclave Olaudah Equiano dans la Royal Navy lui permit de voir deux actions majeures de la guerre de Sept Ans et de servir ou d'observer plusieurs commandants importants de ce conflit, Edward Boscawen, le général Wolfe et le commodore Keppel. Ce service dans la Royal Navy eu également une grande influence sur la vie et la pensée d'Equiano. Vers la fin de 1762, le jeune homme avait passé plus de la moitié de sa vie à bord de différents navires de la Royal Navy sur lesquels son statut d'esclave avait été caché⁷⁸⁶. Cela confirme l'idée que la Royal Navy était un service où l'esclavage était mal vu. De plus, à la différence de beaucoup d'esclaves, il avait bénéficié d'une grande liberté de mouvement ; il apparaît

⁷⁸⁴ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man* Op cit, p 63.

⁷⁸⁵ Olaudah EQUIANO, *The Interesting Narrative and Other Writings, Op. cit.* pp 83-84.

⁷⁸⁶ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man* Op cit, p 73.

qu'elle n'était pas plus limitée que celle des autres serviteurs des officiers. Pendant de longues périodes, il n'était plus sous la surveillance de son maître⁷⁸⁷. Tout cela tend à expliquer pourquoi il crut que son esclavage n'était que nominal et sa déception quand sa liberté lui fut refusé. Cela explique également son combat pour devenir libre⁷⁸⁸. Pour aller plus loin, son passage dans la Royal Navy définit pour Equiano ce que devrait être les relations entre les Européens et les personnes d'origine africaine. En effet pas, une seule fois, dans son récit détaillé de son temps dans le Service, il ne fait référence à un quelconque abus lié à sa couleur de peau, pas une seule fois, il ne se reconnaît comme victime de ce que l'on qualifierait aujourd'hui comme racisme.⁷⁸⁹ Au contraire, il mangeait les mêmes aliments, portait les mêmes vêtements, partageait les mêmes quartiers, recevait le même salaire, les mêmes bénéfices, les mêmes soins médicaux, accomplissait les mêmes tâches et devoirs et finalement avait les mêmes opportunités d'avancement que tout jeune garçon blanc dans le Service⁷⁹⁰. Vers la fin de 1762 Equiano avait atteint le statut de marin qualifié ce qui était plus que ce qu'avait accompli son ami blanc Baker⁷⁹¹. Cela tend à prouver l'égalité des possibilités dans la Royal Navy. Le Service était largement en avance sur les autres institutions du XVIII^e siècle, ce qui pourrait expliquer pourquoi autant de noirs auraient choisi de rejoindre la Navy, en tant qu'homme libres, mais aussi pour fuir l'esclavage.

La présence de noirs dans la Navy est dure à attester par les seuls documents officiels du Service. Si l'on ne sait pas qu'Olaudah Equiano ou Gustavus Vassa était un esclave d'origine africaine, il n'y aurait aucun moyen de le savoir avec le rôle d'équipage ou de paye des différents navires sur lesquels⁷⁹² En revanche, l'art de l'époque en donne plusieurs exemples. En revanche, l'art de l'époque en donne plusieurs exemples, comme la représentation de la mort de l'Amiral Nelson, mais il y en a d'autres comme Grog on Board a Ship.

En 1762, alors que l'Aetna approchait Deptford sur la Tamise, Equiano était très optimiste pour son futur, son passage dans la Navy avait été très instructif, à présent, il pourrait gagner sa vie comme un domestique, un barbier coiffeur ou un marin professionnel. Durant cette période de temps il avait aussi appris à lire, à écrire et quelques rudiments de mathématiques⁷⁹³, ce qui était rare parmi les marins et quasi inexistant parmi les esclaves.

⁷⁸⁷ VINCENT CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man, Op. cit.*

⁷⁸⁸ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man, Op. cit.*

⁷⁸⁹ *Ibid.*, p 72.

⁷⁹⁰ *Ibid.*, pp 74-75.

⁷⁹¹ *Ibid.*, p 72.

⁷⁹² *Ibid.*, pp 71-73

⁷⁹³ *Ibid.*, p 82

• Marin en temps de paix

Michael Henry Pascal au fait des espoirs de liberté du jeune homme n'avait aucune intention de libérer son jeune esclave. Equiano avait pris sa promotion au rang de marin qualifié comme un signe que son affranchissement était proche. Toutefois, il semblerait que cette promotion était en fait dû à la volonté de Pascal d'empocher plus d'argent puisqu'il confisquait la solde de son jeune esclave⁷⁹⁴. Ainsi, avant que le navire libère ses marins, Pascal plaça de force son jeune esclave dans un canot. Il est à noter la réaction des autres marins du navire qui furent sympathiques de la cause du jeune homme, lui offrant des mots d'encouragement et offrant une forme de résistance passive envers leur capitaine⁷⁹⁵, ce qui confirmerait une fois de plus l'attitude de la Navy face à l'esclavage. Pour ajouter à ce point durant ce trajet en canot Pascal demanda à plusieurs navires de recevoir le jeune homme et les navires refusèrent⁷⁹⁶. Finalement, le capitaine trouva un navire marchand se préparant pour un voyage vers Montserrat sous les ordres du capitaine Doran. Non seulement les espoirs d'Equiano furent détruits par cette décision, mais il se retrouvait à présent avec la perspective d'un retour à l'esclavage aux Antilles où il allait rester trois ans et demi. Les talents et compétences qu'il avait développées dans la Navy le sauvèrent de la terrible position d'esclave agricole. Durant ce temps de paix Equiano servit sur les Navires marchands d'un Quaker nommé King, d'abord comme esclave puis comme homme libre⁷⁹⁷. En septembre 1767, c'est en tant qu'homme libre qu'Equiano arriva à Londres. Dans son esprit, il était clair que pour quelqu'un de sa condition, la liberté ne pourrait être totale que loin des Antilles ou de l'Amérique du Nord. Le chemin de l'ancien esclave et de son ancien maître se croisèrent souvent à Greenwich, mais l'ancien maître et l'esclave ne partagèrent plus de relations, seulement du sarcasme et des récriminations.⁷⁹⁸ En mai 1768, le jeune homme décida que pour restaurer sa fortune, il devrait prendre un emploi de marin. Il trouva son premier poste sur un navire marchand en juillet 1768 en partance pour la Méditerranée. Durant ce voyage, il apprit la navigation avec l'aide du second maître⁷⁹⁹. Il resta sur ce navire entre 1768 et 1772, voyageant à travers l'Europe du Sud, France, Italie, Turquie, Portugal puis aux Antilles, notamment en Jamaïque et Nevis.⁸⁰⁰

⁷⁹⁴ *Ibid.*, pp 84-85

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p 85

⁷⁹⁶ Vincent Carretta, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*

⁷⁹⁷ *Ibid.*, p 121.

⁷⁹⁸ *Ibid.*, p137.

⁷⁹⁹ *Ibid.*, p 138.

⁸⁰⁰ *Ibid.*, pp 140-42.

Cette partie des mémoires d'Olaudah Equiano confirme l'importance de la marine marchande en temps de paix pour les marins afin de trouver du travail et donc de survivre. La marine marchande était confiante de ce fait. En effet, les gages d'un marin sur un navire marchand en temps de paix atteignaient à peine la moitié de ceux proposés en temps de guerre⁸⁰¹. Néanmoins, de part, ce travail, Equiano pouvait compter sur un salaire d'entre 25 et 30 shillings par moi, ce qui faisait entre £15 et £18 par an, nourri et logé.⁸⁰²

• Vers le Pôle Nord, la grande expédition

Après une courte période à terre travaillant pour un savant qui mettait au point une méthode pour dessaler l'eau de mer, nommé Dr Irving, Equiano retourna en mer. Il accompagna le Dr Irving dans une expédition maritime pour chercher une route vers les Indes passant par le Pôle Nord. Il y avait de nombreuses raisons pour monter ce genre d'expéditions. Avant la création du Canal de Suez, la seule route pour les Indes et l'Asie passait par le Cap de Bonne-Espérance au sud de l'Afrique ou par le Cap Horn au sud de l'Amérique du Sud. La découverte d'une telle route réduirait de plusieurs mois un voyage allé retour qui pouvait durer plus de deux ans. Cela représente un motif commercial important donc. Mais d'autres organisations trouvaient un intérêt dans ce genre d'expéditions. Les organisations scientifiques, comme la Royal Society y voyait une occasion d'augmenter les connaissances scientifiques. Enfin, les gouvernements voyaient la possibilité de découvrir des nouvelles terres ou des nouvelles routes offrant à la fois un prestige international et un possible avantage militaire et maritime. Cette expédition n'était pas la première du genre, au moins trois baleiniers avaient navigué au-delà des 80° nord de latitude.

Pour Olaudah Equiano, rejoindre cette expédition voulait dire s'engager à nouveau dans la Royal Navy, cette fois en tant qu'homme libre. Cette nouvelle entrée dans la Navy se faisait en temps de paix, une période où le Service n'avait aucun mal à trouver des marins qualifiés. Il est possible de dire que le jeune homme obtint cette position grâce à John Irving, mais cela représente néanmoins un nouvel exemple que la Navy accordait peu d'importance à la race. En effet, durant ce passage dans le Service personne ne vola la solde d'Equiano, nous pouvons

⁸⁰¹ *Ibid.*, p 138.

⁸⁰² Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*.

ainsi savoir grâce à son autobiographie combien il gagna réellement en accord avec sa position et ses compétences en tant que marin qualifié. A la fin du voyage, Olaudah Equiano fut payé £6 et 7 pence⁸⁰³. Afin de voir qu'il n'y avait aucune discrimination sur le salaire, il est possible de donner le salaire d'autres membres de l'équipage, tous marins qualifiés, Jonathan Syfax toucha £6 et Richard Yorke £4 7 shillings et 10 pence⁸⁰⁴ ; ces deux marins, comme Equiano, étaient noirs. Edward Stubbons, un marin qualifié de vingt-neuf ans, né à Londres toucha £5 et David Sowall un marin qualifié de vingt-sept ans, né à Derry en Irlande toucha £5 4 shillings et 4 pence.⁸⁰⁵ En fait, ces chiffres montrent que la solde d'Equiano fut plus importante que celle de certains autres marins qualifiés blancs. Cette différence n'est pas une question de « race » mais de qualification et d'expérience navale.⁸⁰⁶

Cette expédition était composée de deux navires bombes modifiés pour faire face à la glace, ce sont deux navires de tailles très modestes, ce qui voulait dire des équipages réduits, ce qui rend plus facile d'étudier leur origine. Le Racehorse, le navire sur lequel servit Equiano avait un équipage de quatre-vingt-dix hommes, cinquante d'entre eux était des marins. Cela incluait six marins venant de Suède, trois marins venant de Philadelphie en Amérique du Nord, un marin venant d'Amsterdam, un marin venant de Leghorn, un marin venant de Naples, un marin venant de Caroline du Sud, un marin venant de Virginie et deux marins ayant déclaré être né en Afrique, en plus des marins Anglais, Écossais et Irlandais⁸⁰⁷. Cette liste donne plusieurs informations sur le recrutement dans la Navy.

La première, est que contrairement à aujourd'hui, il n'était pas nécessaire d'être « Britannique » que ce soit des Iles Britannique ou des colonies pour servir dans la Navy comme le montre la multitude de nationalité servant à bord du Racehorse, une fois encore ce qui importait, c'étaient les qualifications. Il est nécessaire d'apporter quelques précisions sur ce point. Il y avait des limitations sur le point de la nationalité, aucune des nationalités citées au-dessus ne représentait des ennemis potentiels de la Grande-Bretagne. S'il avait, s'agit de Français ou d'Espagnols, les choses auraient été différentes.

La seconde est que certains marins venaient des colonies, ce qui est un point important. En effet, cela montre qu'en plus de permettre aux nations coloniales de développer un empire commercial, de se débarrasser d'une partie de leur population comme le préconise John Locke

⁸⁰³ *Ibid.*, p 148.

⁸⁰⁴ Vincent CARRETTA, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, *Op. cit.*

⁸⁰⁵ *Ibid.*

⁸⁰⁶ *Ibid.*, p 148.

⁸⁰⁷ *Ibid.*, p 147.

et que développe Michel Foucault dans sa théorie du Grand Enfermement et qui peut être illustré par l'exemple des filles du Roi au Canada Français, les économies locales dans les colonies participaient au développement de nouveau marin, augmentant ainsi le nombre qu'il était possible de recruter. Or, le but de ces expéditions maritimes était en partie de trouver de nouvelles terres colonisables, ce qui voulait dire sur le long terme potentiellement une augmentation du nombre de marins qu'il serait possible de recruter dans le Service, ce qui bénéficierait à la Navy.

Le Racehorse était un des deux navires à prendre part à cette expédition, le second était le Carcass, lui aussi un navire bombe modifiée. Sur ce second navire durant cette expédition servait une légende de la Marine Britannique de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e, même si au moment de cette aventure maritime, il s'agissait plutôt d'une légende en devenir, le jeune aspirant Horatio Nelson. Ainsi par sa présence dans l'expédition, Olaudah Equiano rencontra une autre figure majeure de l'histoire militaire britannique.

Sur le plan de la découverte d'une route vers le Pacifique et les Indes par le Grand Nord, cette expédition maritime fut un échec.⁸⁰⁸

- **Au delà d'Equiano, la réalité des marins noirs**

En Grande-Bretagne dans la seconde moitié du XVIII^e siècle l'art naval était particulièrement développé et courant. Il pouvait prendre de nombreuses formes, que ce soit la peinture,

⁸⁰⁸ *Ibid.*, p 150

la gravure ou encore le dessin de caricature. Ces différents types d'œuvres d'art peuvent permettre de chercher des indices quand à la réalité de l'existence de marins noirs. Cela ferait qu'Equiano ne serait pas un cas particulier mais l'expression d'un phénomène plus large.



Denis Dighton, *Nelson's Death*, 1825

Il s'agit d'une représentation de la mort de l'Amiral Nelson à la Bataille de Trafalgar en 1805. Cette scène est donc postérieure à la période de cette étude. Cependant, ce tableau montre la présence d'un marin noir dans le champ de vision. Si l'artiste a choisi d'inclure ce personnage dans ce tableau, c'est qu'il était représentatif d'une certaine réalité dans la Royal Navy de l'époque, suffisamment visible pour que l'artiste et le public en soit conscient. Ce n'est pas le seul exemple. En fait, il est possible de trouver de nombreuses œuvres d'art montrant des marins noirs. C'est le cas de celle-ci faite en 1785 et donc plus proche de notre période, ou encore cet autre dessin :



Thomas Rowlandson, *Grog on Board a Ship*, 1785. National Gallery of Art, Washington, D.C



William Elmes, *A Milling Match*, British Museum, 1872,1012.5003

Pour N.A.M Rodger, les marins noirs étaient une chose assez courante dans la Royal Navy, notamment aux Antilles et en Amérique du Nord, mais pas seulement. Ce groupe de marins de guerre était composé d'un mélange d'homme libre et d'esclaves. Il est particulièrement difficile d'essayer de distinguer les hommes libres des esclaves, ni même de tenter de donner un nombre précis de marins noir. La cause est que la Royal Navy ne les distinguait pas officiellement⁸⁰⁹. Le musée du Nelson Dockyard affirme qu'à l'époque de la mort de Nelson, il y aurait eu environ 1/5 des hommes, servant dans la Navy, qui auraient été noirs. Toutefois, il n'est pas possible de vérifier ce chiffre. Il est cependant clair que ce processus d'intégration de cette minorité dans la Royal Navy s'est fait progressivement durant le XVIII^e siècle. L'impressionnement n'est pas à considérer comme la seule raison de la présence de cette minorité de marins noirs à bord des navires. Au contraire, la Royal Navy peut être considérée sur certains points, plus libérale que la société des planteurs, notamment les planteurs antillais. Le point le plus important du point de vue des marins noirs était le fait que la Navy se souciait plus des compétences que de la couleur de la peau. Ce libéralisme peut être envisagé de deux façons, l'une d'entre elle est celle du problème du recrutement naval et du manque chronique de marins qualifiés. La seconde vient du développement de valeurs morales. En effet, le monde naval en général et l'Amirauté en particulier considéraient les navires de sa Majesté comme un petit morceau de Grande-Bretagne sur lequel l'esclavage n'était pas toléré. Cela ne veut pas dire que certains capitaines propriétaires d'esclaves n'emmenèrent pas leurs esclaves pour servir à leur bord, mais seulement que ceux qui le faisait devaient déguiser la chose⁸¹⁰. La Royal Navy ne pouvait pas en théorie presser des esclaves, car ils étaient la propriété de leurs maîtres. Ainsi, dans le cas où des propriétaires réclamaient le retour d'esclaves pressés, l'Amirauté était prête à les libérer si la propriété était avérée sans doute possible. Toutefois, N.A.M Rodger affirme que ces demandes étaient rares⁸¹¹. Ce qui veut dire qu'il est possible d'envisager l'impressionnement de certains esclaves dans le Service. L'attitude de l'Amirauté semblait être différente dans le cas d'esclaves s'engageant volontairement dans la Navy. Ce fut le cas de William Stephens, un esclave du Maryland qui s'était engagé volontairement dans la Navy et que l'Amirauté refusa de rendre à son maître. Il y avait deux raisons pour cela, la première était que l'Amirauté estimait qu'en tant que volontaire, il méritait une protection. La seconde vient du fait que ledit esclave

⁸⁰⁹ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*, p 159.

⁸¹⁰ *Ibid.*, p 160.

⁸¹¹ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

était un marin qualifié et donc très précieux pour le service⁸¹². Encore une fois, le manque de marin avait de larges effets sur la société. Le cas de William Stephens est un bon exemple pour illustrer la position de l'Amirauté sur l'esclavage. La protection accordée à cet esclave du Maryland n'est pas un cas isolé. La Royal Navy accueillait les esclaves en fuite venant de plantations appartenant à des étrangers et ennemis. Mais elle accueillait également les esclaves en fuite venant de plantation appartenant à des Britanniques.⁸¹³ Cela suggère que la Royal Navy était une institution anti-esclavagiste, ce qui expliquerait son zèle dans les opérations contre la traite dès 1807. Il faut toutefois pondérer cette vision anti-esclavagiste de la Navy qui ne s'appliquait pas systématiquement. Un des cas célèbre est celui de la main d'œuvre sur le chantier naval du Dockyard d'Antigua aux Antilles. Sur ce site, la Navy possédait des esclaves qui portait le titre de King's Negroes et qui était des artisans hautement qualifiés. Cette pratique à continué au-delà du XVIII^e comme l'atteste le journal d'un officier-marinier en poste sur cette station dans les années 1820⁸¹⁴. L'existence de ces "King Negroes" est également confirmée dans l'ouvrage de Nicholas Rogers⁸¹⁵. Les archives portent elles aussi plusieurs traces de l'emploi d'esclaves à Antigua pour des travaux de réparations ou d'entretien comme le montre l'utilisation de 20 esclaves pour calfater le HMS Beaver en 1771⁸¹⁶

Antigua n'est pas le seul exemple de l'usage d'esclaves pour des travaux de réparations dur des bâtiments de la Royal Navy. Ainsi, en Jamaïque, les propriétaires d'esclaves n'hésitaient pas à louer leurs esclaves à la Navy pour des travaux de réparation ou d'entretien des bâtiments de guerre.⁸¹⁷ La même chose existait sur l'île de Sainte-Lucie⁸¹⁸. 320 esclaves étaient également utilisées pour leur savoir faire maritime à Trinidad et Tobago, Saint-Vincent et les Grenadines et à la Dominique en 1778⁸¹⁹ et au chantier naval des Bermudes⁸²⁰. Enfin, cette pratique ne se limitait pas aux Antilles elle était étendue également à l'Amérique du Nord comme le montre les réparations faites sur le HMS Blonde à Charlestown en 1780-81 par une douzaine

⁸¹² N.A.M RODGER, *The Wooden World*, *Op. cit.*.

⁸¹³ *Ibid.*, p 161.

⁸¹⁴ FOX, *The King's Negroes*, *The Journal of Boatswain Fox, Antigua Navy Yard 1820-1823*, Antigua Heritage Publications.

⁸¹⁵ N.A.M RODGERS *The Press Gang*, *Op. cit.* p 5.

⁸¹⁶ ADM 36/7331, Muster Roll, HMS Beaver, April 1-13, 1771.

⁸¹⁷ Charles R. FOY *Ports of Slavery, Ports of Freedom: How Slaves Used Northern Seaports' Maritime Industry To Escape and Create Trans-Atlantic Identities, 1713-1783*. Eastern Illinois University, Faculty Research & Creative Activity. Paper 7, 2008, p 84.

⁸¹⁸ *Ibid.*, p 85.

⁸¹⁹ T 1/490/159 Survey of Negroes Employed in the Government Service, 1772.

⁸²⁰ Harry SCARUPA, "A Maritime Heritage," *American Visions* 12:4 (Aug. 1997), 50-52, in Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, *Op. cit.* p85.

d'esclaves⁸²¹

La bienveillance envers les marins noirs avait cependant des limites. Elle ne s'étendait pas aux marins noirs servant sur des corsaires. À la différence des marins de guerre, les corsaires employant des marins noirs se situaient aux Antilles. Dans cette région, les corsaires ne valaient guère mieux que des pirates. Dans l'esprit des Britanniques, il était donc dangereux d'encourager les noirs dans ce type de guerre, car cela aurait été une forme d'encouragement contre la société blanche de manière générale⁸²².

L'idée que la Royal Navy était dans l'ensemble une institution anti-esclavagiste semble être confirmé par son attitude envers les marins noirs capturés sur des navires ennemis. Ces hommes servaient leur roi en combattant dans une guerre régulière obéissant à des règles et conventions et ainsi ne représentaient pas une menace pour la structure de la société et donc étaient considérés et traités comme tous les autres⁸²³. Le fait que les marins noirs aient été suffisamment répandus pour que l'artiste choisisse d'en inclure dans sa représentation s'explique par le fait que si certains faisaient tout leur possible pour rester dans la région des Antilles, passif de navire en navire restant sur la station, d'autres sentant le sentiment de communauté, restaient sur leurs navires quelle que soit sa nouvelle station⁸²⁴. C'est ce qui explique que les marins noirs aient été répandus partout où la Royal Navy se trouvait. Même si La Royal Navy était en quelque sorte un monde à part, elle gardait néanmoins des contacts fréquents avec la terre ferme, notamment par le biais des marins en permission. C'est pourquoi le public de l'époque au moment de la mort de Nelson en 1805 avait une certaine habitude de voir des marins de couleur et pourquoi le peintre l'a inclus dans son œuvre.

Ainsi, il y avait des marins d'ascendance africaine dans les marines de Guerre et notamment la Royal Navy, qu'ils soient esclaves ou hommes libres. C'est une chose qui était assez visible dans les représentations artistiques ou caricaturales de la marine en Grande-Bretagne à cette époque, mais dont on ne parle pas nécessairement beaucoup aujourd'hui. Il convient donc de se pencher plus en profondeur sur ce sujet qui concerne le recrutement maritime, mais aussi un aspect important de la diversité de la population de l'époque.

La visibilité des marins noirs au XVIII^e siècle était rendue possible par les mémoires d'Equiano, qui offre un témoignage précieux, cependant ce n'était ni le seul, ni le premier marin noir à écrire ses mémoires. Il faut également citer le texte de Briton Hammon dont le titre était

⁸²¹ADM 36/9256, HMS Blonde Muster Roll, 1781-1782.

⁸²² N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p 160.

⁸²³ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁸²⁴ *Ibid.*, p 161

Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Deliverance of Briton Hammon, a Negro Man, ce qui se traduirait par : un acompte de souffrances hors du commun et de la délivrance surprise de Briton Hammon, un nègre. Son aventure maritime commença un jour de décembre 1747 dans la Baie de Cape Code au Sud de Boston en Amérique du Nord. Hammon ne s'enfuyait pas, mais avait reçu la permission de son maître le Major John Winslow, dont les champs étaient gelés et qui empocha les gages de son esclave⁸²⁵. Ce premier voyage lança Hammon dans une Odyssée de près de douze ans qui allait comprendre un naufrage, une capture par des Indiens en Floride, un nouvel esclavage à Cuba, le service dans la Royal Navy pendant la guerre de Sept Ans et enfin un voyage vers l'Afrique en tant que cuisinier sur un navire négrier après une hospitalisation à Greenwich⁸²⁶. Ce passage à l'hôpital de la Marine près de Londres met en avant l'idée d'un manque de discrimination entre marins Européens et marins de couleur dans la Royal Navy au XVIII^e siècle.

Le cas Equiano est loin d'être unique les propriétaires d'esclaves vivant dans des zones portuaires voyaient la location d'esclaves comme marins comme une activité qui pouvait être particulièrement rentable. C'est pourquoi il existe plusieurs exemples d'esclaves qui auraient été loués à des corsaires dans le but pour leurs maîtres d'empocher d'éventuelles parts de prise⁸²⁷, par exemple, un vendeur anonyme de New-York en 1780 faisait la promotion de son esclave marin en annonçant que durant les 5 dernières années cet esclave lui avait rapporté plus de £100 par an⁸²⁸. Cette pratique était également courante à Philadelphie comme le montre une lettre de John Yeates datée de 1747⁸²⁹. En fait il est même possible pour la région des Antilles de faire un lien entre l'utilisation d'esclaves sur des navires corsaires et l'impressment. En 1745 le corsaire Dowdall employait 14 esclaves marins à cause de la grande partie de son équipage qui avait été pressé dans la marine de guerre⁸³⁰

En fait, il est même possible pour la région des Antilles de faire un lien entre l'utilisation d'esclaves sur des navires corsaires et l'impressment. En 1745, le corsaire Dowdall employait 14 esclaves marins à cause de la grande partie de son équipage qui avait été pressé dans la

⁸²⁵ *Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Deliverance of Briton Hammon, A Negro Man*, Boston Green and Russell, 1760, cite in Dorothy Porter, *Early Negro Writing*, Boston, Beacon Press, 1971, pp 522-8

⁸²⁶ *Narrative of the Uncommon Sufferings, and Surprising Deliverance of Briton Hammon*, *Op. cit.*

⁸²⁷ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, *Op. cit.* p 88

⁸²⁸ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, *Op. cit.*

⁸²⁹ HSP, Coll. 740 Letter John Baley to John Yeates, John Yeates Coll. July 7, 1743,

⁸³⁰ Richard PARES, "The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63" in his *The Historian's Business and Other Essays* (Oxford, 1961), 173-97.

marine de guerre⁸³¹, selon lui, cela était le signe que la vision de noirs n'aurait pas été étrange pour les marins de la Méditerranée du XV^e siècle. Cela peut en partie s'expliquer par les guerres de Venise avec les Maures qui pratiquaient un esclavage subsaharien. Dans le monde Atlantique, il y aurait eu également une présence de marins noirs assez ancienne pour les Européens, W. Jeffrey parle notamment de marins noirs qui seraient venus grossir les équipages de Colomb, Balboa⁸³² ou encore Cortez⁸³³.

Dans les années 1620, il est également possible citer plusieurs exemples de la mention de marins noirs dans le monde Atlantique, comme John Phillip qui navigua avec Sir Henry Maneringe, ou encore in pilote du nom de Brase qui aida le capitaine Jones pour un voyage entre les Antilles et la Virginie.

Ce sont des noms, des exemples, mais en aucun cas des cas particuliers ou des exceptions, dans de nombreuses colonies, comme la Massachussetts, il était fréquent que les maîtres envoient des esclaves servir sur des navires, notamment marchands tout en empochant la totalité ou une partie des gages dues au marin, cela représentait en réalité une situation où tout le monde était gagnant, le maître de par la rentrée d'argent supplémentaire, le capitaine de par l'arrivée d'un matelot qualifié et motivé et enfin l'esclave qui bénéficiait d'une plus grande liberté que dans la plantation. C'est pourquoi il est aujourd'hui admis par de nombreux chercheurs que l'esclavage ne se limitait au travail agricole dans les plantations, mais au contraire était étendu à une grande variété de tâches, dans le système Atlantique, qui englobaient l'agriculture le service domestique et le travail de marin. Cette pratique et l'importance de l'esclavage vont se développer tout au long du XVIII^e siècle, si bien qu'en 1774 le gouverneur des Leeward Islands, ou Antilles du Nord écrivaient que la majeure partie du trafic maritime côtier était effectuée par des esclaves. De manière plus générale, dans les colonies insulaires, une économie dépendante de la mer et une population d'origine africaine prédominante faisait que certains esclaves avaient un accès constant à la mer⁸³⁴. De fait, il apparaît comme légitime de se poser la question suivante. Quel était le pourcentage des esclaves ainsi employé dans des

⁸³¹ W. Jeffrey BOLSTER, *Black Jacks, African American Seamen in the age of Sail*, Harvard University Press, London, 1997, p 9

⁸³² Vasco Núñez de Balboa est un conquistador et dirigeant espagnol né à Jerez de los Caballeros (Royaume de Castille) en 1475 et mort à Acla, au Panama actuel, le 15 janvier 1519. Il est resté célèbre pour avoir été le premier Européen à avoir découvert l'océan Pacifique depuis sa côte orientale en 1513 et à avoir fondé une ville permanente sur les terres continentales américaines.

⁸³³ W. J. BOLSTER, *Black Jacks* Op cit, p 9.

⁸³⁴ David Barry GASPAR, *Bondmen and Rebels: A Study of Master-Slave relation in Antigua with implications for Colonial British América*, Baltimore John Hopkins University Press, 1985, pp 107-7.

Elsa GOVEIA, *Slave Society in the British Leeward Islands*, Yale University Press p 147.

activités maritimes ? La difficulté pour répondre à cette question réside dans le fait que les sources sont souvent rares et incomplètes. En 1773, Edward Long estimait qu'environ 15% de la population d'esclaves mâles étaient employés à des tâches autres que l'agriculture⁸³⁵. Pour être un peu plus précis W. Jeffrey Bolster estime que 3 à 4% de la population d'esclaves mâles étaient engagés dans une activité liée à la mer⁸³⁶.

Pour donner un autre exemple, en 1765, il y aurait eu 500 esclaves engagés dans une activité maritime ce qui représentait environ 3% de la population totale d'esclaves. Cette similarité de chiffre ne doit pas nous induire en erreur. Au contraire, la proportion d'esclaves engagés dans des activités maritimes variait d'année en année et de colonie en colonie⁸³⁷. Il ne faudrait pas croire non plus que la présence de marins noirs était limitée aux eaux américaines, comme le montre les autobiographies de plusieurs marins noirs, il arrivait également qu'ils voyagent vers l'Europe et parfois même qu'ils y restent. Ce phénomène est également confirmé par W. J. Bolster⁸³⁸, cela allait être renforcé après la décision de Somersett de 1772⁸³⁹, ce jugement rendu par Lord Manfield décida que: « The state of slavery is of such a nature that it is incapable of being introduced on any reasons, moral, or political, but only by positive law, which preserves its force long after the reasons, occasions, and time itself from whence it was created, is erased from memory. It is so odious, that nothing can be suffered to support it, but positive law. Whatever inconveniences, therefore, may follow from the decision, I cannot say this case is allowed or approved by the law of England; and therefore the black must be discharged »⁸⁴⁰

« L'Etat d'esclave est d'une telle nature qu'il est impossible de l'introduire sous aucune raisons, morale ou politique, mais seulement par la loi positive, qui préserve sa force bien après que les raisons, occasions et le temps même durant laquelle elle a été créée aient disparu des mémoires. Il est si odieux, que rien ne peut le supporter que la loi positive. Quels que soient les inconvénients qui pourraient suivre de cette décision, je ne peux pas dire que ce cas est autorisé par la loi d'Angleterre et de fait le noir doit être libéré.). Quels que soient les inconvénients qui pourraient suivre de cette décision, je ne peux pas dire que ce cas est autorisé par la loi

⁸³⁵ Edward LONG, *History of Jamaica*, London T. Lowdes, 1774, vol 1 pp 380-1.

⁸³⁶ W. J. BOLSTER, *Black Jacks*, Op cit, p 18.

⁸³⁷ W. J. BOLSTER, *Black Jacks*, Op. cit. .

⁸³⁸ *Ibid.*, p 19.

⁸³⁹ 20 State Tr 1 King's Bench. (1772).

⁸⁴⁰ Stephen USHERWOOD, *The Black Must Be Discharged - The Abolitionists' Debt to Lord Mansfield*, History Today Volume: 31 Issue: 3. 1981.

d'Angleterre et de fait le noir doit être libéré.) Ces voyages de marins noirs à Londres participèrent grandement à la prise de conscience abolitionniste, mais aussi augmentait grandement la visibilité des noirs dans les rues de Londres⁸⁴¹. »

Ce qui se passait dans les Antilles existait également dans les colonies d'Amérique du Nord, ainsi, entre 1732 et 1782 en Caroline du Sud, 46% des esclaves marinières étaient des marins en opposition aux pêcheurs⁸⁴². Vers 1783, à Annapolis dans le Maryland, 56% des capitaines possédaient des esclaves alors que certains d'entre eux ne possédaient pas de terres et donc ne pouvaient se servir de leurs esclaves qu'à bord de leurs navires⁸⁴³. Ce ne sont là que des exemples et il est possible de trouver des cas similaires dans de nombreuses colonies d'Amérique du Nord.

Toutes ces explications ne concernent pour le moment que les esclaves qui seraient entrés dans le monde maritime avec l'accord de leurs maîtres. Mais il fallait ajouter à ce chiffre tous les esclaves en fuite qui voyaient dans la marine une possibilité de s'échapper, le fait que la marine était une vraie route vers la liberté pour les esclaves était une chose reconnue y compris par les autorités politiques locales, c'est pourquoi en 1753, la Chambre des délégués à Annapolis passa une loi adressant ce sujet et connue sous le nom suivant : « An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves ».

Les esclaves noirs servant sur les navires ne venaient pas nécessairement d'Amérique ou des Antilles, certains étaient pris à la source, si l'on peut dire, en effet en 1702, la Compagnie Royale Africaine donna l'ordre pour ses comptoirs au Sierra Leone de mettre à bord de chaque navire « deux garçons nègres entre seize et vingt ans d'âge pour servir sur ces navires »⁸⁴⁴. De manière assez ironique Francis Barber, l'esclave personnel du Docteur Samuel Johnson, l'homme qui avait une si mauvaise opinion de la Navy, s'enfuit et s'enrôla à bord du HMS *Stag*⁸⁴⁵. En Amérique du Nord une base de données a été constituée pour la période qui va de 1713 à 1783 à partir des journaux de New-York, Philadelphie et Rhode Island avec un total de 2400 esclaves en fuite plus de 700 le firent en s'engageant sur un navire⁸⁴⁶

⁸⁴¹ W.J. BOLSTER, *Black Jacks* Op cit, p 21.

⁸⁴² *Ibid.*, p 23.

⁸⁴³ *Ibid.*, p 24.

⁸⁴⁴ Ray COSTELLO, *Black Salt, Seafarers of African Descent on British ships*, Liverpool University Press, 2012 p 10.

⁸⁴⁵ ADM 36/6775 Muster Roll, HMS *Stag*, 1758.

⁸⁴⁶ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op cit, p 159.

Enfin, il faut considérer les noirs libres qui s'engageaient volontairement sur des navires. Ce facteur existait en Amérique et aux Antilles du fait que la marine en général et la Royal Navy en particulier ne pratiquait pas la distinction raciale, ce qui est confirmé par Bolster, mais aussi par Costello⁸⁴⁷. Ce fut notamment le cas de Hammon ou d'Equiano. Cependant, il faut également prendre en compte l'engagement volontaire d'un certain nombre de marins Africains libres qui s'engageaient directement depuis l'Afrique comme marins de pleins droits.

Pour aller plus loin il apparaîtrait même qu'il y ai eu un lien entre l'impressment et l'augmentation du nombre de marins noirs dans l'Atlantique. C'est en tout cas ce que montre Denver Alexander Brunsmann dans son ouvrage : *The Evil Necessity : British Naval Impressment in the Eighteenth-century*. Selon lui, c'est à cause la pratique de l'impressment en arrêtant des navires marchands dans les eaux américaines ou des Caraïbes⁸⁴⁸. Il faut tout d'abord mettre en avant la spécialité du service aux Antilles que ce soit pour l'armée ou pour la marine. Au XVIII^e siècle, la fièvre jaune était encore une maladie qui sévissait dans cette région du monde et qui coûtait la vie à de nombreux soldats et de nombreux marins. Ainsi, les pertes dans les campagnes caribéennes pouvaient approcher 50 pour-cent de l'effectif total juste à cause des maladies tropicales⁸⁴⁹. Devant ce besoin de remplacer les marins et avec l'interdiction de presser à terre, ce furent les navires de commerce qui furent stoppés pour fournir des marins. Pour palier à ce manque, la marine marchande eu recours à des marins noir ou amérindiens. Cela est mis en avant dès 1743 par le gouverneur de la Jamaïque Trelawny⁸⁵⁰

L'attractivité de la Royal Navy pour les esclaves en fuite semble avoir été un fait établi, ce facteur lié au manque chronique de marins en temps de guerre fit que la Navy fut la source de nombreuses plaintes, car elle était accusée de servir de refuge à de nombreux esclaves en fuite. C'est pourquoi en 1777 l'Amiral George Young donna l'ordre que pour l'escadron des Antilles, il ne serait pas possible d'avoir plus de quatre marins noirs par navire de guerre et qu'aucun de ceci ne devraient être reçus à bord sans présenter les papiers garantissant leur liberté⁸⁵¹. Il est difficile de savoir dans quelle mesure cet ordre a été suivi et donc la réalité de son efficacité. S'il a été suivi avec toute la rigidité de la discipline navale, alors la part des marins noirs seraient devenue plus petite, en effet dans le cas d'une frégate 4 marins sur un équipage d'environ 200 hommes représenterait 2% de l'équipage et dans le cas d'un navire de

⁸⁴⁷ *Ibid.*, p 15

⁸⁴⁸ Voir le recrutement naval dans les colonies

⁸⁴⁹ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity*, Op cit, Part II, Chapter 4 men of war.

⁸⁵⁰ Denver Alexander BRUNSMAN, *The Evil Necessity*, Op. cit..

⁸⁵¹ *Ibid.*, p 35.

ligne de 74, composé d'un équipage de près de 700 hommes, on tombait alors à un ratio de 0.5%. S'il a été suivi avec toute la rigidité de la discipline navale, alors la part des marins noirs seraient devenue plus petite, en effet dans le cas d'une frégate 4 marins sur un équipage d'environ 200 hommes représenterait 2% de l'équipage et dans le cas d'un navire de ligne de 74, composé d'un équipage de près de 700 hommes, on tombait alors à un ratio de 0.5%. De plus, il faut également prendre en compte que cet ordre ne concernait que l'escadre des Antilles, or, la présence de marins noirs ne se limitait pas à cette seule région géographique. Il faut bien voir que pendant les conflits, la demande de marins était plus grande et avec le phénomène de la press, la marine marchande devait trouver de nouveau moyen de constituer des équipages, dans le cadre du commerce Atlantique cela pouvait inclure des marins de couleurs. Or, l'impressment ne se pratiquait pas qu'à terre, mais aussi en mer avec l'arrestation des navires marchands à l'approche des ports et la véritable capture d'une partie de leurs équipages. Devant cela, il est légitime de se poser la question suivante : y avait-il une forme de discrimination de la press vis-à-vis des marins de couleur ?

La réponse à cette question est négative, pour s'en convaincre, il suffit de prendre un exemple concret. Il s'agit du cas du HMS Leopard et du Chesapeake en 1807. Cet évènement qui sera au cœur des raisons de la seconde Guerre Anglo-Américaine de 1812 sort quelque peu du cadre chronologique de notre étude, mais reste tout du moins très révélateur. Le navire britannique arrêta de force un navire américain alors nation indépendante et reconnue comme telle pour fouiller le navire à la recherche de marins de nationalité britannique. Au cours de cet épisode, le Léopard pressa quatre marins, deux d'entre eux étaient noirs⁸⁵².

Il apparaît curieux que la Royal Navy ait été aussi attractive pour les esclaves et en particulier les esclaves en fuite qui cherchaient avant tout la liberté. Or la Royal Navy était avant tout un système autoritaire avec une hiérarchie stricte. La question pour les esclaves se résumait ainsi, quel est le moindre des deux maux et non pas la question pure de la liberté⁸⁵³. Même si les codes cherchaient d'une certaine façon à protéger les esclaves contre la brutalité de leurs maîtres, dans les faits les abus étaient nombreux et n'avaient peu ou pas de conséquences pour les propriétaires d'esclaves. Ainsi en 1735 John Van Zandt fit fouetter un de ses esclaves à mort, ce qui était illégal, cependant le légiste conclut que la punition n'avait pas

⁸⁵² W. Jeffrey BOLSTER, *Black Jacks* Op cit, p 103.

⁸⁵³ W. Jeffrey BOLSTER, "African-American Seamen: Race, Seafaring Work and Atlantic Maritime Culture, 1750-1860," Ph. D. diss., Johns Hopkins University, 1991, 57, 74-82 et M.J Jarvis, *Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783*," *William and Mary Quarterly* 3rd series, LIX juillet 2002.

été la cause du décès et John Van Zandt ne fut pas inquiété.⁸⁵⁴ Les cas de procès pour avoir tué un esclave étaient assez rares même s'ils ont existé, on peut citer ceux de William Bullock à Philadelphie ou William Petit à New-York⁸⁵⁵. A ce titre la Navy apparaissait comme un progrès dans les conditions de vie mais aussi en termes de condition de travail. Cela est bien résumé dans les mémoires d'Equiano : "Les marins noirs mangent la même nourriture, portent les mêmes vêtements, partagent les mêmes quartiers, ont les mêmes devoirs et les mêmes possibilités d'avancement"⁸⁵⁶. Sur le point de la nourriture, même si les standards de qualité de la Royal Navy n'étaient pas toujours les plus hauts, ils dépassaient néanmoins la nourriture des esclaves aussi bien dans les colonies des Antilles que dans celles d'Amérique du Nord. En effet dans ces régions, un esclave recevait une ration journalière d'une pinte de céréales et un septième d'une livre de poisson⁸⁵⁷, ce qui est confirmé dans les mémoires d'un ancien esclave de la région de New York John Jea : " Du maïs écrasé et bouilli à l'eau et un quart de babeurre versé dessus. Une personne recevait une demi-livre de cette mixture et trois onces de pain noir par jours. Le pain était plus noir que celui donné habituellement aux prisonniers et il était graissé avec un peu de graisse de porc."⁸⁵⁸ À titre de comparaison pour les 5 000 calories journalières que recevaient un marin, on estime qu'un homme avec un travail physique aurait besoin de 2700 calories par jour et les esclaves eux n'en recevaient en moyenne que 1800⁸⁵⁹.

La Royal Navy connue pendant la guerre de Sept Ans un manque important de marins. À ce titre aux Antilles ou en Amérique du Nord, des esclaves en fuite avec des compétences maritimes étaient une véritable aubaine pour les capitaines. Selon Charles R Foy, il existe un moyen de savoir sur les registres d'un navire qui sont des esclaves en fuite ou ceux qui étaient récemment des esclaves. En effet sur ces registres, ils ne sont enregistrés qu'avec leur prénom.⁸⁶⁰ Si l'on regarde de près les registres de deux navires sur la station d'Amérique du Nord, le HMS Chesterfield, et le HMS Northumberland tous deux avait une part non-

⁸⁵⁴ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op. cit. p 156.

⁸⁵⁵ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op. cit..

⁸⁵⁶ V. CARRETTA, *Equiano, The African*, Op cit, 74-75.

⁸⁵⁷ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op cit, p 159

⁸⁵⁸ "The Life, History and Unparalleled Sufferings of John Jea, the African Preacher," in Henry Louis GATES and William L. ANDREWS, *Pioneers of the Black Atlantic: Five Slave Narratives from the Enlightenment, 1772-1815*, Washington, D.C. 1998, p 369

⁸⁵⁹ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op cit, p 160.

⁸⁶⁰ *Ibid.*, p 237.

négligeable de marins noirs à bord pendant cette guerre comme : Mongo Moore, William London, Peter Servant, Moses Whing, Joseph Britannia, Joseph London, et Peter Josea⁸⁶¹.

L'utilisation de marins noirs par la Royal Navy et le refuge qu'elle offrait aux esclaves en fuite ne disparut pas après la fin de la guerre de Sept Ans. Il y a plusieurs explications à cela. La première est la désertion qui restait particulièrement importante pour la station d'Amérique du Nord. La deuxième est la désertion qui restait particulièrement importante pour la station d'Amérique du Nord.⁸⁶² C'est pourquoi certains capitaines n'étaient pas particulièrement regardant sur l'origine des marins remplaçant les déserteurs. Pour donner un exemple de recrutement de marins aux Antilles pendant ce conflit, en 1762, l'Amiral Colvill avait fait presser dans le service tous les esclaves sans maîtres⁸⁶³

Pendant la Guerre d'Indépendance Américaine le recrutement de marin noir, mais surtout celui d'esclave dans les forces armées y comprit la marine devint à la fois une nécessité et une arme contre l'ennemi. Cela conduisit le Comte de Dunmore en 1775 à proclamer par décret que tout esclave appartenant à un rebelle et qui rejoindrait les forces armées ou navales Britanniques deviendrait libre, en conséquence comme le mit en avant le président de la quatrième conférence de Virginie, les esclaves se ruèrent vers Dunmore⁸⁶⁴. Dans sa thèse Charles R Foy estime que durant la Guerre d'Indépendance Américaine au moins 2,57% des marins servant sur des navires de la Royal Navy sur la Station d'Amérique du Nord étaient des marins noirs. Ceci étant, il souligne que comme les livres de bord n'enregistraient pas la race des marins et que comme certains d'entre eux avaient des noms qui pourraient être pris pour ceux de marins anglais et écossais, ce pourcentage pourrait monter à 8,2%⁸⁶⁵. Beaucoup de ces marins noirs furent volontaires mais la Royal Navy pressa également un certain nombre d'entre eux dans le service comme le montre le livre de bord du HMS St. Albans⁸⁶⁶, le HMS Brune démontre lui aussi que les marins noirs pouvaient être volontaire ou pressés dans le service.⁸⁶⁷

Si recueillir des esclaves en fuite était clairement un moyen de recruter des marins pour la Royal Navy, il serait erroné de penser que tous les navires de cette institution ou tous les

⁸⁶¹ ADM 36/5274 HMS *Chesterfield* Muster Rolls, 1761; ADM 33/616 HMS *Northumberland*, Pay Roll, 1761-1762.

⁸⁶² ADM 36/7965 HMS *Swan* Muster Roll, 1774.

⁸⁶³ ADM 1/482, Alexander Colvill to the Admiralty, Spithead, 29 October 1762.

⁸⁶⁴ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, *Op. cit.* p 253.

⁸⁶⁵ *Ibid.*, p 257.

⁸⁶⁶ ADM 34/12 HMS *St. Albans* Pay Books, 1776-1777.

⁸⁶⁷ ADM 36/7673 & 7756 HMS *Brune* Muster Rolls, 1776-77; NMM ADML/B/185 HMS *Brune* Lts. Logbook, 1776-80.

capitaines accueillait ces nouveaux marins. En effet comme le montre le cas de Caesar Cabbott, un ancien esclave en fuite de Salem dans le Massachusetts qui servait à bord du HMS Scarborough après avoir été pressé dans le service⁸⁶⁸, et dont le capitaine fit passer une annonce dans la presse de manière à ce que le maître dudit esclave puisse venir réclamer sa propriété⁸⁶⁹. Cet exemple est semble-t-il loin d'être un cas isolé⁸⁷⁰.

Dans l'Atlantique, il existait également une autre façon de recruter des marins noirs, avec la capture de navires ennemis. Les marins noirs capturés sur des navires ennemis et notamment les navires espagnols étaient considérés comme faisant partie de la cargaison et pouvaient de ce fait être vendus comme tel⁸⁷¹. Ainsi, le Tribunal de l'Amirauté aurait condamné sur la période 1713-1783 plus de 341 marins de couleurs capturés sur des navires ennemis à être vendus comme esclave en Amérique du Nord et sur l'ensemble de l'Atlantique ce chiffre peut dépasser 500⁸⁷². Cependant, dans certains cas, ces marins de couleur capturés pouvaient être pressés dans le service. Ce fut le cas par exemple de Mingus un "Nègre Espagnol" capturé sur un navire espagnol par le *HMS Brune* qui manquait de marin, il fut pressé dans le service⁸⁷³. Il poursuivit par la suite une carrière de marin dans la Royal Navy pendant plus de six ans à bord des navires : *HMS Brune*⁸⁷⁴, *HMS Lizard*⁸⁷⁵, *HMS London*, et *HMS Courageux*⁸⁷⁶.

Si la plupart des données présentées auparavant concernent surtout l'Amérique du Nord, ce n'est pas le seul endroit où la Royal Navy recrutait des marins noirs pour compléter ses équipages. C'était également le cas en Afrique de l'Ouest⁸⁷⁷. Par exemple après la capture du Sénégal par la Grande-Bretagne au début de la guerre de Sept Ans, la Royal Navy joua un rôle important dans la conservation de ce territoire pour empêcher la France de tenter de le

⁸⁶⁸ ADM 36/7815-16 *HMS Scarborough* Musters, 1775-76.

⁸⁶⁹ *Newport Mercury*, Mar. 22, 1773;

Providence Gazette April 27 and May 4, 1776;

ADM 52/1988 *HMS Scarborough*, Master's Log.

ADM 51/867 *HMS Scarborough*, Captain's Log.

⁸⁷⁰ Pemberton Family Papers, HSP, Account Book, 1750-1781, Thomas Hazard III Papers, RIHS Mss. 483, p. 3.

⁸⁷¹ Charles R FOY, *Port of Slavery, Ports of Freedom*, *Op. cit.* p 260.

⁸⁷² *Ibid.*, Annexe C.

⁸⁷³ ADM 36/7756 *HMS Brune* Muster Roll, 1777.

⁸⁷⁴ ADM 34/93 *HMS Brune* Paybook, 1778; ADM 51/1838 *HMS Brune* Captain's Log; ADM 36/7756 *HMS Brune* Muster Roll, 1777.

⁸⁷⁵ ADM 36/8576 *HMS Lizard* Muster, 1778-1779; ADM 52/1838 *HMS Lizard* Master's Log, 1778.

⁸⁷⁶ ADM 51/169 *HMS Courageux* Captain's Log, 1779-1781; ADM 36/8309-8310 *HMS Courageux* Muster Rolls, 1779-1780; ADM 34/189-190 *HMS Courageux* Pay Book, 1780; ADM 36/8727 *HMS Courageux* Muster Roll, 1781-1783.

⁸⁷⁷ Charles R FOY, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783 in The International Journal of Maritime History* 2016, Vol. 28.

reprendre⁸⁷⁸. De fait, la présence de la Royal Navy dans cette région du monde n'aurait pu se faire sans le recrutement de marins noirs locaux. À titre d'exemple il est possible de s'intéresser au cas du Sloop le HMS Goree. Sur la période qui va de 1761 à 1764, une partie importante de l'équipage fut perdue à cause de la désertion, mais surtout à cause de maladie tropicale. Pour compléter l'équipage, le capitaine recruta plusieurs marins Sénégalais, de manière volontaire, il apparaît⁸⁷⁹.

Il faut également noter que tous les recrutements de marins noirs ne se faisait pas sur la base du volontariat. En effet, dans son ouvrage sur le sujet, Ray Costello rapporte le cas d'un dénommé John Marrant, né a New York en 1755, il fut pressé dans la Navy pour servir en tant que musicien à bord du HMS *Scorpion*, un sloop de guerre sur lequel il servit sept ans jusqu'à sa décharge en 1782⁸⁸⁰

- Les Marins Noirs en France

Les marins noirs sont moins visibles dans l'art maritime en France, cela ne signifie pas nécessairement leur absence de la marine royale française. Cependant il s'agit d'un thème de recherche bien moins développé en France que dans le monde Anglo-Saxon.

En effet dans l'ouvrage *Les Marines de la Guerre d'Indépendance*, en suivant l'évolution de l'équipage de l'*Hannibal* lors de son voyage vers l'Inde, on apprend que lors de l'escale à l'île de France, ce navire avait renforcé son équipage avec des marins noirs⁸⁸¹. Ainsi, il fut recruté 7 noirs libres qui sont enregistrés sur le livre de bord comme « matelots »⁸⁸² et 130 esclaves⁸⁸³. Il n'y a pas d'indication sur le traitement que reçu cette partie de l'équipage à bord du navire, car aucun d'eux n'a laissé de mémoire. En revanche, le rôle d'équipage n'indique pas un taux de mortalité plus important, ni un nombre plus important de punitions, ce qui tendrait à mettre en avant que les marins noirs auraient été traités comme le reste de l'équipage⁸⁸⁴.

⁸⁷⁸ Charles R FOY, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers*, *Op. cit.*

⁸⁷⁹ ADM 36/5704-5, HMS *Goree* Muster Rolls, 1761-63.

⁸⁸⁰ Ray COSTELLO, *Black Salt*, *Op. cit.* p 52

⁸⁸¹ Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, *Op. cit.* p 394.

⁸⁸² *Ibid.*, p 400.

⁸⁸³ Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, *Op. cit.*.

⁸⁸⁴ Marie-Christine VARACHAUD, André ZYSBERG, *Les équipages de la guerre d'Indépendance*, *Op. cit.*.

L'existence de marins noirs dans la marine Française est également brièvement mentionnée dans la thèse de Charles R Foy⁸⁸⁵. Le même auteur dans un article différent classe aussi la France comme un pays qui aurait utilisé des esclaves ou tout du moins des anciens esclaves dans ses forces armées ou navales⁸⁸⁶. Avant la guerre de Sept Ans, la marine marchande Française de la Compagnie Royale du Sénégal employait des marins noirs pour limiter les pertes de marins Européens⁸⁸⁷.

Le manque de recherche à ce sujet incite à chercher plus avant la présence de marins noirs sur les navires de la Royale. Pour ce faire, il est nécessaire de consulter les rôles d'équipage des navires de la guerre de Sept Ans et de la Guerre d'Indépendance Américaine. Devant la masse de documents que cela représente du fait de la taille même des rôles d'équipage qui sont de très lourds volumes, il convient d'affiner les critères de recherches. Tout d'abord, il ne faut considérer que les navires présents sur les stations des Antilles, de l'Amérique du Nord ou encore de l'Océan Indien. Pour cela les deux ouvrages de Jonathan R Dull sur la marine Française pendant la guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance d'Amérique sont très utiles car les annexes donnent les noms et positions des navires de lignes français année par année. De plus, il apparaît nécessaire de faire un échantillonnage de navires et donc plusieurs ont été sélectionnés.

Pour la Guerre d'Indépendance, il s'agit du Northumberland⁸⁸⁸, du Bourgogne⁸⁸⁹, du Couronne⁸⁹⁰. Ces navires ont tous participé à la bataille de Saintes en 1782, ce qui veut dire une campagne longue sur les théâtres d'Amérique du Nord et des Antilles, avec plusieurs engagements contre la Royal Navy. Ainsi, ces navires avaient eu besoin de remplacer les marins perdus au combat ou pour cause de maladie, mais aussi les déserteurs. Il y a donc une possibilité qu'ils aient eue recours à des marins noirs ou à des esclaves pour renforcer leurs équipages.

Dans le cas du Northumberland, on peut voir que ce navire avait, à deux reprises compléter son équipage au Cap Français à Saint-Domingue en 1781 et 1782. Cependant d'après le rôle d'équipage la plupart des marins ayant embarqué à ce moment étaient des marins français sans doute venant de l'hôpital ou des étrangers Européens comme des Espagnols, des Maltais ou des Génois⁸⁹¹, mais aussi des marins Américains comme John William de Boston. Mais il

⁸⁸⁵ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom*, Op. cit. p 262.

⁸⁸⁶ Charles R FOY, *The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783* Op cit.

⁸⁸⁷ David A. CHAPPEL, 'Kru and Kanaka: Participation by African and Pacific sailors in Euroamerican maritime frontiers', *International Journal of Maritime History* 6 (1994), 88.

⁸⁸⁸ AN Marine C6 1339 rôle d'équipage du Northumberland, 1781-82.

⁸⁸⁹ AN Marine C6 647 rôle du Bourgogne 1780 et C6 716 rôle d'équipage du Bourgogne 1781-82.

⁸⁹⁰ AN Marine C6 618 rôle du Couronne 1780 et C6 698 rôle du Couronne 1781-1782.

⁸⁹¹ AN Marine C6 1339 rôle d'équipage du Northumberland, 1781-82

n'est pas fait mention de noirs ou d'esclaves comme sur le *Annibal*. Il en est de même pour le *Bourgogne* qui au cours de ses diverses escales pendant la campagne à embarqué des remplaçant pour les marins perdus mais seulement des matelots dont les villes d'origines étaient en France et là on plus pas de mention de noirs ou d'esclaves. Le *Couronne* est un navire assez prometteur dans la recherche de marin noirs de part les origines de son capitaine, Claude Mithon de Senneville, de Genouilly, qui en plus d'être officier dans la Marine du Roi était planteur de canne à Saint Domingue⁸⁹². Ainsi, il aurait pu utiliser des noirs et des esclaves à son bord. Cependant, si le rôle d'équipage a une entrée pour des noirs à bord, ils ne sont présents qu'en qualité de passagers vers Saint-Domingue.

L'absence de résultat est un résultat en soit, elle permet de déduire que le recrutement de marins noirs et d'esclave ne se faisait pas dans la Royale pendant la Guerre d'Indépendance d'Amérique sur les théâtres de l'Amérique du Nord et des Antilles. Cela peut s'expliquer par le fait que durant ce conflit, la France étant alliée des Américains, il était possible pour des marins Américains de servir sur des navires français pour défendre leurs pays et plusieurs marins Américains apparaissent sur les livres de bord des navires en question, notamment des marins venant de Boston. De plus dans les Antilles, le contrôle par la France de nombreuses îles dans la région permettait de débarquer les marins blessés ou malades dans les hôpitaux navals et de rembarquer des marins guéris. Le livre de Jonathan R Dull qui détaille l'état des flottes année par année indique aussi des navires de retour des Antilles vers la France et des Navires en route de France vers les Antilles. Cela permettait de faire venir des marins de France vers la flotte et ensuite de les répartir vers les navires en ayant besoin. Cela expliquerait les nombreux transferts apparaissant sur les livres de bord des navires de cet échantillon. Cela limiterait le besoin de recruter des esclaves pour servir à bord.

Si l'on revient à la carrière de l'*Annibal*, on constate que sur la période 1781, il ne sert pas sur le théâtre des Antilles et d'Amérique du Nord, mais dans l'Océan Indien. Sur son rôle d'équipage, on peut constater en plus de la présence d'esclaves noirs recruté à la Réunion, des esclaves noirs qui auraient été transférés d'un autre navire, le *Héros*⁸⁹³. Toutefois il n'est pas possible de recouper cela avec le rôle d'équipage de ce navire puisque tous les rôles postérieurs à 1781⁸⁹⁴ ont été perdu. Cependant en regardant le rôle d'équipage d'un autre navire de la flotte

⁸⁹²Frédéric PIGE, « Aux portes des Amériques : Gy-les-Nonains ou la vie de Claude MITHON de GENOUILLY, seigneur de Gy-les-Nonains et chef d'escadre », in *Bulletin de la Société d'Émulation de Montargis*, n°114.

⁸⁹³AN Marine C6 710, rôle d'équipage de l'*Annibal*, 1781-82.

⁸⁹⁴AN Marine C6 730 rôle du *Héros* 1781, dernier rôle enregistré aux archives nationales.

de Suffren ayant participé à la campagne dans l’Océan Indien, l’Orient, on constate la présence à bords d’un nombre important de noirs ayant embarqué à l’Île de France⁸⁹⁵ (Réunion). Ainsi, il apparaît que le navire avait embarqué 4 marins noirs en 1780, 8 en 1781 et 5 en 1782, en plus de cela il y a une entrée pour des “noirs” dont il était impossible de connaître la date d’embarquement et de débarquement. Cette entrée comportait 86 noms.

Ces résultats indiquent donc que l’Annibal n’était pas une exception dans la flotte française, mais il apparaît également que le recrutement de noirs, esclaves ou libre, était consigné à l’île de la Réunion pour des campagnes dans l’Océan Indien. Cela peut s’expliquer par plusieurs facteurs. Il faut par exemple prendre en compte la distance de ce théâtre d’opérations par rapport à la France. Le temps de voyage était la plupart du temps d’un minimum de six mois. La France n’avait pas vraiment de base dans la région autre que ce qui est aujourd’hui la Réunion et l’Île Maurice ce qui reste assez loin de l’Inde. Ainsi, il était plus difficile pour la France d’envoyer des marins pour couvrir les pertes.

Pendant la guerre de Sept Ans, nous nous sommes intéressés à un navire en particulier, le Courageux⁸⁹⁶. Ce rôle a la particularité de retracer la carrière du navire à la fois sur le théâtre d’opérations des Antilles et de l’Océan Indien. Aux Antilles, il fit escale à l’île de Sainte-Croix qui depuis 1733 était une colonie danoise et une autre escale sur l’île française de la Martinique. Dans les deux cas, il n’est fait aucune mention de marins noirs ou d’esclaves lors de ces escales. En revanche pour le théâtre de l’Océan Indien on trouve la mention de “nègre” derrière le nom de six hommes ayant embarqué à la Réunion. Ce navire semble donc confirmé les conclusions de l’étude sur la Guerre d’Amérique, à savoir que le recrutement de noirs à bord de la Royale se faisait exclusivement dans l’Océan Indien. Cependant, ce recrutement n’était pas systématique. En effet, si l’on regarde le rôle d’équipage du vaisseau le Zodiaque entre 1757 et 1759, alors qu’il fait une escale aux îles de France et Bourbon, il n’y embarque pas un seul marin noir⁸⁹⁷, aucune mention non plus n’est faite dans le rôle de 1762⁸⁹⁸ aucune mention non plus en 1763⁸⁹⁹. Il en est de même pour le navire le Minotaure qui fit une escale à l’Île de France en 1759 en route vers l’Inde. On ne trouve pas de mention de noirs, ou de nègres⁹⁰⁰, Pareillement, pour une seconde escale en 1760. Le livre de bord du même bâtiment n’en fait

⁸⁹⁵ AN Marine C6 462, rôle de l’Orient, 1778-1782.

⁸⁹⁶ AN Marine C6 257, rôle du Courageux, 1756-57.

⁸⁹⁷ AN Marine, C⁶ 227 Rôle d’équipage du Zodiaque 1757-1760

⁸⁹⁸ AN Marine, C⁶ 323 Rôle d’équipage du Zodiaque 1762

⁸⁹⁹ AN Marine, C6 342, Vaisseaux, Frégates & Autres en commission 1763

⁹⁰⁰ AN Marine C⁶ 254, rôle d’équipage du Minotaure, 1757-1760

pas non plus mention pour l'année 1762⁹⁰¹. Il n'est pas fait mention de noirs non plus sur le livre de bord de l'*Intrépide*, en route vers l'Inde⁹⁰².

En revanche, à bords de navires de la Compagnies des Indes dont certains prirent part à la guerre de Sept Ans. Ainsi, on trouve la mention d'un "Créol de l'Isle de France" recruté en juillet 1757⁹⁰³. Malheureusement, c'est le seul exemple qui a été trouvé pour les rôles d'équipage allant de 1756 à 1762⁹⁰⁴

L'étude des marins noirs en France marque donc une différence assez notable avec ce qui se pratiquait dans la Royal Navy. En Grande-Bretagne, la plupart de ces marins noirs venaient des Antilles et d'Amérique du Nord avec une proportion assez importante d'esclaves en fuite. En France, la seule source pour la Royale était la Réunion pour un service dans l'Océan Indien et la plupart semblaient être des esclaves n'ayant pas le choix de servir. Ainsi, de manière générale, les marins noirs étaient beaucoup plus rares en France qu'en Grande-Bretagne. De plus pour les navires de l'escale de Suffren, tous les marins noirs ayant survécu furent débarqués à la Réunion avant le retour en France. Ce qui inclut une totale impossibilité de faire une carrière de marin comme c'était le cas en Grande-Bretagne.

Même si la Royale ne recrutait pas de marins noirs dans la région des Antilles cela ne voulait pas dire qu'ils en étaient totalement absents. Les Archives de Kew livrent des informations à ce sujet, notamment l'emploi de marins noirs par les corsaires assez actifs dans cette région où le trafic commercial maritime était très important. Ainsi la Cour de l'Amirauté a jugé en 1704 une prise, le *Catherine*, un corsaire qui avait à son bord comme équipage 53 hommes et deux esclaves noirs⁹⁰⁵. Un autre exemple est celui d'une attaque de corsaire ayant eu lieu en 1777 au large de la Martinique. A bord de ce navire les officiers étaient français mais la majorité de l'équipage était noir ou mulâtre⁹⁰⁶

⁹⁰¹ AN Marine C⁶ 323, rôle d'équipage du *Minotaure*, 1762

⁹⁰² AN Marine C⁶ 281, rôle d'équipage de l'*Intrépide*

⁹⁰³ AN Marine C⁶ 970

⁹⁰⁴ AN Marine C⁶ 970, 971 et 972

⁹⁰⁵ HCA 32/53/13, Captured ship: Catherine (master Francis Crapean).

⁹⁰⁶ SP 78/303/137, Folio 330: Peter Byrne to Kennion.

B. L'esclavage et les marines de guerres, deux mondes régis par des codes de lois

Que ce soit en France ou en Grande-Bretagne, la marine de guerre est régie par des codes de justices militaires. Dans les colonies, l'esclavage est lui aussi codifié. Dans le cas de la France il y avait un seul texte en usage pour toutes les colonies et qui porte le nom de Code Noir. En revanche pour l'esclave dans les colonies britanniques la chose est un peu plus complexe, car chaque colonie avait son propre code de loi. Le but ici n'est pas de mettre sur le même plan les codes noirs ou les codes de justices militaires ni en aucun faut, il voir cela comme une forme de négationnisme. Comme l'existence de marins noirs est avérée, surtout en Grande-Bretagne, et que c'est souvent d'anciens esclaves ou des esclaves en fuite, il s'agirait plutôt de voir en quoi la différence entre les codes noirs et les codes de justice militaire peuvent expliquer l'attrait de la marine pour les esclaves ou anciens esclaves.

- Les Codes Noirs

- **En France**

Les textes de loi concernant l'esclavage sont souvent appelés Codes Noirs dans la langue française. Cela fait référence au Code Noir composé par Colbert à la demande de Louis XIV et publié après la mort du ministre, en 1685.

S'il y a deux versions différentes du Code Noir, la France conforme à sa pratique centralisatrice, va appliquer le même code dans toutes les colonies pratiquant l'esclavage. Le second code est donc une réédition sous la Régence du duc d'Orléans en 1724 et qui ne reprendra pas les articles 5, 7, 8, 18 et 25 du code de Colbert. Il sera appliqué aux Antilles, en Guyane, à la Réunion et en Louisiane. En revanche, il existe une idée selon laquelle il n'y aurait pas eu d'esclave en Nouvelle-France et au Canada Français ou cette pratique était interdite. Cependant, dans un ouvrage de 1960, Marcel Trudel, de l'Académie canadienne-française et professeur titulaire d'histoire du Canada à l'université de Laval, affirme qu'il y aurait bien eu des esclaves au Canada Français. Il présente même un chiffre dans son chapitre III, près de 4

000 esclaves en 125 ans⁹⁰⁷. Sur ce chiffre, environ 2472 de ces esclaves étaient classés comme "sauvages"⁹⁰⁸, c'est-à-dire des Amérindiens d'Amérique du Nord, dont la vaste majorité venait de la Vallée du Mississippi⁹⁰⁹. En plus de cela, il y aurait seulement 1132 "Nègres" esclaves au Canada Français⁹¹⁰. On ne peut donc pas parler d'une importation massive d'esclave Africains dans cette région. Le Canada Français est une région qui change de propriétaire après la guerre de Sept Ans passant du statut de colonie française à celui de colonie britannique. Aussi, il serait possible d'envisager que l'esclavage soit majoritairement le fait des Britanniques. Toutefois, cette hypothèse ne supporte pas un examen des chiffres. Il y avait moins d'esclaves sous le gouvernement britannique que sous le gouvernement français :

Tableau 24 ⁹¹¹

	« Nègres »	« Sauvages »
France	402	1685
Grande-Bretagne	730	787

Ainsi, il est possible de dire que l'esclavage était quelque chose de présent dans l'ensemble de l'Empire Colonial de l'Ancien Régime. L'esclavage des Africains n'était donc pas la seule forme d'esclavage dans les colonies, aussi bien dans l'Empire Français que dans l'Empire Britannique. Cependant vu l'écrasante majorité que représentait les Africains, il apparaît plus commode de se concentrer sur cette forme d'esclavage.

La réponse à la question est ce que le Code Noir protège les esclaves ou les maîtres, serait à premier vue les deux. En effet, il dresse de nombreuses obligations pour les maîtres. Ainsi l'article VIII interdit aux maîtres de forcer des esclaves à se marier contre leur gré⁹¹². Il s'agit d'une mesure de protection pour s'assurer que chaque esclave reçoive de la nourriture et de l'habillement en quantité suffisante pour travailler dans les plantations, tout en interdisant aux maîtres de tenter d'échanger les rations de vêtement ou de nourriture contre de l'alcool fort (eau de vie). Il s'agit d'une mesure de protection pour s'assurer que chaque esclave reçoive de

⁹⁰⁷ Marcel TRUDEL, *L'esclavage au Canada Français*, Québec, Les presses universitaires Laval, 1960, pp 57-99.

⁹⁰⁸ *Ibid.*, p 61.

⁹⁰⁹ *Ibid.*, p 77.

⁹¹⁰ *Ibid.*, p 87.

⁹¹¹ *Ibid.*, p 86.

⁹¹² *Le Code Noir* de 1724, Gallica, Bibliothèque Nationale de France.

la nourriture et de l'habillement en quantité suffisante pour travailler dans les plantations, tout en interdisant aux maîtres de tenter d'échanger les rations de vêtement ou de nourriture contre de l'alcool fort (eau de vie). De plus, l'article XX prévoit qu'en cas de manquement du maître sur les points de la nourriture ou de l'habillement, les esclaves peuvent déposer une plainte auprès du procureur ou des officiers de justice, ce qui induit que les esclaves auraient possédés une personnalité juridique, même limitée. De plus, l'article XX prévoit qu'en cas de manquement du maître sur les points de la nourriture ou de l'habillement, les esclaves peuvent déposer une plainte auprès du procureur ou des officiers de justice, ce qui induit que les esclaves auraient possédés une personnalité juridique, même limitée. " Ensuite il semblerait que les esclaves aient disposées, au moins sur le papier, d'une certaine forme de sécurité sociale. C'est le sujet de l'article XXI, qui impose aux maîtres de loger et nourrir les esclaves atteint de maladies ou trop vieux pour travailler. Toujours selon l'article XX, les esclaves peuvent également déposer plainte auprès de la justice en cas de "traitements barbares et inhumains des maîtres envers leurs esclaves. Ce point est directement comparable avec ce qui se passe dans la marine ou dans l'armée avec la création des hôpitaux dédiés financés par des prélèvements sur les salaires. Cependant, si ces dispositions fonctionnent sur le papier, cela ne veut pas dire que c'était le cas dans la réalité.

L'article XXXVIII donne aussi une certaine protection aux esclaves, en interdisant aux personnes privées de torturer ou "d'appliquer la question" aux esclaves, ni de leur faire subir des mutilations. De même, l'article XXXIX prescrit aux officiers de justice d'engager des poursuites criminelles contre les maîtres qui auraient tué ou mutilés leurs esclaves. Si les esclaves sont considérés comme meubles, et peuvent donc être vendu ou transmis⁹¹³, il est cependant interdit dans l'article XLIII de vendre séparément : " le mari, la femme et les enfants impubères". Cela représente une protection des familles. Même si ce n'est pas un point purement de protection, il faut toutefois préciser qu'il existait une possibilité d'affranchissement des esclaves dans le code, aux articles LI, LII, LIII, et LIV, le dernier précisant notamment que les esclaves affranchis pourront bénéficier des mêmes droits et avantages que les personnes nées libres.

Cependant, le Code Noir protège aussi les maîtres. La première protection qu'il donne est celle d'assurer une stricte séparation entre les classes. Pour ce faire, l'article VI interdit le mariage entre colons blancs et esclaves sous quelconques raisons que ce soit, sous peine

⁹¹³ Articles XL, XLI, XLII

d'amende. De même, en cas de naissance d'enfants, ce dernier, sera du même statut que sa mère. Ainsi, si elle est esclave, l'enfant sera esclave, si elle est une femme libre, alors il naîtra libre. Cette disposition se rapproche de l'esclavage sous la Rome Antique. Ce qui est confirmé dans les articles IX et X. De plus pour protéger le bien des maîtres, il n'est pas possible aux esclaves de se marier sans le consentement du maître⁹¹⁴. Ensuite, l'article XXIV interdit aux esclaves d'être titulaires d'une quelconque charge ou office publique et l'article XXV leur interdit d'être juge.

L'article XII, interdit aux esclaves de porter des armes et "des gros bâtons". Cette disposition est prise pour éviter les révoltes armées d'esclaves ou une quelconque menace envers les maîtres. Les esclaves qui seront pris avec des armes recevront le fouet. Il y a toutefois une exception à cette règle si les maîtres envoient les esclaves à la chasse. L'article XIII interdit les rassemblements ou assemblée d'esclaves sous peine de "fouet ou de fleur de lys". La seconde punition est un marquage au fer rouge comme criminel. De plus, en cas de récidives, les officiers de justice pourront condamner l'esclave à mort. L'article XV cherche à protéger les maîtres contre le vol en interdisant aux esclaves de "porter sur les marchés" toute une liste de produits ou de denrées sans la permission expresse de leurs maîtres.

L'article XVII punit de mort les esclaves qui auront frappé leurs maîtres ou leurs familles. Il s'en suit une série de délits concernant le vol qui sont punis à divers degrés. Ainsi, l'article XXVIII prévoit de punir sévèrement y compris de mort le vol commis par les esclaves contre les personnes libres. Le vol de chevaux, "cavales", mulets, vaches et bœufs seront punis de peines "afflictives" (corporelles) ou même de mort⁹¹⁵. Le vol de moutons, chèvres, grains, fourrage et denrées sera puni par un marquage au fer rouge (fleur de lys) Article XXX. Comme l'esclave est la propriété de son maître, le fait de s'enfuir représente un vol, il se dérobe lui-même. C'est pourquoi l'article XXXII est particulièrement sévère : " L'esclave fugitif qui aura été en fuite pendant un mois à compter du jour que son maître l'aura dénoncé à la justice, aura les oreilles coupées et sera marqué d'une fleur de lys sur l'épaule ; & s'il récidive un autre mois, à compter pareillement du jour de la dénonciation, aura le jarret coupé, et sera marqué d'une fleur de lys sur l'autre épaule ; & la troisième fois, il sera puni de mort.

L'idée de protection des maîtres est si importante, qu'elle concerne encore les anciens esclaves même après leur affranchissement. En effet, l'article LIII prescrit que les esclaves affranchis devront accorder un respect particulier à leurs anciens maîtres.

⁹¹⁴ Article VIII.

⁹¹⁵ Article XXIX.

Cette étude du Code Noir montre une réalité quelque peu éloigné d'un pouvoir absolu des maîtres sur les esclaves, notamment au niveau des châtiments puisque seule la peine de fouet pouvait leur être infligé directement sans décision d'une cour de justice. Cependant malgré toutes les protections mise en place par le code, il n'était pas toujours possible d'éviter tous les abus, car les maîtres disposaient tout de même d'un grand pouvoir sur leurs esclaves.

De plus, il faut considérer les particularités de la géographie des régions où s'étaient établies les colonies françaises. Elles étaient séparées de Versailles et donc du gouvernement par des océans, que ce soit l'Atlantique ou l'Océan Indien. Aux XVII^e et XVIII^e siècles cela représentait une très longue distance et plusieurs mois étaient nécessaires pour la couvrir. Comme ces voyages devaient se faire par la mer, ce qui était encore incertain avec des risques d'accident ou de désastre. Ces facteurs avaient une conséquence, le pouvoir Royal devait, plus qu'en métropole, se reposer sur les agents locaux représentant le pouvoir avec moins de possibilités de contrôler l'accomplissement de leurs fonctions.

Il faut ajouter à cela que du fait du terrain, de l'état des routes et de l'isolement de nombreuses plantations, il était assez difficile d'y accéder, ce qui renforçait l'indépendance des maîtres. Pour prendre un exemple en Guadeloupe dans une habitation qui existe encore, l'habitation Grivellière, qui produisait déjà au XVIII^e siècle du café. Cette plantation se trouve à plus de 11 km de la mer et de la ville de Vieux-Habitants et n'est accessible que par une étroite et difficile route de montagne. C'est pourquoi à cette époque, l'habitation vivaient pratiquement en autarcie.

- **En Grande-Bretagne**

Si la France est un pays qui se caractérise à cette époque par une grande volonté de centralisation du pouvoir politique, c'est moins le cas en Grande-Bretagne, cela malgré l'impression que donne l'union des Couronnes Anglaises et Écossaise en 1707 (décision politique prise sur certaines bases religieuses pour éviter un retour des Jacobites Catholiques en Écosse). Le cas des lois sur l'esclavage n'échappe pas à ce qui semble être cette règle de non-centralisation. En effet, il n'y avait pas un seul code, mais chaque colonie avait son propre code. Cela tend à rendre l'étude des lois sur l'esclavage en Grande-Bretagne légèrement plus compliquée. Il serait peut-être long et quelque peu hors sujet de faire une étude de tous les codes sur l'esclavage dans les colonies britanniques. Ce grand nombre vient de la structure particulière de l'Empire Britannique au XVIII^e siècle, où chaque colonie dispose de sa propre assemblée ou

parlement votant les lois et textes locaux. Si la France est un pays qui se caractérise à cette époque par une grande volonté de centralisation du pouvoir politique, c'est moins le cas en Grande-Bretagne, cela malgré l'impression que donne l'union des Couronnes Anglaises et Écossaise en 1707 (décision politique prise sur certaines bases religieuses pour éviter un retour des Jacobites Catholiques en Écosse).

Il est possible de voir toutefois se détacher deux modèles de codes sur l'esclavage dans l'Empire Colonial Britannique, *The Barbados Slavery Code*, ou Code de la Barbade de 1661 qui servit notamment de référence aux codes d'Antigua, de Caroline du Sud, En d'autres termes il servit de référence aux colonies sucrière des Antilles⁹¹⁶ et the *Virginia Slavery Code* ou code de la Virginie de 1705 qui servit de modèle aux codes des colonies cultivant le tabac en Amérique du Nord. La chose est encore plus compliquée parce que même ces codes « modèles » ont évolué avec le temps. Ainsi, le Code de la Barbade évolua pour devenir un nouveau code en 1676, 1682 et 1688.

Certaines personnes verront ici une grande similarité entre le Code Noir en France et ce code noir Britannique de la colonie de Virginie (voir annexes). C'est le cas par exemple du devoir de soin à apporter aux esclaves âgés ou infirmes ne pouvant plus travailler. Cependant, il y a une différence fondamentale, le Code Noir Français fut rédigé loin des colonies à Versailles. Certes, il favorisait largement une classe par rapport à une autre, mais il se voulait d'une certaine façon impartiale et fait pour le meilleur fonctionnement des colonies. En revanche, le code de Virginie a été approuvé par une assemblée, un « parlement » local composé d'hommes élus localement étant de la classe dirigeante et riche. En d'autres termes, cela veut dire que ce code a été fait pour les planteurs par les planteurs. Une autre vient du fait qu'il s'agit d'une loi commune de Virginie, ce qui veut dire qu'elle pouvait être changée par un vote de l'Assemblée de Virginie.

C'est la première étape de la protection de l'autorité, le nombre des textes rendrait impossible à des esclaves illettrés de connaître ces textes pour se défendre.

Ce code peut paraître particulièrement sévère sur certains points, notamment sur le fait que dans le cas d'un esclave fuyard, il pourra être battu à mort par son maître sans que cela soit un crime. Il faut ajouter à cela les façons assez cruelles dont un esclave pouvait être mis à mort par la justice, comme l'écartèlement. Toutefois, dans son ouvrage sur l'esclavage en Virginie,

⁹¹⁶ La Caroline du Sud ne se trouvait pas aux Antilles, mais en Amérique du Nord. Sa principale culture n'était pas la canne mais le riz. Pourtant pour des raisons que nous verrons plus tard, il est possible de classer cette colonie dans cette catégorie.

Philip J. Schwarz affirme qu'il est possible de trouver pour tout châtiment ordonné par un maître ou par une cour de justice en Virginie à l'encontre d'un esclave, il est possible de trouver un châtiment similaire infliger par l'autorité publique en Europe, ou encore par la façon dont les sociétés africaines traitaient leurs membres.⁹¹⁷ Cela vient du fait que la plupart des habitants et des faiseurs de lois de la colonie étaient d'origine européenne, ils avaient donc importé le système européen ou suivis le système européen apporté par leurs ancêtres⁹¹⁸. Le système du contrôle des esclaves par le maître était donc celui d'une autorité irrationnelle, un pouvoir absolu qui corrompt. Cependant, les esclaves pouvaient parfois bénéficier d'une protection que l'on ne trouve pas dans les codes et textes de loi. Il s'agit de la morale chrétienne de certains maîtres. Par exemple, William Byrd II et Landon Carter rationalisèrent leur pouvoir absolu pour assumer le rôle de patriarche de leur plantation, et ce, faisant créèrent un autre modèle de comportement des maîtres envers leurs esclaves, un modèle que beaucoup d'autres planteurs tentèrent d'imiter avec plus ou moins de succès dans la colonie.⁹¹⁹

Ce Code de la Virginie marque une différence avec le Code Noir en France, car il ne concerne pas que les esclaves, mais aussi une autre catégorie, que l'on nome en anglais *Indentured servants*. Il s'agissait le plus souvent d'Européens qui passaient un contrat, s'engageant à travailler un certain nombre d'années pour un maître en échange du prix du voyage vers l'Amérique, le gîte, le couvert et l'habillement. On estime aujourd'hui qu'entre la moitié et les deux tiers des immigrants blancs qui arrivèrent en Amérique du Nord entre 1630 et 1776 le firent grâce à ce système⁹²⁰.

Dans le détail, on observe ici aussi un mélange de protection des maîtres et des servants. Ainsi, dans le cas des serviteurs, l'article 7 réaffirme l'obligation de fournir aux serviteurs un "régime alimentaire suffisant ainsi que des vêtements et logements appropriés". Il interdit également de "faire fouetter nu un Chretien Blanc sans un ordre de la Justice de Paix". L'article 8 permet à un serviteur de saisir la cour de la justice du comté à l'encontre de son maître. L'article 9 interdit la vente du contrat d'un serviteur malade ou trop faible pour travailler, au contraire, il existait une obligation de soin, soit par le maître, soit par la paroisse, avec le cas échéant la possibilité de saisir les sommes nécessaires à ses soins sur les biens du maître. De plus, l'article 13, cherche à s'assurer qu'à la fin de leurs contrats, les serviteurs ne soient pas

⁹¹⁷ Philip J. Schwarz, *Twice Condemned, Slaves and the Criminal Laws of Virginia, 1705-1865*, Louisiana State University Press, 1988, p 6

⁹¹⁸ Philip J. Schwarz, *Twice Condemned, Op. cit.*

⁹¹⁹ *Ibid.*, pp 8-9

⁹²⁰ David GALENSON "The Rise and Fall of Indentured Servitude in the Americas: An Economic Analysis". *The Journal of Economic History*. 44 (1): 1-26. March 1984.

laissés dans la pénurie, en obligeant les maîtres à leur donner une réserve de maïs, une somme d'argent et un mousquet pour les hommes.

De manière assez intéressante, la protection des esclaves n'apparaît pas réellement dans le code de Virginie. Au contraire, comme évoqué précédemment, l'article 34 permet à un maître de battre un esclave à mort sans aucune conséquence légale.

- Les codes de justice militaires

- **En Grande-Bretagne**

La Royal Navy disposait d'un code de justice militaire, cependant pour la période il ne s'agit pas d'un seul document, mais de deux. Ce sont en fait des actes du parlement et donc des lois. La première est le "Naval Act" de 1749 et la seconde le 1779 Naval Courts Martial Act.

Le point le plus célèbre du Naval Act est contenu dans l'article II, il s'agit d'une liste de crimes et de châtiments connus sous le nom des Articles de Guerre. Une transcription des deux textes de loi est disponible en Annexes.

Le premier constat après la lecture de ce document est qu'il ne s'adresse pas seulement aux hommes d'équipage, mais à toutes les personnes en service actif à bord des navires, aussi bien les marins que les officiers, que les soldats. Dans le cas de ces derniers, il s'agit en Grande-Bretagne du corps de Royal Marines. Il est possible de faire une analogie entre ce point et le code de l'esclavage qui concerne aussi bien les maîtres que les esclaves. Les articles de guerres du Naval Act de 1749 protègent quatre catégories différentes : les marins, les officiers, le service et gouvernement, et enfin les marchands. La protection des officiers contre les marins est plutôt évidente, avec toute une série d'articles cherchant à décourager les mutineries ou actes de sédition avec notamment la menace de mort. Dans le même ordre d'idées, il ne pouvait en aucun cas lever la main sur un officier, lui manquer de respect ou refuser d'exécuter un ordre.

La protection du service et du gouvernement est également plutôt évidente, avec l'interdiction de le critiquer, de se mutiner, de gaspiller les ressources. De détruire ou mettre en danger le matériel... Un point particulièrement intéressant est l'importance attachée à la protection des navires marchands britanniques. Cela montre la dimension prise par le commerce international et maritime, en particulier pour cette nation insulaire dépendante de cette source d'approvisionnement et de cette richesse. En revanche, la protection des marins apparaît plus difficile à voir dans ces Articles de Guerre. Ils apparaissent plutôt comme une très lourde épée de Damoclès pendue au-dessus de la tête de tout équipage servant dans la Royal Navy. La menace de mort

ou de châtement lourd est omniprésente, d'autant plus que ces articles étaient lus de manière régulière à l'équipage, souvent lors du service dominical. Pourtant, ces articles représentent bien une protection pour les marins. Leur seule existence représente de fait une limitation des pouvoirs du capitaine qui ne peut pas de sa seule autorité condamner un marin ou un de ses officiers à mort. Son seul recours dans le cas où un crime prévu par les Articles est de faire arrêter le fautif et de le maintenir aux fers en attendant de pouvoir le faire traduire devant une cour martiale.

L'article 33, représente aussi une certaine forme de protection pour les marins. Il concerne la conduite des officiers cherchant à poser des limites notamment avec le point sur la cruauté. Cependant, cette protection apparaît comme limitée, car les Articles de Guerre ne donnent pas de définition à ce qui constitue une conduite cruelle. Cela laisse une grande latitude d'interprétation à une cour martiale. Toutefois, le Naval Act de 1749 ne se limite pas aux trente-six Articles de Guerre, en fait, ils ne représentent que l'article 2 de cette loi. Pour des raisons de commodité, de simplicité et de compréhension pour cette étude, le mot articles fera référence à l'un des trente-six Articles de Guerre, et le mot chapitre, à l'un des grands articles du Naval Act. Cela conduit à la question suivante : y a-t-il d'autres protections pour les marins dans le Naval Act de 1749 ? Le chapitre III crée une limitation aux peines de prison prononcées par une cour martiale qui ne pourront pas dépasser deux ans. Cette mesure apparaît comme une protection contre des peines trop lourdes, mais elle peut avoir un effet à double tranchant, car une cour martiale pourrait trouver que deux ans de prison serait un châtement trop clément, les incitant ainsi à choisir d'autres formes de punition, incluant la peine de mort.

Certains articles concernaient aussi les soldats, servant ou appartenant à la flotte en précisant que pour la Grande-Bretagne, il s'agissait du corps des Royal Marines. Cette distinction est importante et est confirmée dans le chapitre V. Il limite la juridiction des cours martiales, excluant les officiers de l'armée de terre et les soldats lorsqu'ils sont sur des transports. Le pouvoir judiciaire de la marine, se limite donc à la marine.

La forme même de la cour martiale peut également représenter une forme de protection, ou tout du moins, une forme de garantie d'équité. Le chapitre XII prévoit qu'aucune cour martiale ne devra être composée de plus de treize officiers et de moins de cinq. Cela fait qu'aucune peine ne peut être décidée par un seul homme, mais est le résultat d'une discussion et d'un accord entre plusieurs personnes. Ce chapitre, donne également les grades d'officiers pouvant être jugés dans une cour martiale : "Flag Officers, Captains and Commanders", Flag Officers

correspondent aux officiers supérieurs, au-dessus du grade de capitaine. Commander correspond au grade de Capitaine de Frégate, qui est le grade juste avant celui de capitaine. Il s'agit donc d'officier avec une certaine carrière derrière eux, et parfois des accomplissements notables, qui ont de l'expérience dans la vie et le service naval. Le chapitre VII interdit au commandant en chef de toute escadre de plus de cinq navires de prendre part à une cour martiale pour des raisons pratiques. En effet, ce commandant en chef doit signer les jugements de la cour martiale, il a donc le pouvoir de valider ou refuser une sentence. C'est donc une forme de sécurité supplémentaire que cet officier n'assiste pas à la cour, car ainsi, il peut être impartial sur les faits présentés dans les compte-rendus et procès-verbaux. Ce qui est confirmé par le chapitre XX.

Enfin, la conclusion du Naval Act apporte une autre protection pour les marins en mettant en avant le principe qu'aucun marin ne devra être puni deux fois pour le même crime. Le Naval Act de 1749, n'est pas la seule loi promulguée par le Parlement britannique concernant la justice navale durant la période. Il faut également citer le Naval Court Martial Act de 1779. Il a été voté en temps de guerre pendant la Guerre d'Indépendance Américaine. Il est sensiblement plus court que le Naval Act de 1749 puisqu'il ne comporte de trois chapitres (articles). Comme le Naval Act de 1749, il traite de la discipline Navale, mais, là aussi il ne touche que les cours martiales, cherchant à faciliter leur tenu pour rendre une justice plus rapide. Le fait que les crimes décrits dans les Articles de Guerre soient jugés en cour martiale permet à l'accusé de se défendre, de présenter sa version des faits, d'appeler des témoins. Ainsi la sanction n'est pas le fait d'un pouvoir absolu, mais la conséquence d'avoir violé une loi avec une décision de justice telle que cela serait le cas pour tout habitant libre de Grande-Bretagne ou de ses possessions. Cependant, les Articles de Guerre renseignent peu sur le maintien de la discipline quotidienne. Une cour martiale est quelque chose d'assez lourd, de particulièrement long et surtout qui peut être particulièrement compliqué à organiser, car il faut rassembler au moins cinq officiers commandant de navires au même endroit, ce qui ne peut être fait que lorsque les navires se trouvent sur la même station. C'est l'un des avantages d'avoir une base et un chantier naval à Antigua pour la Royal Navy, permettant d'organiser plus facilement des cours martiales avec les navires relâchant pour réparations ou pour réapprovisionnement. Le code définis lui-même qu'il n'adresse pas tous les problèmes relatifs à la discipline navale, mais seulement les crimes et offenses jugés les plus graves. C'est le sujet de l'article 36 qui stipule que tout crime non-capital commis à bord et qui ne sera pas couvert par les 35 autres articles devra être puni en accord avec les lois et coutumes de la mer. Toutefois, la loi ne donne aucune forme d'information sur ce que sont ces lois et coutumes de la mer, ce qui en pratique pourrait donner un grand

pouvoir au capitaine de chaque navire en fonction de sa propre interprétation de ces lois et coutumes. Dans une de ses études sur la Royal Navy, N.A.M Rodger est lui aussi conscient du problème que pose ce dernier article dans l'administration de la justice de manière quotidienne ou hebdomadaire. L'article 33 met en place l'interdiction de la cruauté. Il s'agit d'un article important pour la protection des marins. En revanche, le code ne donne aucune information sur ce qui constitue une conduite cruelle ou non. Qu'est-ce qu'un acte cruel ? L'article 33 met en place l'interdiction de la cruauté. Cet article soulève une autre question, ou série de questions : Par conséquent cela laisse une question en suspens : Quelles étaient les possibilités de se plaindre d'un traitement cruel ?

Cet article soulève une autre question, ou série de questions : La Grande-Bretagne est un pays dont la construction politique apparaît comme particulière. Cela n'est pas en lui-même une particularité, d'autre pays comme la France ou les Etats Unis ont une constitution, il s'agit d'un document écrit unique, facilement identifiable et datable. Ainsi, la Constitution Américaine date de 1787 et la Constitution de la Ve République Française de 1958. La constitution du Royaume-Uni n'est pas un seul document écrit, mais une collection de plusieurs documents commençant avec la Magna Carta de 1215, et incluant l'Habeas Corpus de 1679 et le Bill of Rights de 1689... La Constitution Britannique est un mélange de lois écrites et de coutumes.

La Justice Britannique est bâtie sur un modèle similaire avec un mélange de loi et d'interprétation de la jurisprudence par un juge, en d'autres termes, un mélange de lois et de coutume. Il y a donc une certaine logique à retrouver une structure similaire dans la justice de la Royal Navy. L'article 33 et de manière plus générale les trente-six Articles de Guerre représentent la partie écrite de cette justice, il y a également une partie venant de la coutume.

Même si la plupart des auteurs des Lumières ont tenté de détacher leurs pensées de la religion, ce facteur reste très important dans la société. En fait que les gens, soient pratiquants ou non, la morale chrétienne était ancre dans l'esprit des gens, incluant les officiers et les équipages de la marine⁹²¹. Cette morale, relativement claire pour tout le monde avait une influence sur les cours martiales. Ainsi il n'était pas acceptable pour un officier de frapper quelqu'un au visage. Il ne s'agit pas de quelque chose de trivial, cela pouvait avoir de réelles conséquences. En effet, il y a au moins une cour martiale qui rapporte un fait troublant. Il s'agit du cas de William Russell, marin (able seaman) du HMS Seaford fut jugé en cour martiale pour avoir frappé un aspirant. Si l'on se réfère aux Articles de Guerre, il s'agit d'une de ces offenses

⁹²¹ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op cit, p 212.

passibles de la peine capitale⁹²². Cette morale, relativement claire pour tout le monde avait une influence sur les cours martiales. Ainsi, il n'était pas acceptable pour un officier de frapper quelqu'un au visage. Il ne s'agit pas de quelque chose de trivial, cela pouvait avoir de réelles conséquences. En effet, il y a au moins une cour martiale qui rapporte un fait troublant. Il s'agit du cas de William Russell, marin (able seaman) du HMS Seaford fut jugé en cour martiale pour avoir frappé un aspirant. Si l'on se réfère aux Articles de Guerre, il s'agit d'une de ces offenses passibles de la peine capitale⁹²³. Il y a d'autres cas qui peuvent illustrer ce qui constituait un comportement hors limite ; notamment celui du cas du capitaine Cunning. Cet officier fut réprimandé pour une pratique jugée inacceptable par les autorités maritimes, celle de faire fouetter tous ceux qui mettraient plus de cinq minutes à rejoindre le pont après l'appel "tout le monde sur le pont" (all hands on deck). C'est un cas particulièrement intéressant, car, cette convocation des deux bordés en même temps ne se faisait qu'en cas d'urgence. N.A.M Rodger suggère avec justesse que ce n'est peut-être pas le fait de punir un équipage trop lent en cas d'urgence, car sur un navire de la taille du capitaine Cunning, il ne faudrait pas plus de deux ou trois minutes à l'équipage pour rejoindre le pont, mais plutôt l'application du fouet plutôt qu'une punition plus légère⁹²⁴.

Quelle était l'efficacité de l'article 33 contre la cruauté des officiers ? Le premier moyen de tenter de répondre à cette question est de chercher à savoir la réalité des possibilités se plaindre du traitement d'un officier supérieur et de pétitionner un jugement dudit officier en cour martiale.

Il apparaîtrait que de se plaindre de la cruauté d'un capitaine soit une chose tout à fait possible. En effet, il existe des traces de nombreuses enquêtes sur le comportement d'officiers. Par exemple, ce fut le cas en 1759 d'une enquête sur le lieutenant Teague servant sur le Sloop Penguin, et qui comporte notamment le témoignage d'un des officier mariniers dudit sloop:" si les choses n'étaient pas faites correctement, le lieutenant battait les responsables, parfois sévèrement. Il était, autrement, toujours tendre et gentil, prenant soin de malades et offrant des libertés à l'équipage. Il a donné du grog à ses frais pour les encourager (l'équipage) à faire leur devoir⁹²⁵.

⁹²² Article 22.

⁹²³ ADM 1/5299, f.160.

⁹²⁴ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, *Op. cit.* p214.

⁹²⁵ ADM 1/5298, Court Martial of J. Halman & W. Teague, 8 October 1759.

Ce fut également le cas d'une enquête sur le HMS Albany en février 1762:" il manque des preuves qu'en aucun cas, il a traité les plaignants avec cruauté, mais quelquefois les frappaient avec un cordage quand l'exécution de leur devoir n'était pas correcte. Les officiers et le reste de l'équipage déclarent ne jamais l'avoir connu sévère dans l'exécution de son devoir."⁹²⁶ Enfin, il est également possible de citer un rapport reçu par l'amirauté en 1755 : " un pauvre homme de la campagne, servant à bord du Grafton ayant été battu de telle manière par le lieutenant Prescott qu'il sauta par-dessus le bord, seulement pour avoir fait son travail de manière maladroite due entièrement à son inexpérience. [...] Une telle inhumanité est véritablement dommageable pour les Lords (de l'Amirauté) et apporte une mauvaise réputation au service, le privant de fait de nombreux hommes utiles qui sont découragés d'y entrer."⁹²⁷ Il apparaît toutefois, que ce rapport fut en fait un faux. Ainsi, les trois cas présentés ci-dessus apparaissent comme n'étant pas suffisant pour être considéré comme une conduite cruelle, ou excusant la conduite de l'officier, ou pire encore étant de faux rapports. Cela soulève la question de la véritable exécution de cet article 33. Durant la guerre de Sept Ans, il y eut au moins trois capitaines chassés du service pour cruauté ou oppression envers leurs équipages, Edward Clarke, Thomas Smith, tous deux capitaines du HMS Jason et Penhallow Cuming du HMS Blandford⁹²⁸. Cela tend à prouver que l'article 33 a été appliqué dans la Royal Navy durant la période de notre étude.

Il faut ensuite se demander : quelle était la réalité de la cruauté des officiers face à la fiction ? Le rapport envoyé par J. Cleveland à l'Amiral Hawke en 1755⁹²⁹ est en fait une œuvre de fiction, elle souligne l'importance attachée à l'idée de la cruauté du capitaine. Cette idée s'est transmise jusqu'au XX^e siècle dans la littérature navale de fiction. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le personnage du Capitaine Sawyer dans la série Hornblower de C.S Forester ou certains capitaines dans l'œuvre de Patrick O'Brian. Cette pratique littéraire a pour but de faire ressortir les qualités d'officier des héros de ces œuvres, mais il peut être le signe d'une certaine forme d'exagération.

Dans son ouvrage sur la marine, N.A.M Rodger⁹³⁰ insiste sur le fait que la cruauté des officiers si présente dans l'esprit des gens est une exagération pour plusieurs raisons, la première est l'existence de l'article 33. En revanche, la seconde est liée au problème du recrutement

⁹²⁶ ADM 1/803, P. Durell, 23 February 1762.

⁹²⁷ N.M.M. HWK/10, J. Cleveland to E. Hawke, 23 February 1755.

⁹²⁸ ADM 1/235, T. Coates, 22 January 1755, ADM 1/5299, f.424 & ADM 1/5297, Court Martial of Capt. P. Cuming et al.

⁹²⁹ N.M.M., HWK/10

⁹³⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p 212.

maritime. Avec le système britannique qui privilégiait le volontariat pour entrer dans le Service de la Royal Navy, avec la press considérée au mieux comme un mal nécessaire pour compléter les nombres que le volontariat n'avait pas réussi à fournir. La plupart des marins qualifiés, les plus utiles au service chercheraient plutôt à s'engager sur un navire où le capitaine aura une bonne réputation concernant la discipline⁹³¹. De plus, un officier trop brutal, était moins efficace, car une grande partie du travail naval de l'équipage pouvait varier en fonction de son enthousiasme et de sa motivation, notamment pour les temps de réponse aux ordres et le courage au combat⁹³². Enfin, l'importance des valeurs morales sur la violence issue de christianisme dans la société du XVIII^e siècle est un facteur qui était présent dans les mentalités de l'Amirauté et donc un officier cruel aurait eu de fortes chances d'être regardé avec méfiance par l'Amirauté tant pour des raisons pratiques que morales⁹³³. Ce besoin d'avoir une bonne réputation sur la discipline de la part des capitaines pour des raisons de recrutement afin d'attirer plus facilement des volontaires avait des conséquences sur le comportement de tous les officiers et officiers marins sous son commandement. En effet, il apparaît comme possible que de ce fait les capitaines aient personnellement réprimandés et interdits les pratiques qu'ils jugeaient comme inacceptable de la part de leurs officiers. Cela tendrait à expliquer le faible nombre d'officiers chassés du service.

Le code de justice navale, représenté par les trente-six Articles de Guerre apparaît comme une lourde épée de Damoclès flottant périlleusement au-dessus de la tête des officiers et des équipages. Pourtant, parfois, il pouvait y avoir une grande différence entre le code et la réalité de la pratique. Cela vient de plusieurs facteurs. Le premier vient de la nature même de la cour martiale, quelque chose de lourd et de peu pratiques à organiser. La seconde vient de la nature des sanctions de la cour martiale. Cette assemblée de justice était assez imprévisible dans ses résultats. Les juges n'étaient pas des professionnels du domaine légal, mais des Capitaines dont le domaine de compétence serait la navigation. De fait, on observe que la justice rendue était un mélange de justice légale et de justice morale. Un bon exemple pour illustrer cela est le cas de la cour martiale de l'assistant du bosco (Boatswain's mate) George Henderson servant sur le HMS Magnanime. Ce procès avait lieu, car George Henderson s'était battu alors qu'il était ivre et que son adversaire et lui était tombé à l'eau, noyant ce dernier. George Henderson était jugé sur la charge de meurtre, qui est le seul cas prévu par les Articles de Guerre en cas de

⁹³¹ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁹³² N.A.M Rodger, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁹³³ N.A.M Rodger, *the Wooden World, Op. cit.*

mort d'homme hors combat avec l'ennemi. George Henderson fut acquitté de cette accusation, car c'était évidemment un accident. En revanche, il fut condamné par cette même cour martiale à cinquante coups de fouet et à être dégradé pour ivrognerie et bagarre alors qu'aucune de ces deux charges n'étaient l'objet de ce procès.

D'après les Articles de Guerre, un bon nombre de crimes étaient passible de la peine de mort. De plus, les cours martiales étaient réputées pour être particulièrement sévères. À titre d'exemple, il est possible de citer plusieurs cas de verdicts de cour martiale. Ainsi, un marin qui avait refusé l'autorité de son officier supérieur fut condamné à 600 coups de fouet⁹³⁴. Un marin qui avait volontairement bousculé et fait tomber un Aspirant fut condamner à 200 coups de fouet⁹³⁵

Sur les 8 crimes passibles de la peine de mort dans les Articles de Guerre seul le meurtre et ce qui était qualifié de "buggery" en règle générale⁹³⁶, provoquait une condamnation à mort. Le crime de "buggery" correspond à l'article 29: toute personne de la flotte qui commettra le détestable et péché contre nature d'accouplement ou de sodomie avec un autre homme ou animal sera punis de mort par jugement d'une cour martiale.

Dans le cas du crime de désertion, entre 1755 et 1762, ce qui pour les Britanniques correspond aux dates de la guerre de Sept Ans, sur les 254 hommes accusés de désertion, seulement un cinquième furent condamnée à mort et seulement un vingtième furent exécutés. Souvent, ces condamnations à mort furent déclarées pour des désertions aggravées de meurtres, d'offenses répétées ou d'avoir rejoint l'ennemi⁹³⁷. En revanche, pour les condamnés à mort, l'exécution était très publique afin de servir d'exemple au plus grand nombre possible. Ainsi, le capitaine du navire sur lequel l'exécution avait lieu, devait montrer un signal et tirer un coup de canon afin que tous les capitaines présents assemblent leurs équipages pour y assister⁹³⁸. A titre de comparaison dans les années 1760, à Londres et dans le Middlesex environ 60% des personnes condamnées à mort furent exécutées, soit environ 33 personnes par an⁹³⁹

Cependant, une cour martiale étant difficile à organiser, elle demandait du temps, non seulement pour rassembler les cinq capitaines requis, mais aussi de faire venir les témoins tant pour la partie défendant que pour l'accusation et enfin l'audition de toutes ces personnes, les dépositions et délibération. De plus, une cour martiale pouvait être imprévisible dans ses

⁹³⁴ ADM 1/5298, Court Martial of F. Lally, 24 May 1759.

⁹³⁵ ADM 1/5299, f335.

⁹³⁶ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p 225.

⁹³⁷ N.A.M RODGER, *the Wooden World, Op. cit.*.

⁹³⁸ Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at sea.

⁹³⁹ N.A.M. RODGER, *the Wooden World, Op cit*, p 225.

résultats, certains capitaines décidaient de punir eux même les contrevenants pour gagner du temps et s'épargner les soucis relatifs à une cour martiale. Pour cela, le capitaine dépend d'un autre texte de régulation de la vie maritime, Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at sea, encore une fois, il s'agit comme pour les Articles de Guerre, d'une collection de règlements touchant de nombreux sujets, notamment contre la corruption et la mauvaise utilisation des ressources de la marine. Cependant, il y avait également une partie sur la discipline navale. Elle porte le titre : *Rules of Discipline and Good Government to be observed on Board of His Majesty's Ships of War*. L'article IV traite de la discipline quotidienne du navire, mais dans le sens d'une limitation des pouvoirs du capitaine et donc une certaine forme de protection pour les marins.

Le texte complet de la partie sur la discipline est disponible en annexes, mais il semble utile ici d'apporter une traduction de deux articles :

« IV. Aucun commandant ne devra infliger à un marin une punition consistant de plus de douze coups de fouet avec le chat à neuf queues sur leurs dos nus en accord avec les coutumes de la mer. Cependant, si la faute mérite une sanction plus lourde, le capitaine doit en référer au commandant en chef ou au secrétariat de l'Amirauté si le navire se trouve dans les eaux nationales. Dans le cas où une cour martiale serait nécessaire, le capitaine doit s'assurer que le coupable sera traduit devant elle après une durée adéquate et confiner (aux fers) en attendant.

VII. Le capitaine est tenu de faire accrocher les Articles de Guerre dans des lieux publics et de les lire à l'ensemble de l'équipage au moins une fois par mois. »

L'article VII est la preuve que personne à bord d'un quelconque navire de la flotte ne pouvait ignorer les Articles de Guerre ni les conséquences de tel ou tel crime. L'article IV limite les pouvoirs du capitaine sur le plan disciplinaire. En effet selon ce règlement, la sanction maximum que le capitaine peut faire appliquer de sa propre autorité sur son navire serait douze coups de fouet. On est loin de l'image du "seul maître à bord". En revanche, cette disposition soulevait un problème dans le Service. La plupart des capitaines trouvaient que 12 coups de fouet étaient la peine minimale pour justifier toute la cérémonie qui allait avec cette punition. En effet, l'équipage était rassemblé pour assister à la punition et chaque marin devait solennellement retirer sa chemise avant d'être attaché face à caillebotis pour recevoir les coups de fouet sur le dos. Le problème était donc que la peine maximale prévue par le règlement était considérée comme étant la peine minimale par de nombreux capitaines. De plus dans certains cas, notamment dans celui où la punition devait dispenser d'une cour martiale, elle se devait

d'être plus sévère que les douze coups. Pour la plupart des capitaines, la solution était simplement de dépasser cette douzaine de coups de fouet. Le fait que les capitaines ou certains amiraux aient choisi de punir eux même des marins ayant commis un crime passible de cour martiale est avéré et il est possible de donner des exemples de cela. Ainsi, le Contre-amiral Mostyn confronté à de nombreux cas d'ivrognerie et de mutinerie proposa que chacun des fautifs reçoive douze coups de fouet afin d'éviter le souci de longues cours martiales⁹⁴⁰. Dans le même esprit, l'Amiral Smith confronté à des cas de vol sur des prisonniers de guerre français, condamna chacun des fautifs à recevoir douze coups de fouet en présence de leurs victimes avec un discours sur "combien ils étaient chanceux de ne pas avoir eu à subir toute la force d'une cour martiale⁹⁴¹".

En règle générale, l'Amirauté ne menait pas d'enquêtes pour des capitaines punissant eux même des crimes passibles de cour martiale, tant que la sanction se bornait à quelques douzaines de coups de fouet, car cela limitait les cours martiales⁹⁴². Ce manque d'enquête de l'Amirauté est confirmé par N.A.M Rodger⁹⁴³. Cela peut s'expliquer par le fait qu'en temps de guerre, la Royal Navy était une machine de guerre qui devait fonctionner et pouvoir être déployé aussi vite que possible, ce qui parfois incluait de ne pas concentrer au moins 5 navires pour des cours martiales, ou avoir de nombreux marins aux fers pour une longue période affaiblissant des équipages sentant déjà la pression liée au manque d'hommes. Encore une fois, les problèmes relatifs au recrutement avaient des conséquences au-delà de seulement fournir des hommes à la flotte. Il y avait également une autre explication pour comprendre le manque d'enquête de l'Amirauté. Cela vient d'un manque de plainte de la part des marins eux-mêmes. En effet, comme ce chapitre l'a montré, les sanctions données directement par le capitaine étaient plus clémentes que celle d'une cour martiale. Les capitaines dépassant la douzaine requise n'étaient pas moins populaires, au contraire. Un cas marquant est celui du capitaine puis de l'Amiral Boscawen⁹⁴⁴.

Souvent, la plupart de l'attention portée sur la discipline navale était le fouet, le fameux chat à neuf queues, mais il ne représente pas à lui seul l'essence de la discipline navale. En effet, la punition du fouet s'accompagnait de tout un cérémonial et prenait du temps, aussi pour les petites offenses un officier pouvait avoir recours à d'autre forme de punition, la privation de

⁹⁴⁰ ADM 1/90, f338

⁹⁴¹ ADM 1/650, T. Smith, 31 October 1755

⁹⁴² ADM 1/801, T West, 30 Jan 1756

⁹⁴³ N.A.M Rodger, *The Wooden World*, *Op. cit.* p 220

⁹⁴⁴ N.A.M Rodger, *the Wooden World*, *Op. cit.*

rhum, le nettoyage des poulaines (lieu d'aisance de l'équipage), ou encore un coup de canne ou de cordage⁹⁴⁵

- **En France**

Durant la période que couvre cette étude, il y eut des changements dans le code de Justice militaire de la Marine Royale en France, après la guerre de Sept Ans avec le Seizième livre de l'*Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765*. Auparavant, la Justice Navale était régie par le *livre IV d'Ordonnance de Louis XIV Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine* de mars 1689.

Si l'on compare ces deux textes avec les Articles de Guerres dans la Marine Britannique, la première chose qui marque le lecteur est la différence massive du nombre d'articles. Cependant, il faut prendre en considération le fait que les Articles de Guerres ne sont qu'une partie de l'acte du Parlement. Toutefois en repensant au titre de l'ouvrage de N.A.M Rodger, *The Wooden World* (le monde de bois) et la théorie que la marine serait un monde à part, avec des codes et un fonctionnement différent de la société du pays dont elle est issue, il est possible de le questionner au vu de ces deux documents. En effet, on peut voir que cette partie de l'ordonnance sur la marine regroupe dans un seul et même texte tout ce qui touche la procédure judiciaire dans la marine, parfois avec une infinité de détails, comme par exemple la position des juges lors d'un conseil de guerre, le port du chapeau... Il est possible de dire que ce document soit à l'image de la culture légale en France, un document qui rassemble par écrit l'ensemble de la procédure, et des peines de façon très détaillé, à l'image de la Constitution pour les lois. En revanche en Grande-Bretagne, la procédure judiciaire navale est également à l'image de la culture du pays et de sa « constitution », une multitude de textes de loi provenant de sources différentes. Il y avait en effet les deux Actes du Parlement, mais aussi *Regulations and instructions relating to His Majesty's service at sea* établies par l'Amirauté ; et enfin une forme de jurisprudence basée sur les coutumes et les usages de la vie en mer.

La précision du code est telle que l'on connaît la peine à attribuer pour chaque délit à bord des navires, ce qui laisserait en théorie moins de place aux capitaines pour être le seul maître à bord en ce qui regarde la discipline. On constate également que la variété des peines est assez grande. Là ou dans la marine Britannique les peines sont le fouet ou la mort, dans la

⁹⁴⁵ N.A.M Rodger, *the Wooden World*, *Op. cit.*

marine Française, il y avait la cale, la mise au fer, la mise au pain et à l'eau et les coups de cordes aux cabestans, ce qui est similaire sur la forme aux coups de fouet. Là ou dans la marine Britannique les peines sont le fouet ou la mort, dans la marine Française, il y avait la cale, la mise au fer, la mise au pain et à l'eau et les coups de cordes aux cabestans, ce qui est similaire sur la forme aux coups de fouet.

La petite cale : cela consiste à précipiter le condamné dans l'eau, du haut d'une vergue, barre transversale attaché au mat pour y accrocher les voiles. Il était lié par un cordage, qui file dans une poulie au bout de la grand-vergue. On le lâche, il tombe dans la mer, où il reste immergé aussi longtemps que le prévoit son jugement ; puis on le remonte et on recommence... Il est ainsi plongé et replongé autant de fois que l'exige la punition.

La cale sèche est une variante dans laquelle on arrête le cordage à mi-course, d'un coup sec, avant que le malheureux n'atteigne l'eau. La vitesse de la chute et l'arrêt brusque avait souvent pour conséquence de faire craquer voir de déboîter certains os.

« La grande cale est une alternative à la pendaison... L'homme est ligoté à l'extrémité d'un cordage passant sous la quille du navire ; il est précipité à la mer d'un côté, et récupéré de l'autre, par l'équipage qui hale son camarade ; son sort dépend donc de la hardiesse de ses compagnons... Même s'il compte beaucoup d'amis, la manœuvre est toujours longue... Les témoignages disent que la grande cale équivaut presque toujours à une condamnation à mort.»⁹⁴⁶.

La peine du pain et de l'eau : des études récentes faites dans le cadre de régimes pour la perte de poids peuvent donner des indications précieuses sur les réalités de cette mesure disciplinaire pour les marins. Avec ce type de régimes alimentaires, il y a deux types de conséquences qui sont pertinentes pour une peine disciplinaire. La première est la faim ; en effet, cela va provoquer chez la personne un appétit extrême et une importante sensation de faim, lié au fait que le corps va envoyer des signaux au cerveau lui donnant une impression de famine⁹⁴⁷. De plus, un régime alimentaire aussi pauvre en fibre a pour conséquence de bloquer les intestins et de créer une forte et douloureuse constipation⁹⁴⁸.

La privation de la solde : ce n'est pas une peine corporelle, toutefois si on la met en rapport avec les problèmes financiers récurant pour la monarchie française, on peut voir l'importance de cette mesure. En effet, elle est à la fois dissuasive pour les marins qui ont besoin

⁹⁴⁶ *Petit frisson maritime : le supplice de la cale*, Escales Maritimes, 23 Juillet 2010.

⁹⁴⁷ University of Iowa: Health Topics: Why Fad Diets Don't Work

⁹⁴⁸ *Ibid.*,

de leur solde pour vivre, et peut représenter une forme d'économie pour le trésorier de la marine. Cependant, il est difficile d'apporter une appréciation quantitative à l'efficacité de cette mesure.

Courir la bouline : châtement qui consiste à faire passer le condamné entre deux rangés de marins qui vont le frapper avec des cordages. Le règlement ne dit rien toutefois sur le nombre de marins dans chaque rangée. Si l'on considère la taille d'un équipage d'un navire de guerre et la taille du pont, il était possible de faire tenir un grand nombre de personnes dans ces deux rangés, ce qui pouvait représenter parfois plusieurs centaines de coups de fouet, ce qui se rapproche en cas de très grand nombre d'une peine de mort.

La variété de ces punitions est donc beaucoup plus grande que dans la Marine Britannique. Comme dans de nombreux cas à cette époque, elles ont surtout une fonction d'exemple. Toutefois, il est possible de mettre en avant que le code sert réellement de protection des équipages face à l'autorité du capitaine. En effet il apparaît clairement que chaque infraction est assortie d'une punition, ce qui limite le libre-arbitre du capitaine. L'argument que le capitaine était le seul maître à bord après Dieu, ne tient pas face à la précision des deux ordonnances du Roi, d'autant plus qu'il y avait à bord des membres de corps indépendants.

- L'écrivain de bord : normalement un proche collaborateur du capitaine, il surveille le débit des fournitures embarquées, prévoit ce dont il faudra se réapprovisionner aux escales. Il est le garant de la distribution régulière des rations. Il peut également participer à l'écriture des journaux de bord. Étant un témoin direct de ce qui se passe à bord et ayant les compétences et les fournitures pour écrire, il était possible que dans certains cas extrêmes, il puisse écrire un rapport sur la conduite du capitaine. Toutefois, le fait qu'il soit un proche collaborateur du capitaine et que son avancement pouvait dépendre de ce dernier, cela pouvait limiter son implication en cas de problème.
- L'aumônier de marine, formé au séminaire de Rochefort, les tâches de l'aumônier naval de la fin du XVII^e siècle tendent à se rapprocher de celles d'un curé ou d'un vicaire, comme s'il desservait une paroisse de mer. L'ordonnance de 1689 précise que la messe se dira non seulement les dimanches et fêtes ainsi que « les autres jours aussi souvent qu'il sera possible. ». L'aumônier avait une position difficile à bord, car il devait à la fois servir les officiers et l'équipage ; deux mondes très différents et qui mêmes enfermés sur un petit navire ne se mélangeait pas. Toutefois, ce relatif isolement pouvait dans certains cas être un gage d'indépendance face aux officiers,

tout du moins dans sa correspondance. De plus, en France, les aumôniers de la marine faisaient partis pour la plupart d'ordres monastiques. Dans un premier temps, avant 1762, il s'agissait des Jésuites et après leur expulsion du royaume, cette tâche fut confiée aux Récollets⁹⁴⁹. De fait, ces religieux ne dépendaient pas du capitaine du navire pour une quelconque forme de promotion et donc il serait plus libre de reporter des abus d'autorité.

Les deux textes de loi sur la justice militaire représentent une protection de l'équipage envers les officiers. En effet, ils indiquent que pour les infractions encourant des peines de mort naturelle ou de mort civile, le marin ou le soldat devait être jugé par un conseil de guerre. La mort civile correspond à la perte des droits civils d'une personne qui même encore vivante étaient considéré comme morte au regard de la loi. Sous l'Ancien Régime, cela s'appliquait aux personnes condamnées à la déportation, à la prison à vie, ou encore à la peine des galères perpétuelles. Dans le cadre de l'ordonnance de la marine, la mort civile existait du fait de la possibilité d'être condamné à la peine des galères perpétuelle. Ainsi, la nécessité de recourir à un Conseil de guerre représentait une protection pour les marins contre d'éventuels abus d'autorité de la part d'un capitaine. Cependant, grâce aux nombreux détails présents dans ce texte sur le fonctionnement des Conseils de guerre, on peut voir que si le marin ou le soldat incriminé est interrogé au cours de l'enquête préalable, il ne dispose pas de la possibilité de se défendre devant la cour, ce qui renforce le poids de l'autorité et du système sur les marins. De plus, il ne semble pas y avoir de possibilité de faire appel de la décision de la cour donc la première sentence est définitive, même en cas de condamnation à des peines lourdes ou capitales.

À la lecture des deux ordonnances, il est également possible de voir que de nombreux articles traitent des peines concernant la désertion ou la tentative de désertion. Comme souvent une loi punitive contre un crime est l'indication d'un problème que les autorités cherchaient à résoudre ou encore prévenir. De si nombreux articles mettent en avant que malgré le système de recrutement français plus égalitaire et n'utilisant pas la violence, la désertion restait quand même un problème sensible dans la marine royale.

⁹⁴⁹ Ordre des récollets frères mineurs, sont des religieux de l'étroite observance de saint François, issus d'une réforme de l'ordre accomplie en Espagne au xve siècle. Le nom de récollets vient du latin *recollecti* « recueillis ». Après s'être installés en Italie, ils furent introduits en France, à Tulle en 1585, à Nevers en 1592, à Limoges en 1596, à Metz en 1602, à Paris en 1603, à Lille en 1610, à Mazan, en 1611. Ils fournissaient des missionnaires pour les Indes, le Canada, et des aumôniers pour les régiments.

Toute société civilisée à un moment ou à un autre de son histoire établit des textes de loi qui définissent les crimes et les châtements. Toutefois, il pouvait parfois y avoir une différence entre les textes et la réalité de leur application. Dans la marine, la discipline était particulièrement importante dans un monde clos où il y avait peu de place et des conditions de vie très difficiles, était très importante. La structure hiérarchique était telle que finalement la différence entre un équipage heureux et un équipage malheureux dépendait beaucoup de l'autorité des officiers.

La définition des punitions navales telles qu'elles sont décrites dans la partie précédente met en avant le côté hautement dissuasifs de ces pratiques. L'application de la cale dans la marine était en fait assez rare. De plus, Alain Berbouche qui est spécialiste de ces questions puisqu'il a écrit un ouvrage sur la justice navale dans la France d'Ancien Régime, relativise la réalité de cette punition particulière cette punition était « plus spectaculaire que dangereuse »⁹⁵⁰. L'inconfort de cette punition dépendait toutefois grandement de la saison et de la température de l'eau. Les autres formes de la cale, que ce soit la grande cale ou la cale sèche, n'étaient plus en application à la fin de l'Ancien Régime⁹⁵¹.

En fait, le châtement le plus utilisé dans la marine Royale était la mise au fer et au pain et à l'eau. Elle était souvent suffisante pour traiter les petits délits tels que la négligence, la paresse, les cas d'ivresses qui n'étaient pas accompagnés de bagarres ou encore les petits défauts d'obéissances⁹⁵². Toutefois, l'apparente légèreté de cette discipline, doit être pondérée par le fait que la plupart des petites infractions recevaient une punition immédiate de la part des officiers-mariniers qui n'hésitaient pas à donner des coups de cordes ou de canne. Les coups de fouet au cabestan étaient plus rares et marquaient les punitions pour des crimes déjà plus importants, mais ils ne devaient jamais dépasser la douzaine⁹⁵³.

D'un point de vue comparatif, il apparaît que la discipline navale était moins stricte dans la Marine Royale que dans la Royal Navy, notamment en ce qui concerne les châtements corporels et en particulier le fouet. Cette différence est confirmée par Ismaël Bélisle dans son ouvrage sur la marine : « A une extrémité, il y a la rigueur particulière de la Royal Navy »⁹⁵⁴.

⁹⁵⁰ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, Op. cit. p 490.

⁹⁵¹ Ibid.

⁹⁵² Ibid., p 491.

⁹⁵³ Ibid.

⁹⁵⁴ Ismaël BÉLISLE, *La voile et le canon*, Op cit, p 195-6.

- Conclusions de la comparaison

En juin 2009, peu de temps avant la célébration marquant l'anniversaire de l'abolition de l'esclavage, le Sénat Américain a adopté une résolution qui s'excusait pour la pratique de l'esclavage dans ce pays. Le texte reconnaît « l'injustice fondamentale, la cruauté, la brutalité et l'inhumanité de l'esclavage »⁹⁵⁵. En France, Loi n° 2001-434 du 21 mai 2001 reconnaît l'esclavage comme un crime contre l'humanité⁹⁵⁶. En Grande-Bretagne, il n'y a pas encore eu de loi présentant des excuses comme le soulignait en 2012 le Premier ministre de la Jamaïque peu de temps avant la visite du Prince Harry à l'occasion du Jubilé de la Reine Elizabeth II, cependant si l'on considère les musées qui sont dédiés à cette pratique et toutes les commémorations qui furent faites en 2007 pour le bicentenaire de l'Abolition de l'Esclavage en 1807, il ne serait pas possible d'envisager que ce pays ne s'intéresse pas à la question de l'esclavage.

Le but de ce chapitre n'est donc pas de relativiser la réalité de l'esclavage, ni en aucun cas une forme de négationnisme, bien au contraire. Ce chapitre est avant tout une mise en perspective de deux systèmes particulièrement gourmands en main d'œuvre et qui ont fait la richesse des empires européens. Le recrutement maritime, au moins pour la marine britannique a été décrit comme étant une forme d'esclavage.

Que ce soit en France ou en Grande-Bretagne, il est possible de déceler des similitudes entre la façon dont on devient esclave et la façon dont on est amené à servir dans la marine de guerre, ce qui induit le titre de cet ouvrage forcé à servir. Le fait de devoir exercer une activité contre sa volonté est souvent condamné, mais dans le cadre d'un recrutement militaire, la question de la conscription se pose toujours parce qu'il s'agit de personne n'ayant pas le choix de servir dans une armée ou une marine. Cependant, il faut faire une différence fondamentale entre le recrutement naval en France d'Ancien Régime et la conscription qui sera mise en place plus tard. En effet, comme le souligne Melvin Edelstein de l'Université de Cornell, mets en avant que dès 1790, le droit de vote était accordé aux soldats en exercice et après trente ans de service, ils gardaient ce droit même s'ils ne payaient pas d'impôts alors qu'à cette époque, le suffrage était censitaire⁹⁵⁷. Ce droit de vote des soldats et la conscription peuvent ainsi être considérés comme une forme de contractualisme social, les hommes abandonnant la liberté de s'engager

⁹⁵⁵ *Les excuses du Sénat américain pour l'esclavage*, le Figaro, 18/06/2009.

⁹⁵⁶ Site de l'Assemblée Nationale.

⁹⁵⁷ Melvin EDELSTEIN, *Le militaire-citoyen, ou le droit de vote des militaires pendant la Révolution française*, Annales historiques de la Révolution française, numéro 310, p 586.

ou de refuser de le faire qui existait avec le volontariat du système de recrutement précédent qui a été décrit notamment par Voltaire dans *Candide*, en échange du droit de participer aux décisions et à la vie publique du pays. Cependant, que ce soit dans la France d'Ancien Régime ou même dans la Monarchie parlementaire de la Grande-Bretagne, les marins n'avaient pas la possibilité de prendre part aux décisions politiques qui affectait leurs pays et c'est cela qui à mon sens fait une grande différence avec la conscription.

Un autre point de comparaison possible est une forme de reconnaissance d'une certaine forme de parenté (kinship) inquiétante entre un navire et une plantation comme le souligne W.J. Bolster dans son ouvrage sur les marins noirs⁹⁵⁸. Pour lui, il s'agissait, il s'agissait de deux systèmes mêlant ensemble des éléments de féodalisme et de capitalisme, qui combinait sur un lieu de travail unique l'autorité personnelle et quasi-absolue d'un « seigneur féodal » et l'appropriation impersonnelle du travail humain, qui est si fondamental au capitalisme. Ces cas d'autorité excessive sont faciles à mettre en avant, car il y a de nombreux exemples. Ainsi en 1726 un marin exprima clairement que le capitaine les traitait comme « bought Servants » (des Serviteurs achetés)⁹⁵⁹. Il s'agit là d'un point intéressant, en effet une des grandes différences entre les marins et les esclaves était que les premiers n'étaient pas la propriété de leurs capitaines. Pourtant, c'est le sentiment qu'exprime ce marin. De plus, il faut prendre en compte le mode de recrutement dans la Royal Navy et plus particulièrement l'impressment. Les press gangs pouvaient recevoir une prime de la marine pour chaque marin pressé dans le service. En plus de cela comme la réputation des capitaines et donc leur avancement dépendait de leur efficacité ce qui incluait la capacité à quitter le port rapidement pour effectuer la mission qui lui était confié. Ainsi, un capitaine disposant de quelques fonds personnels pouvait également promettre une prime aux press gangs pour essayer d'être prioritaire à la réception de nouveaux hommes pour compléter son équipage, ce qui pourrait en quelque sorte lui donner une impression d'être propriétaire de ses marins.

Il n'y avait pas de dimension de « race » dans le recrutement maritime, au contraire la marine semblait même être en avance sur son temps en ce qui concerne l'acceptation et l'intégration des personnes de différentes origines. En revanche, il est possible de parler d'une dimension géographique. De nombreuses personnes devenaient esclaves, car elles vivaient sur le continent africain et à une certaine distance des côtes. Il en va de même pour les marins qui étaient recrutés dans le Service, car ils vivaient à une certaine distance des côtes. Il serait

⁹⁵⁸ W.J. BOLSTER, *Black Jacks*, Op cit, p 11.

⁹⁵⁹ *Sailors v Daniel*, Jan. 25 1726, Mass. Cite in W.J. BOLSTER, *Black Jacks*, Op cit, p 11.

toutefois possible de soulever l'argument que la marine recrutait des hommes pour leurs compétences professionnelles, mais ce n'était pas toujours le cas, surtout dans des périodes où elle manquait d'hommes, de plus, certaines personnes pouvaient s'engager pour la prime et donc devaient apprendre leur métier sous les coups de cordes des officiers-mariniers. Cette situation était semblable à celle des esclaves qui devaient apprendre leur nouveau métier dans un environnement violent.

Bien sûr il y avait quand même des différences fondamentales entre les deux systèmes, notamment du fait que les marins recevaient un salaire pour leur temps dans la marine alors que les esclaves n'étaient pas payés. Une autre différence est celle de la perspective de libération des marins à la fin de la guerre alors que l'émancipation des esclaves était plus rare. Cependant, il est important de pondérer un peu cette perspective de libération à la fin du conflit, en effet devant les risques de mort ou de mutilation aux combats sans compter les risques pour la santé, en particulier pour les missions aux Antilles ou dans l'Océan Indien, de nombreux marins ne revirent jamais leur pays.

Le but n'est pas non plus de mettre en avant qu'un système est pire que l'autre, pour citer Victor Hugo dans *Les Misérables*, « le mal, c'est le mal, il n'y a pas de hiérarchie ». Aussi, si notre société reconnaît aujourd'hui les torts de l'esclavage et de l'exploitation des humains, peut-être faudrait-il également reconnaître les torts du service forcé des marins en France et en Grande-Bretagne au XVIII^e siècle.

C. Réalités de la vie de l'esclave et du marin

Comme dans la partie précédente, le but ici n'est pas de mettre sur le même plan la vie dans la marine et l'enfer de la plantation aux Antilles ou en Amérique du Nord. Au contraire la comparaison a pour but de chercher à savoir si les différences de conditions de vie peuvent expliquer pourquoi autant d'esclaves en fuite ou d'anciens esclaves ont choisi le monde de la mer. Il en est de même pour les prisonniers puisque selon la loi britannique et dans certains cas, il était possible de s'engager dans la marine pour éviter la prison

- Vision générale

Aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles, il n'y a pas l'idée qui a pu exister précédemment et qui voulait que l'on naisse et que l'on soit esclave à moins d'être affranchi. Le taux de natalité dans les plantations était relativement bas et était loin de couvrir les besoins en main d'œuvre, ce qu'explique que la "traite" ait continué aussi longtemps de manière si massive. Contrairement à ce que l'on peut parfois lire aujourd'hui, la mise sur le marché des esclaves n'était pas le fait des Européens. Selon Daniel Pratt Mannix, seuls 2 % des captifs de la traite atlantique furent capturés par des négriers venus du vieux continent⁹⁶⁰. Ce chiffre est particulièrement faible et il faut donc chercher ailleurs la réponse à la question: comment devient-on esclave? Selon Orlando Patterson, il y avait plusieurs modalités de réduction en esclavage, les principales étant: la capture à la guerre, l'enlèvement, les règlements de tributs et d'impôts, les dettes, la punition pour crimes, l'abandon et la vente d'enfants, l'asservissement volontaire et la naissance⁹⁶¹.

Si l'on considère les différentes façons de devenir esclave, on peut observer certaines similitudes avec comment l'on devient marin. La première est le volontariat, qui n'a pas besoin de plus longue explication, car le mot suffit en lui-même. Lorsque l'on sait les conditions de vie et de travail des esclaves, il est difficile d'imaginer que quelqu'un puisse avoir été volontaire pour ce genre de chose. Cependant, il est possible que de nombreuses personnes sur le continent africain n'ont pas été au fait de ces conditions. Il est même envisageable que certains aient cru

⁹⁶⁰ Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les Traités négrières Essai d'histoire globale*, éditions Gallimard, p. 75.

⁹⁶¹ *Ibid.*, p 97.

que les conditions de vie seraient meilleures dans le nouveau monde que ce qu'elles étaient en Afrique. Toutefois, lorsque l'on voit la réalité de la vie dans la marine de guerre ou dans la marine marchande, il est également difficile d'envisager des volontaires. Pourtant, il y en a eu et le volontariat restait la méthode de recrutement préféré de la Royal Navy durant tout le XVIII^e siècle. De plus, le volontariat avait été le mode de recrutement de la Marine Royale avant les réformes de Colbert. Le volontariat offre donc deux points de comparaison entre la marine et l'esclavage. Le premier est qu'il s'agissait d'une méthode employée par les deux institutions, la Royal Navy et l'esclavage. Le second est le fait que dans les deux cas le volontariat n'était pas suffisant pour satisfaire les besoins toujours grandissant de ces deux institutions, d'où le besoin d'avoir recours à d'autres méthodes.

Ensuite, sur le point de l'abandon ou de la vente d'enfant, cette pratique n'était pas étrangère en Europe, enfin l'abandon, pas la vente. Les enfants étaient alors confiés à des institutions souvent religieuses et en Grande-Bretagne à des orphelinats et des "Workhouse" qui seront rendues célèbres par la suite par des personnages comme Oliver Twist. Souvent dans les deux pays pour diminuer le nombre de pensionnaires, certains enfants étaient confiés soit à l'armée, soit à la marine. Les marines de guerre avaient besoin d'enfants pour diverses positions telles que le service des officiers, des mousses, ou encore pour transporter la poudre durant les combats, ce qui était appelé "powder monkeys" dans la Royal Navy. Un des avantages de cette pratique sur le long terme était d'assurer la formation de nouveaux marins. De plus, en 1756, la Société Marine fut fondée, avec le but de recruter des jeunes orphelins pour leur fournir un entraînement naval ⁹⁶² et leur permettre ensuite de servir dans la marine.

Concernant le point du paiement d'impôts ou de tribut, il n'était pas possible de se vendre en Europe car il n'y avait pas d'esclavage, cependant, la marine était parfois considérée comme un bon moyen d'échapper à ses créanciers, en particulier en Grande-Bretagne où le volontariat restait la méthode préférée de recrutement. Il y avait aussi la tentation de s'engager pour toucher la prime, parfois très élevée, puis ensuite tenter de désertir, ce qui était assez dangereux car le risque de se faire prendre était grand.

Sur le point de la punition pour crime, une analogie est possible dans les deux pays. En France, plus particulièrement dans la zone méditerranéenne, il a longtemps été fait usage de galères, de longs vaisseaux propulsés par des voiles, mais surtout par des rames. La justice royale fournissait à la Marine les rameurs pour les galères, en effet une des punitions pour crime

⁹⁶²Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.* p 166.

était de devoir servir un temps sur des galères en tant que rameur dans des conditions particulièrement difficile. Une galère "Normale" utilisait des rames de douze mètres de long nécessitant cinq rameurs, il y avait cinquante et un banc de rames, soit environ deux cent cinquante-cinq rameurs environ par galère. Entre 1690 et 1710, à l'apogée des galères, ce corps se composait d'environ 40 galères.⁹⁶³ Lorsque la France cessa d'utiliser ce type de navire en 1748, la condamnation aux galères ne disparut pas, mais sa substance fut modifiée, la condamnation ne signifiait plus avoir à servir sur ses navires pour ramer, mais être envoyé dans un bagne maritime. Dans un premier temps deux de ces établissements furent créés le premier à Toulon (1748-1873) et le second à Brest (1748-1853), par la suite un troisième sera créé à Rochefort-sur-mer (1776-1852). Ce sont trois villes qui ont un rapport important avec la marine, ne serais ce que par la présence des Arsenaux. Les nouveaux condamnés allaient donc servir leur temps à faire des travaux forcés dans les Arsenaux pour le bénéfice de la marine⁹⁶⁴. De plus, en cas de besoin, un marin se trouvant en prison pouvait être libéré pour servir dans la marine de guerre.

En Grande-Bretagne, les galères n'étaient plus utilisées, car les deux principaux champs d'action de ces navires étaient la Méditerranée et la mer Baltique, ils étaient particulièrement mal adaptés pour des mers plus agitées comme la Manche ou la Mer du Nord, c'est pourquoi, dès 1304 le Danemark changea le type de navire utilise pour sa défense, passant de la galère au "cog", un navire à fond plat et à voile⁹⁶⁵.

Comme en France, en période de conflit, une des premières mesures était de libérer les marins incarcérés en échange de services dans la marine. Aussi, en cas de surcharge carcérale, il n'était pas rare d'envoyer des prisonniers servir dans l'armée ou la marine. Dans le monde de la mer, cependant, ces hommes supplémentaires avaient peu d'utilité, car ils étaient pour la plupart des Terriens. De plus, cette pratique n'était pas systématique à l'époque de cette étude. Même si par la suite elle l'est devenue entre 1796 et 1815 avec le système des quotas mis en place par le gouvernement Pitt.

Il reste le point de la capture, qui n'est pas sans rappeler la pratique de la "press". En effet, ce mode de recrutement était en fait la capture de marins ou parfois de terriens pour servir dans la marine de guerre. Cela n'était pas directement fait par l'équipage du navire à terre, mais par des press gangs, des groupes spécialisés dans la capture de personne pour la marine et qui

⁹⁶³ Didier CHIRAT, *Vivre et mourir sur les galères du Roi-Soleil*, L'Ancre de Marine, 2007 p 40.

⁹⁶⁴ Patrice MERLAND, Les Bagnes « descendants » des Galères, op cit.

⁹⁶⁵ George F BASS, *A History of Seafaring*, London, Thames & Hudson, 1978, p 191.

recevait en échange une prime par tête. La direction nominale d'un press gang pouvait être confiée à un officier de la marine en demi-solde, mais la vue générale est plutôt celle de groupes indépendants motivés par la possibilité d'un gain financier. C'est sur ce point qu'il est possible de faire une comparaison avec la réduction en esclavage. Selon Olivier Pétré-Grenouilleau, une des méthodes de réduction en esclavage était la capture d'individus par des "bandes" motivées par la perspective d'un gain financier. Ces bandes n'étaient pas composées d'Européens, puisque seul environ 2% des esclaves auraient été capturés par des Européens⁹⁶⁶, cela signifie que comme pour les marins une certaine partie des esclaves étaient capturés par des personnes de la même région contre un gain financier. En France, depuis les réformes de Colbert, il n'est plus fait usage de la "press", donc la comparaison n'est plus possible après cela.

Au-delà de la question de comment devient-on esclave et des ressemblances avec comment devient-on marin de guerre, il existe d'autres points de comparaison. Le premier est celui qui concerne le travail forcé. Si l'on fait une exception des personnes devenues esclaves ou marins volontairement, il est possible de dire que ces deux catégories contre leur gré vont devoir prendre part à une forme de travail forcé. Cette notion est basée sur le fait qu'ils n'ont pas d'autre choix une fois devenu esclave ou marin que celui de servir et d'exécuter leurs tâches sans protestation. Il y a cependant une différence de taille, le marin reçoit un salaire pour son service dans la marine alors que l'esclave travaille gratuitement. Ce qui amplifie cette idée de travail forcé et qui est aussi un point de comparaison, est celui de la discipline.

Dans la marine, la discipline est particulièrement dure et les châtiments corporels sont nombreux, notamment le fouet. Dans ce contexte, le capitaine possède une grande liberté d'action et il y avait une grande différence si le capitaine était sévère ou pas, cependant, il y avait quand même des lois ou "articles de guerres" définissant les crimes et les punitions leur étant associées. De plus, en ce qui concernait la peine capitale, elle ne pouvait être prononcée que par une cour martiale, composée d'un minimum de trois capitaines ou officiers supérieurs, et un procès où l'accusé avait le droit de se défendre. Mais la peine de mort était une menace qui pendait au-dessus de la tête des marins pour un certain nombre de crimes inscrits dans les articles de guerres et lu régulièrement aux équipages comme un rappel de leurs devoirs. De même les esclaves pouvaient subir des châtiments corporels parfois assez lourds incluant possiblement la mutilation. Dans *Candide*, Voltaire aborde le sujet de la condition des esclaves au chapitre XIX. Le talent de l'auteur satirique s'exprime pleinement. Dans ces quelques lignes

⁹⁶⁶ Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, *Les Traités négrières Essai d'histoire globale*, Op. cit. p. 75.

il développe de nombreuses critiques tant sur le système de production agricole de denrée largement consommées en Europe, que sur l'esclavage et les conditions de vie de cette population.

Le premier point est le suivant : "Cependant, lorsque ma mère me vendit dix écus patagons sur la côte de Guinée". Il confirme une des façons de devenir esclave qui a été développé dans ce chapitre. Les éléments fournis par Voltaire permettent de faire une comparaison plus poussée avec la marine.

- **Le risque de mutilations lié au travail**

Dans cet extrait, Voltaire a coupé la main de son esclave. La raison qu'il donne est que lors de son travail, son doigt a été pris dans une meule. Cette action concerne la production de sucre qui vient de la canne, une plante proche du roseau dont ont extrait du sucre de la tige. Avant la mécanisation de la production agricole, c'était une culture assez dangereuse pour la main d'œuvre, car il fallait couper les tiges avec une machette ou un autre objet coupant possédant une lame, ce qui représentait des risques de blessures ou coupures parfois dangereuses sous ces climats sans antiseptiques. Ensuite, le jus de la canne devait être extrait des tiges de la plante qui devait par conséquent être broyées. Pour ce faire, la technique était proche de celle employée par les moulins en Europe pour produire de la farine de céréales. En revanche, à cause du manque de matériaux pour construire des moulins, beaucoup de meules étaient actionnées par des forces animales. Avec un accès limité aux bêtes de somme et de trait du fait du besoin de les importer d'Europe, les esclaves actionnaient souvent la meule eux même et cela pouvait provoquer des accidents.⁹⁶⁷. Au-delà de cela, ce que Voltaire critique, c'est le fait que le profit et la production soient privilégiés au détriment des vies humaines. Guy de Maupassant dans sa nouvelle *En Mer* condamne lui aussi ce principe, en contant l'histoire d'un jeune pêcheur dans la main se retrouve prise entre le filet et le bord du navire. Pour ne pas risquer l'outil de travail, le patron décide de couper la main du marin. Cette critique est encore valable au XXI^e siècle, en particulier lorsque l'on considère des pays comme la Chine. Cependant, il y a une réalité que l'auteur vivant dans sa résidence parisienne ou sa propriété de Ferney, c'est celle du climat des Antilles ou autres régions productrices de sucre qui est particulièrement peu propice à la guérison des blessures, encore plus à une époque sans

⁹⁶⁷ La culture de la canne, la production du sucre et du rhum, musée, Guadeloupe

antiseptique. De ce fait devant les premiers signes de l'apparition de la gangrène, le seul moyen de sauver la vie du patient était l'amputation. De plus, même si l'on considère que la priorité des colons et des planteurs était la rentabilité maximum, il n'était alors pas profitable de mutiler ses esclaves sans une bonne raison, en effet un esclave coûte cher et la perte d'un membre diminuait sa productivité et ses capacités de travailler. Toutefois, la condition d'esclave agricole représentait un sérieux risque de mutilation.

C'est là un point comparable avec le service dans la marine, en particulier la marine de guerre. L'extrait de Voltaire commence avec la vision de cet esclave couché par terre, ne pouvant se tenir debout à cause de ses mutilations. La symbolique est très forte. Il y aurait l'idée que ne pouvant se tenir debout, il perd une partie de sa dignité et est présenté en positions d'inférieur et de faiblesse.

Ce genre de vision était aussi courant en Europe avec des mendiants infirmes, une partie d'entre eux étaient des marins et des soldats ayant perdu un ou plusieurs membres au service de leurs pays. Tous les marins et soldats blessés ne finissaient pas mendiants. En effet, il y avait aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne des établissements spécialisés pour cela, comme les Invalides à Paris, l'Hôpital Maritime à Rochefort et celui de Greenwich ou encore l'Hôpital militaire de Chelsea. Cependant, malgré cela, la mendicité des infirmes de guerre était un fait courant aux XVII^e et XVIII^e siècles. Il y avait donc dans la marine de guerre un véritable risque de mutilation. Cela vient en partie de la nature même de cette marine. En effet lors des combats navals, les échanges de boulets pouvaient sectionner directement un membre ou plusieurs. De plus en heurtant le bois, matières principales de construction des navires, les boulets projetaient des éclats de bois à haute vitesse et de manières assez aléatoire, qui pouvaient provoquer de graves blessures. Or, à cause de l'absence d'antiseptiques et des conditions d'hygiène à bord des navires associés au manque de compétence de certains chirurgiens maritime, déjà abordé dans cette étude, l'amputation était la seule méthode employée pour ce genre de blessures.

- **Une activité physique et difficile**

Le combat naval n'est pas la seule chose dont le résultat pouvait être une amputation. Il y avait de nombreux risques de fractures ou de plaies liées au côté imprévisible du roulement et du tangage. Le premier d'entre eux et qui vient le plus facilement à l'esprit est celui lié aux chutes lors de travaux en hauteur, notamment dans le gréement, lesquels pouvaient aussi être

mortels. Mais, même au niveau du pont, le tangage et le roulis pouvaient provoquer des à-coups violents faisant perdre l'équilibre, avec pour possibles résultats, chocs, fractures et plaies. La gangrène était un risque toujours présent. De plus, du fait de devoir pousser sur les barres au cabestan, de mettre les canons en batteries, de soulever des poids ou encore de tirer sur des cordages provoquaient de nombreuses hernies. La difficulté du travail était renforcée par la nécessité des quarts dont la conséquence était que les marins ne pouvaient jamais prendre plus de quatre heures de sommeil d'affilée. À cela, il faut ajouter le faible confort de ce repos. Il se faisait dans des hamacs, c'est-à-dire de simple morceau de tissu attachés aux deux bouts, créant une position où le dos était arrondi. Enfin, l'espace entre les hamacs était limité de façon réglementaire à 14 pouces par marin.

A titre comparatif, le travail des esclaves était lui aussi particulièrement difficile sur le plan physique, notamment au moment des récoltes de produits agricoles.

- **L'esclavage dans l'Empire Colonial Français**

Dans son article dans l'ouvrage collectif : *Caribbean Slavery in the Atlantic World*, Dale Tomich met en avant que le premier point à considérer dans la vie de l'esclave est le choc de son arrivée dans le nouveau monde. En effet, non seulement, il se retrouve sur une terre inconnue, travaillant pour des gens dont il ne parle pas la langue et ne connaît pas la culture. De plus, la structure même du travail dans les plantations était complètement différente de ce que les esclaves avaient pu connaître en Afrique. Cela impliquait une complète restructuration de ses relations socio-professionnelles sous des conditions les plus brutales. À cela, il faut ajouter une profonde transformation du but de la production agricole. Il ne s'agissait plus de produire pour couvrir, au moins en partie, les besoins de la famille ou de la communauté, mais de produire dans un but uniquement commercial. La production agricole était donc détachée du besoin de produire sa nourriture.⁹⁶⁸

Le Code Noir prescrivait de nombreuses choses pour la vie et le travail des esclaves dans l'Empire Colonial Français. Mais est ce que loin des yeux du pouvoir de Versailles, le Code était respecté ? La première conclusion est que la réalité était assez éloignée de l'image que l'on pourrait avoir en lisant le code⁹⁶⁹. La journée d'un esclave agricole commençait au

⁹⁶⁸ Dale TOMICH, *Slavery in Martinique in The French Caribbean, Op. cit.*

⁹⁶⁹ Antoine GILSER, *L'esclavage aux Antilles Françaises*, Paris, Karthala, 1972, p 10.

lever du jour pour se terminer au coucher du soleil, avec une pause vers midi qui pouvait durer une à deux heures⁹⁷⁰. Cela représente des journées de travail de dix à onze heures. La semaine de travail était de six jours par semaine, le dimanche restant un jour de repos conformément au code noir, de plus les jours de fête Catholique étaient également des jours de repos pour les esclaves de manière générale. Cependant, s'agissait-il réellement de périodes de repos ? Malgré les prescriptions du Code Noir, un grand nombre de maîtres se déchargeaient de la responsabilité ou d'une partie de la responsabilité de nourrir leurs esclaves en leur confiant un lopin de terre pour y faire pousser des vivres⁹⁷¹. Ce qui signifiait que dans ces cas-là les périodes de repos étaient dédiées à la culture de ce lopin, ce qui limitait la possibilité de récupérer. De plus à cause de cela, du sol des Antilles ne permettant pas la culture céréalière, et du de l'incertitude lié aux besoins d'importer des vivres par la voie maritime, la nourriture pouvait parfois se faire rare ce qui rendait les conditions de vie des esclaves plus difficiles. Il faut également ajouter les conditions climatiques propres à la région des Antilles. Ainsi, le travail s'effectuait sous un soleil cuisant avec un fort taux d'humidité. Cela représentait un travail très physique et très difficile.

Ce n'est pas le seul point sur lequel le Code Noir et la réalité différaient dans le système des plantations. L'article XX interdit les traitements cruels et inhumains des maîtres envers les esclaves, mais ne définit pas ce qui constitue un acte cruel. Ce manque de clarté conduisit à des traitements qui pourraient être définis comme barbares et inhumains. Pour illustrer ce point voici le témoignage d'un témoin oculaire contemporain Bernardin de Saint-Pierre : "A la moindre négligence, on les attache par les mains et par les pieds à une échelle ; le commandeur armé d'un fouet de poste, leur donne sur le derrière nu cinquante, cent et jusque deux cent coups... J'ai vu chaque jour fouetter des hommes et des femmes pour avoir cassé quelques poteries, oublié de fermer une porte"⁹⁷². Cet exemple ne représente pas un cas isolé et son auteur a pu observer que ce comportement était général. Il va même plus loin en décrivant l'effet du fouet : "Chaque coup enlève une portion de la peau, il y en a qui sont plus d'un mois avant de pouvoir s'asseoir."⁹⁷³. Ce n'est pas le seul point sur lequel la cruauté des maîtres s'exprimait. Il est possible de citer une ordonnance royale du 30 décembre 1712 : "Sa Majesté étant informée qu'au préjudice de ses ordonnances et règlements, ses sujets des îles françaises de l'Amérique ne nourrissent point leurs nègres esclaves et, sous différents prétextes, leur font souffrir de leur

⁹⁷⁰ *Ibid.*, pp35-36.

⁹⁷¹ *Ibid.*, p 36

⁹⁷² Bernardin de SAINT PIERRE, lettre du 24 avril 1769.

⁹⁷³ Bernardin de SAINT PIERRE in *Op. cit.* Antoine Gilser, *L'esclavage aux Antilles Françaises*, p 42.

autorité privée, la question avec une cruauté inconnue même parmi les nations les plus barbares ; "Sa Majesté étant informée qu'au préjudice de ses ordonnances et règlements, ses sujets des îles françaises de l'Amérique ne nourrissent point leurs nègres esclaves et, sous différents prétextes, leur font souffrir de leur autorité privée, la question avec une cruauté inconnue même parmi les nations les plus barbares ; et ceux qui n'ont point encore subi de telles peines, intimidés par l'exemple, se portent à la désertion pour se soustraire à une telle inhumanité"⁹⁷⁴. Cette ordonnance est une réponse à un rapport du gouverneur Phélypeaux en poste à la Martinique qui décrit la question ainsi appliquée : "Le patient tout nu est attaché à un pieu proche d'une fourmilière, et l'ayant un peu frotté de sucre, on lui verse à cuillerées de fourmis depuis le crâne jusque-là plante des pieds, les faisant soigneusement entrer dans tous les trous du corps. D'autres sont liés nu à des pieux aux endroits où il y a le plus de maringouins, qui est un insecte fort piquant et crée un tourment au-dessus de tout ce que l'on peut sentir. À d'autres ont fait chauffer rouge des lattes de fer et on les applique bien attaché sous la plante des pieds, aux chevilles, et au-dessus du coup de pied, tourment que ces bourreaux rafraichissent d'heure en heure ; il y a actuellement des nègres et négresses qui six mois après ce supplice ne peuvent mettre pied à terre"⁹⁷⁵. Ces rapports de maîtres ou de gérants de plantations torturant leurs esclaves à mort, notamment par le feu sont courants durant tout le XVIII^e siècle⁹⁷⁶. Cependant, les conditions matérielles de vie de l'esclave, notamment le point sur la cruauté semble s'améliorer dans la seconde partie du XVIII^e siècle. Ainsi, une dépêche de Saint-Domingue du 29 août 1788 rapportait : "Beaucoup d'habitants, ajoutent, ils suivent aujourd'hui un régime modéré et, généralement parlant, les rigueurs de l'esclavage sont moins grandes dans cette colonie qu'elles ne l'étaient il y a une vingtaine d'années."⁹⁷⁷ Cependant, la situation reste encore parfois problématique : "mais il y a des quartiers entiers où l'ancienne barbarie subsiste dans toute sa force, et les détails en font frémir d'horreur"⁹⁷⁸. Ces pratiques cruelles et leur continuité étaient rendus possibles par deux problèmes inhérents à cette époque. Sous l'Ancien Régime, la plupart de l'administration dans les provinces était faite par des personnes ayant acheté leurs charges, ce qui faisait que parfois le remboursement de la dépense puis la recherche du profit étaient plus importants que l'accomplissement de la fonction. De plus, le transport terrestre aux Antilles était particulièrement difficile du fait du terrain, de la nature et de l'état

⁹⁷⁴ Ordonnance du 30 décembre 1712.

⁹⁷⁵ Antoine GILSER, *L'esclavage aux Antilles Françaises*, *Op. cit.* p 43.

⁹⁷⁶ *Ibid.*, p45.

⁹⁷⁷ Antoine GILSER, *L'esclavage aux Antilles Françaises*, *Op. cit.*.

⁹⁷⁸ Cité in Antoine GILSER, *L'esclavage aux Antilles Françaises* *Op cit*, p. 45.

des routes, ce qui faisait que la plupart des plantations vivaient dans un état de quasi-isolement, renforçant ainsi le pouvoir des maîtres.

Dans la partie sur l'esclavage dans l'Empire Britannique cette étude met en avant que si les esclaves agricoles représentaient la grande majorité de cette population, il y avait également des esclaves exerçant des professions artisanales et qualifiés dont celle de marins. Dans son ouvrage sur la marine, N.A.M. Rodger offre des éléments qui indiqueraient que la marine Française utilisait des marins noirs, sans fournir des éléments pour les identifier. S'agissait-il d'esclaves ou d'affranchis ? Le nombre d'affranchis était plus grand que ce que l'on le suppose parfois. À titre d'exemple, en 1788, il y avait dans l'ensemble des Antilles Française près de 40.000 affranchis⁹⁷⁹.

- La vie et le travail des esclaves dans l'Empire Britannique

Le premier point sur lequel il est important d'insister est en fait similaire à celui concernant l'esclavage dans l'Empire Français, c'est celui du choc pour les nouveaux esclaves débarquant dans le nouveau monde. C'est un trait pratiquement universel de l'esclavage vers les Amérique, qu'il soit pratique par la France, la Grande-Bretagne, l'Espagne, les Provinces-Unies ou encore d'autres puissances.

Il est intéressant de constater qu'il y avait deux modèles de lois sur l'esclavage dans l'Empire Britannique. Cela induirait deux formes différentes d'esclavage. C'est l'idée que défend James Walwin dans son ouvrage : *Black Ivory, Slavery in the British Empire*⁹⁸⁰. Ainsi, il y aurait une différence entre les esclaves agricoles aux Antilles travaillant dans les plantations de sucre et les esclaves agricoles travaillant dans les plantations d'Amérique du Nord, notamment pour la culture du tabac. Le travail était une partie importante de la vie d'un esclave, quelle que soit son occupation, il avait été transporté vers le nouveau monde dans le seul but de travailler. Les esclaves agricoles des plantations sucrières sont peut-être ceux qui sont les plus présents dans l'imagerie populaire contemporaine, aussi, il apparaît logique de commencer cette description par là. Cette partie de la population servile coloniale est aussi celle qui subissait les conditions de vie et de travail les plus difficiles. Le travail était une partie importante de la vie d'un esclave, quelle que soit son occupation, il avait été transporté vers le nouveau monde dans le seul but de travailler⁹⁸¹. Dans les plantations sucrières des Antilles, les esclaves étaient divisés en gang de

⁹⁷⁹ *Ibid.*, p 34.

⁹⁸⁰ James WELVIN, *Black Ivory*, Oxford, Blackwell Publishing, 2001, chapitre 1.

⁹⁸¹ James WALWIN, *Black Ivory*, *Op. cit.* p 80.

travail, ce qui pourrait sembler être une structure ressemblant à la division des équipages de la marine en quarts, mais ce n'est pas le cas, car dans les plantations, les gangs travaillaient en même temps⁹⁸². Le premier, second et troisième gang n'avaient pas la même fonction dans le travail agricole, mais chacune était complémentaire de l'autre et utile. La distinction se faisait principalement en fonction de la difficulté physique des tâches à accomplir⁹⁸³. Ainsi, le premier gang représentait ce que James Walwin appelle les "troupes de choc de la plantation"⁹⁸⁴. De fait, il représentait les esclaves les plus robustes, capables d'effectuer les tâches les plus pénibles et exigeantes physiquement. Inversement, le troisième gang devait effectuer les tâches les plus légères, c'est pourquoi il était surtout composé d'enfants et de personnes âgées. Les gangs travaillaient en vagues successives sur la même parcelle, ce qui suggère une forme de hiérarchisation et d'organisation du travail. Comme dans le cas de la marine, l'essentiel de ce travail reposait sur l'utilisation quasi-exclusive de la force humaine. On observe très peu de formes de mécanisation dans les plantations sucrières des Caraïbes au XVIII^e siècle, et elle concernait principalement la partie plus industrielle de production du sucre plutôt que la partie agricole de la culture de la canne⁹⁸⁵. Le cycle de la culture de la canne fournissait du travail aux esclaves pour toute l'année. La plantation s'étalait sur une période de trois mois, entre août et octobre⁹⁸⁶ ce qui étalait également la période de récolte sur plusieurs semaines ou plusieurs mois. Cet étalage était important, car la canne en elle-même n'a aucune valeur commerciale ni même nutritionnelle ou alimentaire, ce n'est qu'un roseau. Ce qui fait que le produit fini représentant le but principal de cette culture, le sucre, dépendait également du processus industriel d'extraction et de raffinage. Or, les moulins et raffineries ne pouvaient traiter qu'une partie limitée de la production agricole pour un temps donné. De plus, ce n'est pas comme le grain, il n'est pas possible de récolter et stocker car, la canne pourrie. De manière générale, les esclaves en Jamaïque étaient réveillés vers 4 heures du matin pour commencer à travailler entre 5 et 6 heures du matin. La journée s'arrêtait vers 6 heures du soir, ce qui représente environ douze heures de travail par jour, cela six jours par semaine, soit 72 heures par semaine.⁹⁸⁷ Cependant, pendant les six mois les plus occupés de l'année, certains esclaves pouvaient travailler jusque 96 heures par semaine⁹⁸⁸. Sur les plus petites îles, le temps de travail des

⁹⁸² James WALWIN, *Black Ivory, Op. cit.*

⁹⁸³ James WALWIN, *Black Ivory, Op. cit.*

⁹⁸⁴ James WALWIN, *Black Ivory, Op. cit.*

⁹⁸⁵ James WALWIN, *Black Ivory, Op. cit.* pp 84-85.

⁹⁸⁶ *Ibid.*, p 83.

⁹⁸⁷ *Ibid.*, p 84.

⁹⁸⁸ James WALWIN, *Black Ivory, Op. cit.*

esclaves était d'approximativement dix heures par jour. Ce travail était en revanche interrompu lors des grosses averses communes à la région des Caraïbes. En plus de cela, il faut ajouter les conditions physiques de ce travail, liées aux conditions climatiques de la région. Ce travail se faisait donc sous un soleil cuisant avec un taux d'humidité particulièrement élevé, ce qui le rendait d'autant plus difficile. À la différence du marin, l'esclave pouvait espérer une nuit complète de repos dans les quartiers réservés aux esclaves. Il s'agissait de véritables villages dans les plantations où les esclaves vivaient comme dans une communauté. Il a souvent été mis en avant que du fait que les esclaves construisaient individuellement leurs "cases" et que par conséquent certaines étaient de très mauvaises qualité⁹⁸⁹. Il s'agit d'un fait avéré, mais la faute ne doit pas être imputée aux planteurs. Dans de nombreux cas, ces propriétaires avaient construit des bâtiments communs de vie pour les esclaves en pierre et avec un plus grand niveau de confort. Toutefois, les esclaves refusaient d'y vivre.

Pour que l'esclavage soit efficace, il fallait que les esclaves soient en condition physique de fournir le pénible travail qui leur était demandé, ce qui incluait une nourriture adéquate et suffisante. Les Antilles n'étant pas une région adéquate pour la culture céréalière, et la plupart des terres disponibles étant utilisée pour la culture de la canne ou d'autres produits à vocation commerciale, il fallait importer la plupart de la nourriture. Cela ne pouvait se faire que par voie maritime, ce qui au XVIII^e siècle était un élément imprévisible. Par conséquent, en cas de tempête ou de vents contraires, ces importations pouvaient être retardées ou perdues. De plus, les routes étaient peu praticables dès que l'on s'éloignait des côtes. Ce qui fait que, même avec la possibilité pour les esclaves dans le système britannique de cultiver leurs propres lopins de terre, la nourriture pouvait venir à manquer.

Pour comprendre les conditions de vie et de travail des esclaves, il est important d'aborder le point qui est peut-être soulevé en premiers dans l'esprit populaire, celui de la violence. Selon la pensée de l'époque, la violence était le seul moyen de maintenir la discipline et donc la productivité de la plantation. Cette idée semblait être soutenue par l'expérience des maîtres qui avaient refusé d'utiliser la violence envers leurs esclaves. En effet, même avec un système de récompenses pour le bon travail, sous forme de rations supplémentaires de nourriture ou de vêtements, ou encore de période de repos plus longue, le travail et la

⁹⁸⁹ *Ibid.*, pp 61-78.

productivité n'égalait pas celle des plantations usant de violence et de punition corporelle. Ainsi, frapper les esclaves pour les encourager était une chose commune.

Cependant, malgré l'imagerie populaire et le pouvoir des maîtres, il est difficile d'envisager qu'un grand nombre d'esclaves ait été battu ou torturé à mort. La raison en est largement économique, un esclave coûte cher et tout esclave perdu doit être remplacé, ce qui veut dire être transporté depuis l'Afrique, ce qui voulait dire qu'il ne serait pas immédiatement disponible et qu'il faudrait l'acheter. Cela représenterait un double manque à gagner pour le planteur, dont le but était avant tout de faire du profit. Certes, le taux de mortalité des esclaves aux Antilles était très important et malgré tous les efforts des planteurs, les naissances ne suffisaient pas à combler le déficit. Ce taux de mortalité ne doit pas être imputé entièrement à la violence des planteurs, mais plutôt au travail épuisant, aux conditions climatiques et à toute une série de particularités de la région qui faisait que la moindre blessure pouvait gangrener et donc entraîner la mort ou mutilation. À cela, il fallait ajouter le problème de la nourriture qui pouvait parfois venir à manquer, ou encore les animaux venimeux. La situation était similaire dans une colonie d'Amérique du Nord, La Caroline du Sud, dont la culture principale était le riz. Cela apparaît comme moins rentable que la canne, mais ce n'était pas le cas. Les planteurs de sucre avaient besoin d'importer une partie de la nourriture pour nourrir les esclaves. Le riz était une source de nourriture de premier choix, notamment du fait que le lieu de production était plus proche que l'Europe.⁹⁹⁰ Une preuve de cela est la large utilisation du riz dans la cuisine antillaise, ce qui survit aujourd'hui. Le riz était aussi plutôt populaire en Europe, notamment en Grande-Bretagne, avec un plat qui mélangeait deux importations coloniales, le Rice Pudding (sorte de riz au lait cuit avec du sucre). Le travail dans les rizières était aussi particulièrement pénible, dans un environnement hostile, et dangereux, notamment du fait des serpents⁹⁹¹.

Il y avait un contraste entre le taux de mortalité des Antilles et de la Caroline du Sud et celui des Colonies d'Amérique du Nord. Une des cultures majoritaires de cette région était le tabac. Cette culture exigeait moins de temps que celle de la canne et un travail moins difficile physiquement. De plus, les conditions climatiques de ces régions étaient moins hostiles. Enfin, il est un dernier élément qu'il ne faut pas négliger, celui de l'attitude des maîtres. La société coloniale Nord-Américaine s'est développée de manière différente de celle des Antilles, notamment au niveau des valeurs morales et de la corruption. Une partie de ces valeurs morales incluait une diminution de la violence physique. Cela ne signifie pas la disparition de la

⁹⁹⁰ *Ibid.*, pp 61-78.

⁹⁹¹ *Ibid.*, p 89.

violence, ni l'idée que le maître ne devait pas rester vigilant. Ainsi George Washington, une des plus grandes figures de l'Histoire Américaine écrivait : « Ils ont besoin de rester sous l'œil de leur maître. »⁹⁹² L'organisation du travail était similaire à celle des plantations de sucre, elle reposait sur le système des gangs. Durant le XVIII^e siècle, l'importation des esclaves dans les plantations de tabac diminua, pour deux raisons, la première était une certaine mécanisation du travail. La seconde venait du taux de natalité plus important que le taux de mortalité des esclaves, ce qui plaide en faveur de meilleures conditions de vie. Le système des gangs n'était pas la seule organisation de la main d'œuvre servile dans les colonies. Il existait aussi un système dit "à la tâche" dans lequel un esclave ou un groupe d'esclaves était assigné une tâche particulière. Une fois cette tâche effectuée, ils pouvaient disposer de leur temps comme ils l'entendaient. Ce système était appliqué pour la culture du cacao, du café, du piment, du riz, mais également pour les travaux de scierie et de fournitures navales⁹⁹³.

Cette explication de l'organisation du travail met en lumière une autre partie de la réalité de l'esclavage dans les colonies britanniques. En effet, si la grande majorité des esclaves devenaient des travailleurs agricoles. Cependant, certains esclaves devenaient des travailleurs qualifiés. Cela recouvrait une grande variété de professions notamment artisanales, telles que des charpentiers, des maçons, des bouchers...⁹⁹⁴ Ces esclaves qualifiés ont eu un impact sur la Royal Navy notamment sur la base navale d'Antigua qui avait besoin d'un certain nombre d'artisans pour travailler sur les navires comme les charpentiers, mais aussi d'une main d'œuvre pour servir dans les entrepôts, ce qui pouvait être des esclaves.

- **La vie et le travail à bord d'un navire de guerre**

• **En Grande-Bretagne, dans la Royal Navy**

Cette partie représente le cœur de la vie quotidienne des marins, il peut permettre de mettre en lumière la réalité de ce que cela impliquait de vivre et de travailler sur un navire de guerre dans la Royal Navy et donc de mieux comprendre la difficulté pour le Service d'attirer des volontaires pour compléter l'ensemble de ses équipages et donc d'avoir recours à la press. Comme dans le cas de l'esclavage, le premier point important est celui du choc. Un marin de guerre s'engageant volontairement dans la marine ou un pêcheur ou marin marchand étant

⁹⁹² *Ibid.*, p 86.

⁹⁹³ *Ibid.*, p 88.

⁹⁹⁴ *Ibid.*, pp 88-89.

pressé dans le Service devait relativement savoir à quoi s'attendre. En revanche, ce n'était pas le cas d'un "Terrien" s'engageant volontairement dans la marine. Ce choc devait encore être renforcé dans le cas d'un Terrien pressé dans le Service, arraché de force à sa vie à terre et parfois à sa famille. Comment représenter ce choc ? Il n'y a pas de meilleure expression pour cela que de reprendre le titre d'un des ouvrages de N.A.M. Rodger, le monde de bois. Il s'agissait en effet d'entrer dans ce monde de bois, un monde au sol instable avec de nouvelles règles bien définies et souvent différentes de celles qu'il avait pu connaître à terre. Un monde avec des travaux différents, des vêtements différents et un langage différent⁹⁹⁵. Voilà encore un point de comparaison possible entre l'esclavage et la marine.

Avant d'aller plus loin dans la description du travail et de la vie quotidienne, il est important de mettre en avant une différence fondamentale pour décrire ces deux composantes, celle de la division de ce travail. En effet, il n'était pas le même en fonction de si le navire se trouvait en mer ou au port. Dans la Royal Navy, pendant la guerre de Sept Ans, plus particulièrement sur la période allant de 1757 à 1762, en moyenne, le temps passé en mer par les navires de guerre était 43 % de leur temps sous-commission, ce qui représente moins de la moitié du temps. Cette moyenne représentait en revanche de vaste disparité en fonction de la taille du navire et de la station où il se trouvait. Ainsi, pendant ce conflit, les navires de premier et deuxième rang ainsi que les toutes petites unités comme les vaisseaux bombardiers étaient ceux qui passaient le moins de temps en mer, les navires des troisièmes et quatrièmes rangs, qui à cette époque représente la majorité des navires de ligne, passaient environ 41 % de leur temps en mer, les navires des cinquièmes et sixièmes rangs dont les frégates passaient environ 50 % de leur temps en mer, tandis que les sloops passaient plus de temps en mer qu'au port⁹⁹⁶. Le temps passé en mer dépendait aussi de la station, le lieu, où se trouvait le navire. Ainsi, dans les eaux nationales et de manière générale en Europe du Nord, les navires passaient environ 39 % de leur temps en mer, en Méditerranée environ 57 % alors que dans la Caraïbe, en Amérique du Nord en Inde, le temps en mer était entre 35 et 45 %, cependant cette moyenne ne représente pas exactement la réalité du temps en mer dans ses régions, car à certaines saisons de l'année, la navigation n'y était pas possible. C'est le cas de l'hiver dans les eaux canadiennes et nord-américaines, ou de la saison des cyclones aux Antilles et des typhons dans l'Océan Indien. On peut donc voir ici un autre avantage du port et chantier naval sur l'île d'Antigua, car il permettait à la flotte présente d'être protégé des cyclones et donc de passer moins de temps en mer n'ayant

⁹⁹⁵ N.A.M RODGER, *The Wooden World* Op cit, p 40.

⁹⁹⁶ *Ibid.*, p 38.

pas à rejoindre une autre station pour se protéger. Ces saisons de navigations pouvaient impliquer des périodes de service en mer assez concentré. Pour donner des exemples de cela, entre septembre 1760 et octobre 1761 le sloop Antigua aux Antilles passa plus de 78 % de son temps en mer. Le sloop Merlin en Jamaïque entre avril et octobre 1761 passa plus de 78 % de son temps en mer⁹⁹⁷. Le temps passé en mer se définit par opposition au temps passé au port. Ce terme ne signifie pas nécessairement dans un port, mais quand le navire était à l'ancre comme Spithead ou au Nore. En fait, seule une petite fraction de ce temps était passée dans un vrai port, car l'entrée au port était une activité difficile pour des navires dépendant du vent et donc qui n'était entrepris qu'en cas de réel besoin, notamment pour aller au carénage.

Cette différence entre le temps en mer et le temps au port est importante, car la vie et surtout la charge de travail était très différente en fonction de si le navire se trouvait en mer ou au port. Quand ils étaient en mer, tous les navires avaient deux "watch" ou quarts, ce qui veut dire que tous les marins, les terriens, les servants, et les officiers-mariniers étaient divisés en deux parties, les bâbordais et les tribordais. L'ensemble d'une partie de quart se trouvait sur le pont pour chaque quart de jour comme de nuit. Chaque quart durait exactement 4 heures, sauf deux quarts de deux heures entre 16 h et 20 h que l'on appelait "dog watch". La journée navale commençait à midi⁹⁹⁸, mais le premier quart commençait à 20 h l'extinction des feux, ou le quart finissant son service allait dormir jusqu'à minuit, ensuite l'autre quart pouvait dormir jusqu'à 4 heures à laquelle tout l'équipage était réveillée, ce qui veut dire qu'il n'était pas possible de dormir plus de 4 heures. Le fait que le nombre de quarts soit impair signifiait une alternance des quarts un jour sur l'autre de manière à assurer une variété de tâches, mais aussi une rotation des quarts de sommeil. Ce temps de sommeil, n'était pas garanti, car il pouvait y avoir des appels de tout l'équipage sur le pont en cas d'urgence. Il faut ajouter à cela, les conditions dans lesquelles s'effectuait ce repos. À bord d'un navire, même sur les plus grands plus vaisseaux de ligne, la place pour loger les marins était limitée. Ainsi, les marins dormaient dans des hamacs, un grand morceau de tissu accroché aux poutres au-dessus du pont, ce qui ne représente pas un grand confort, mais déjà une amélioration par rapport au passé ou certains marins dormaient à même le sol. Du fait de ce manque d'espace, par régulation de l'Amirauté, chaque hamac disposait de seulement quatorze pouces d'espace en largeur, mais du fait de la division de l'équipage en deux quarts, cet espace était doublé à vingt-huit pouces⁹⁹⁹, soit

⁹⁹⁷ *Ibid.*, p 39.

⁹⁹⁸ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

⁹⁹⁹ *Ibid.*, p 60.

environ 71 centimètres, ce qui ne représente pas beaucoup d'espace. Cela signifiait de dormir en contact avec ses deux voisins. L'eau potable était rationnée principalement pour boire et la cuisine, ce qui limitait grandement les possibilités de se laver. De plus, les ports des canons n'étaient pas ouverts durant la navigation, ce qui faisait que l'air frais ne venait que du pont supérieur par les trappes de descente recouvertes d'un caillebotis. Tout cela ne représente pas des conditions agréables. À cela, il faut ajouter un problème inhérent au monde naval, celui de l'humidité. Elle se manifestait sous deux formes. La première était l'eau pénétrant dans le navire, la pluie, les vagues dépassant le bord, l'espace entre les planches laissant passer de l'eau. La seconde était l'humidité sur les vêtements qui dans certains cas pouvait mettre plusieurs jours à sécher¹⁰⁰⁰. Ces trois éléments faisaient que les conditions de repos des marins étaient loin d'être optimum.

Ce manque de repos était aggravé par la forte demande physique du travail de tous les jours. Pour comprendre la réalité de ce travail, il est à nouveau nécessaire de faire une différenciation, cette fois entre différentes catégories de l'équipage, les marins qualifiés et les autres. Les marins qualifiés, ou "topmen" travaillaient dans la voilure en hauteur pour sortir les voiles, ou les rentrer, ajuster la voilure. Les autres travaillent sur le pont utilisant leur force physique pour tirer sur des cordages notamment. À cela, il faut ajouter la violence. En effet, il n'était pas rare que certains officiers-mariniers, notamment le bosco frappent avec une canne ou un bout de cordage pour "encourager" les équipages¹⁰⁰¹. Cette violence ne tombait pas sur les "topmen" qui travaillent en hauteur et qui pour la plupart connaissaient et effectuaient leurs tâches avec rapidité et précision, ce qui signifiait que la plupart de cette violence concernait l'équipage travaillant sur le pont, ce qui incluait les terriens. Cette violence devait renforcer la dimension du choc de l'entrée dans ce monde de bois.

Ce travail concernait principalement les manœuvres du navire qui du fait de l'absence de machinerie dépendait uniquement de la force humaine. Mais cela ne représente pas l'intégralité du travail du marin. En dehors des manœuvres, l'équipage de quart passait son temps à faire les constantes petites réparations et épissage nécessaires ou à l'entretien du navire, la partie de l'équipage de quart était donc rarement inactive. L'entretien du navire incluait le nettoyage du pont au lever du jour. De plus de part des régulations de l'Amirauté, l'équipage devait passer une partie de son temps à s'entraîner. Cet entraînement comportait une pratique

¹⁰⁰⁰ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

¹⁰⁰¹ *Ibid.*, p 52.

aux canons (pièces longues)¹⁰⁰², souvent, il s'agissait d'une simulation, car selon l'article 24 des Articles de Guerre : "24. Il n'y aura aucun gaspillage de poudre, boulets, munitions ou de tout autre fourniture de la flotte et par conséquent aucun détournement de ressources. Au contraire, les provisions et fournitures devront être préservées avec soin sous peine que les personnes qui manqueront à cette directive incluant les acheteurs et receveurs (qui sont des personnes soumises à la discipline navale) soient jugés et condamnés par une cour martiale." Mais cela représentait quand même une activité physique. Dans le même ordre d'idées, il y avait également un entraînement aux armes légères¹⁰⁰³. Enfin, il y avait une troisième forme d'entraînement qui est une conséquence directe des méthodes de recrutement dans la Royal Navy. Que ce soit par le biais du volontariat ou celui de la press, il y avait toujours à bord d'un navire un pourcentage de "Terriens" ou de personnes ne connaissant les procédures et manœuvres de la Royal Navy. Cela signifiait un besoin de les entraîner à la profession de marin de guerre, une chose qui ne pouvait s'acquérir que par la pratique. Ce besoin de former les Terriens est confirmé par Roy et Lesley Adkins dans leur ouvrage. C'est même le point de départ puisque leur premier chapitre s'intitule « Learning the ropes »¹⁰⁰⁴. Ce chapitre souligne également un point de formation lié au recrutement, celui de la nécessité d'avoir une partie de l'équipage apprendre l'anglais. Plusieurs personnes servant dans la Royal Navy durant la seconde moitié du XVIII^e siècle témoignèrent de la grande diversité de nationalité que l'on pouvait trouver à bord d'un navire de guerre. Un de ces témoins compare un navire avec une Tour de Babel où l'on pouvait entendre des idiomes tels que l'Irlandais, le Gallois, le Hollandais, l'Espagnol, le Portugais, le Français, le Suédois, l'Italien et de plusieurs dialectes d'Écosse¹⁰⁰⁵. Certains marins venant d'Irlande, du Pays de Galles et d'Écosse parlaient Anglais, mais au XVIII^e siècle, c'était loin d'être un fait généralisé¹⁰⁰⁶. De plus, dans cette liste de langages, se trouvent celles d'alliés de longue date de la Grande-Bretagne comme le Portugal. D'autres en revanche sont les langues parlées dans des pays qui sont des ennemis récurrents de la Royal Navy comme la France et l'Espagne. Ce facteur peut être analysé de deux façons différentes. La première est de regarder cela par le prisme des mémoires d'Equiano et le point des esclaves et noirs servant dans la Royal Navy, à savoir que le Service était une des institutions les plus ouverte de la société britannique de cette époque. La seconde façon d'analyser ce fait

¹⁰⁰² *Ibid.*, p 42.

¹⁰⁰³ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*.

¹⁰⁰⁴ Roy et Lesley ADKINS, *Jack Tar Op cit*, p 11.

¹⁰⁰⁵ Roy et Lesley ADKINS, *Jack Tar; Op. cit.*.

¹⁰⁰⁶ *Ibid.*, p 12.

est de l'utiliser pour démontrer à quel point le Service était désespéré de trouver des marins qualifiés.

Il n'y avait pas que des Européens servant sur les navires de guerre de la Royal Navy, les mémoires d'Equiano sont une preuve de cela, démontrant que l'on pouvait trouver des marins d'origine africaine dans le Service, mais il y avait également des marins d'origine asiatique.¹⁰⁰⁷ Ainsi, il est possible de dire, que non seulement la Royal Navy naviguait aux quatre coins du monde, mais ses équipages représentaient également tous les endroits où elle naviguait.

À cela, s'ajoutait des travaux exceptionnels, mais particulièrement physique, comme les barres au cabestan pour relever l'ancre, les pompes pour évacuer l'eau de mer au fond du navire, ou encore mettre un canot pesant plusieurs tonnes à la mer. C'est pourquoi certains navires laissaient leurs canots à la mer à la traine du navire. Enfin, il y avait une autre activité particulièrement exigeante physiquement, celle de ramer. Même si les galères n'étaient plus en service dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, cela ne signifiait pas la disparition de la rame dans le service naval. Certaines petites unités comme les sloops avaient des emplacements spéciaux pour adapter des rames pour faire avancer le navire par temps calme. D'autres navires se reliaient par des câbles à leurs canots qui propulsaient le navire avec leurs rames. Enfin, les canots pouvaient être utilisés pour différentes tâches toujours nécessitant des rameurs. Pour N.A.M Rodger, le fait de ramer était possiblement la tâche la plus fatigante que l'on pouvait trouver à bord d'un navire.

Pour avoir l'énergie nécessaire d'effectuer toutes ces tâches, la nourriture était un facteur important. Au XVII^e siècle, Samuel Peppy écrivait : " Les Anglais et plus particulièrement les marins aiment leurs estomacs plus que n'importe quoi d'autre. Cela doit de fait être gardé toujours en mémoire pour le management des victuailles et provisions de la Navy. Tout abaissement de la quantité ou de l'agréabilité des victuailles aurait pour conséquence de les décourager et de provoquer leur point faible, ce qui les dégoûterait rapidement du service du roi, plus qu'aucune autre difficulté qu'ils auraient à affronter."¹⁰⁰⁸ L'administration de la Royal Navy était consciente de ce problème et aussi du problème des denrées périssables en mer, c'est pourquoi, une attention particulière était apportée au processus de conservation des aliments. Cependant, du fait du nombre limité de techniques de conservation, comme le salage ou le

¹⁰⁰⁷ *Ibid.*, p 11.

¹⁰⁰⁸ Samuel PEPY'S Naval Minutes, cité in N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* pp 82-83.

saumurage, le type d'aliment transportable était restreint¹⁰⁰⁹. Une des solutions possibles pour palier en partie à ce problème était de transporter du bétail sur le navire pour servir d'approvisionnement en produits frais comme la viande, mais aussi parfois du lait ou des œufs. Une partie de ce bétail était fournie par l'Amirauté tels que les bœufs et les moutons, mais les poules, chèvres, porcs, oies ou autre venait de la poche de l'équipage¹⁰¹⁰. Il ne serait pas exact de dire que la possession de bétail personnel était une prérogative réservée aux seuls officiers, N.A.M Rodger ajoute: "Tout capitaine préférerait voir ses hommes dépenser leur argent en nourriture plutôt qu'en alcool."¹⁰¹¹ Cependant, le transport de ces animaux, sur de navires ou l'espace était déjà limité, devait accentuer l'inconfort de l'équipage, et ajouter des mauvaises odeurs et du travail, veiller sur les animaux, les nourrir, disposer de leurs déchets...

Le côté administratif de la gestion des victuailles et provisions permet également de voir le modèle des repas de l'équipage sur une semaine¹⁰¹².

Tableau 25

	Pain	Bière	Bœuf	Porc	Pois	Porridge	Beurre	Fromage
Dimanche	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>		<i>1 livre</i>	<i>½ pinte</i>			
Lundi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>				<i>1 pinte</i>	<i>2 onces</i>	<i>4 onces</i>
Mardi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>	<i>2 livres</i>					
Mercredi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>			<i>½ pinte</i>	<i>1 pinte</i>	<i>2 onces</i>	<i>4 onces</i>
Jeudi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>		<i>1 livre</i>	<i>½ pinte</i>			
Vendredi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>			<i>½ pinte</i>	<i>1 pinte</i>	<i>2 onces</i>	<i>4 onces</i>
Samedi	<i>1 livre</i>	<i>1 galon</i>	<i>2 livres</i>					

Il est à noter que la bière pouvait être remplacée par un autre alcool en moindre quantité en fonction de la station où se trouvait le navire. Ainsi entre 1750 et 1757 le bureau responsable des victuailles délivra 110.049 tonnes de bière et 351.692 galons de Brandy¹⁰¹³. Un des autres alcools servis aux marins était le rhum, composant le fameux grog si souvent associé avec la

¹⁰⁰⁹ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

¹⁰¹⁰ *Ibid.*, p 70-71.

¹⁰¹¹ *Ibid.*, p 71.

¹⁰¹² *Ibid.*, p 83

¹⁰¹³ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

Royal Navy. Un autre point intéressant est celui du porc. Il figure sur le menu des marins, mais pas dans la liste du bétail fourni par l'Amirauté. Cela pourrait apparaître comme une incohérence, mais cela signifie que l'Amirauté ne fournissait pas de porcs frais, seulement du porc salé.

Ainsi, si la nourriture n'est pas variée, elle semble être en quantité suffisante au niveau calorifique pour permettre d'accomplir le dur travail physique demandé aux marins.¹⁰¹⁴ L'apport journalier pour les hommes d'équipage était de plus de 5000 calories par jours¹⁰¹⁵

Le côté simple de ce régime, ne signifiait pas que la qualité était négligée. Un bon exemple pour illustrer cela est le cas du fromage, une des victuailles fournies aux équipages. Dans la Royal Navy, avant 1758, le fromage fourni était le fromage du Suffolk, un fromage dur et particulièrement adapté à la longue conservation, mais pratiquement immangeable. Après de nombreuses plaintes, en 1758, l'Amirauté décida de fournir du fromage du Cheshire et de Gloucester, même s'il était plus cher et se conservait moins longtemps¹⁰¹⁶. Cependant, ce tableau idéal fonctionne bien sur le papier, mais dans la réalité, il pouvait y avoir de nombreuses complications. Le monde naval était tributaire de deux éléments instables et imprévisibles, la mer et la météo. En cas de forte mer, ou de tempête, il n'était pas possible d'allumer les feux de la cuisine, car c'était trop risqué, ce qui voulait dire que les marins devaient manger leurs repas froids, la viande crue ou alors pas dessalée. De plus, le navire ne pouvait transporter qu'une quantité restreinte de provision, ce qui signifiait qu'en cas de vents contraires, de retard dans l'approvisionnement, ou tout autres complications inhérentes au monde navale, il y avait un risque de voir les provisions manquer. Pour éviter cela, il était souvent nécessaire de diminuer les rations. La faim ou la soif était donc un possible élément constitutif de la vie du marin à certains moments.

Dans leur ouvrage sur la marine, Roy et Lesley Adkins étudient également la nourriture de la Royal Navy au XVIII^e siècle. Selon eux, la nourriture de la marine apparaissait comme mauvaise selon les standards du XXI^e siècle et les choses étaient encore plus difficiles du fait de la large ignorance des aliments nécessaires pour garder les marins en bonne santé. Cependant, cette situation était encore enviable par rapport à celle des classes les plus pauvres en Grande-Bretagne même à la fin du XVIII^e siècle.¹⁰¹⁷ En 1792, en temps de paix, alors qu'il était de retour dans le Norfolk, le futur amiral Horatio Nelson écrivit au Duc de Clarence qu'il avait connu

¹⁰¹⁴ *Ibid.*, p 85.

¹⁰¹⁵ Charles R FOY, *Ports of Slavery, Ports of Freedom, Op. cit.* P 158.

¹⁰¹⁶ N.AM RODGER, *The Wooden World, Op. cit.* p 85.

¹⁰¹⁷ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar, Op. cit.* p 72.

alors que ce dernier servait dans la Royal Navy sur la même station que Nelson aux Antilles. Dans sa lettre Nelson, montre ses inquiétudes par rapport à ce qu'il a pu observer de la classe agricole dans le Norfolk en listant ce qu'une famille gagnait et dépensait dans l'année prouvant que la rentrée d'argent était souvent insuffisante même si la famille ne buvait que de l'eau ce qui était rarement le cas¹⁰¹⁸. Cependant, malgré cela et malgré tout ce que le tableau des rations montre, une des plaintes les plus récurrentes des marins dans le Service était celle d'avoir faim¹⁰¹⁹. Une des raisons pour cela vient du fait que Roy et Lesley Adkins sont en désaccord avec ce qu'écrit N.A.M Rodger écrit dans *The Wooden World*, en effet, selon eux, même en assumant que les marins recevaient une ration complète et que l'ensemble de cette ration était comestible, la ration serait à peine suffisante pour nourrir un marin accomplissant un dur travail physique face aux éléments hostiles, avec des quarts de quatre heures sur le pont et quatre heures de repos sur un cycle de 24 heures.¹⁰²⁰ En plus de cela, avant 1797, le purseur, chargé de la gestion des victuailles dans la Royal Navy pouvait parfois ne délivrer que des rations de 14 onces au lieu d'une livre, ce qui faisait qu'il gardait 2 onces pour lui. Cette pratique fut abolie après les mutineries de 1797¹⁰²¹. Le problème avec la qualité de la nourriture est particulièrement visible avec le bœuf salé. Quand il n'était pas possible de manger de la viande fraîche, les rations dépendaient de bœuf salé. Parfois, cette viande avait passé plusieurs années en mer sans avoir été consommée et donc avait fait plusieurs voyages. Par conséquent, elle était si dure que les marins pouvaient sculpter des petits objets avec elle.¹⁰²² Une fois la viande bouillie, elle produisait une mixture de gras qui était utilisé pour rendre les voiles et cordages imperméable.

La vie et le travail des marins apparaissent donc comme quelque chose de particulièrement éprouvant sur le plan physique. Certain le jugeront même à la limite de l'endurance humaine, c'est en partie pour cela que le navire ne passait pas tout son temps en mer. Cependant, la vie était meilleure sur un navire de guerre que sur un navire marchand ou un négrier. En effet, il n'y a pas de cas reportés de marins mourant de fatigue à bord de navires de la Royal Navy alors que ce fut le cas à bord de navires marchands¹⁰²³. Cette disparité venait

¹⁰¹⁸ *Ibid.*, p 74.

¹⁰¹⁹ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar; Op. cit.*.

¹⁰²⁰ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar; Op. cit.*.

¹⁰²¹ Roy & Lesley ADKINS, *Jack Tar; Op. cit.*.

¹⁰²² *Ibid.*, p 79.

¹⁰²³ N.A.M RODGER, *The Wooden World Op cit*, p 40.

du fait que les armateurs de navires marchands n'engageaient que le nombre de marins nécessaires à manœuvrer le navire. Dans la Royal Navy, le nombre de marins par tonnes était largement supérieur, notamment du fait du besoin d'hommes pour servir les canons¹⁰²⁴.

En comparaison, la vie du marin quand le navire était considéré au port, était beaucoup plus simple et moins exigeante. Certes la tâche de préparer un navire pour prendre la mer, le chargement des provisions des munitions, le déplacement du ballast et du lest, ou encore les petites réparations nécessaires étaient physiquement exigeantes, mais au moins le marin pouvait espérer une nuit complète de sommeil. Parfois certains navires à l'ancre maintenaient un système de quart, mais l'équipage était divisé en trois, ce qui voulait dire plus de repos, cependant de manière générale la plupart des navires se passaient du système de quart¹⁰²⁵. De plus, quand le navire était aux docs, ou au chantier naval, les marins ne participaient pas à ce qui représente les travaux les plus lourds. En effet, les navires n'entraient physiquement dans un port qu'en cas de nécessité. Une de ces raisons était de faire les travaux les plus lourds sur le navire, comme le carénage. Mais ce n'était pas les marins qui effectuaient ces tâches, mais le personnel des chantiers navals.

Voilà un des autres avantages d'avoir une base et un chantier naval à Antigua pour la flotte servant aux Antilles, cela dégageait les marins d'une partie du travail nécessaire sur le navire. En revanche, parfois, ce personnel n'était pas suffisant pour toutes les réparations à faire sur tous les navires, aussi des marins pouvaient être amenés à participer. Toutefois, il s'agissait toujours de volontaires qui recevaient un supplément de paye¹⁰²⁶. Cela est confirmé par un rapport du Commodore Douglas à Antigua en 1762 : "Aucun marin ne travaille ici, mais ceux qui le font, le font volontairement et sont payés deux souverains par jour"¹⁰²⁷ Mais ce n'est pas la seule différence que représentait la vie "au port" sur un navire. Le meilleur moyen de s'en rendre compte est de lire un témoin direct : "J'étais surpris du nombre de personnes, hommes, femmes et enfants [...] il y avait également toute sorte de boutique ou étales vendant tous types de biens et des gens criant tout ce qu'ils vendaient comme dans une ville. Cela m'apparaissait comme un monde miniature¹⁰²⁸. La compagnie féminine et la présence de tous ces biens devaient largement changer le marin de son ordinaire et améliorer son existence.

¹⁰²⁴ N.A.M RODGER, *The Wooden World, Op. cit.*

¹⁰²⁵ *Ibid.*, p 42.

¹⁰²⁶ *Ibid.*, p 44.

¹⁰²⁷ N.M.M DOU/6 p.11, J. Douglas to Governor of Santiago, 21 Jun 1762.

¹⁰²⁸ Oludah EQUIANO, *Narrative*, p118, in N.A.M Rodger, *The Wooden World, Op. cit.* p 45.

- En France, dans la Marine Royale

Ecrire sur la vie et le travail dans la Marine Royale est plus difficile que de le faire pour la Royal Navy. Cela vient du fait que s'il est possible de lire plusieurs autobiographies de marins Britanniques, ce n'est pas le cas en France. En effet, l'aventure maritime Française est surtout le fruit des mémoires des Amiraux et des officiers qui se concentrent largement sur la vie à l'arrière ou alors concerne la vie des corsaires ou des prisonniers de guerre¹⁰²⁹.

La vie et le travail des marins peuvent être résumés par cette citation : « Un matelot breton, ce premier matelot du monde, est un individu que rien n'étonne, que rien n'effraie, que rien ne fatigue ; il part avec une culotte longue, deux gilets deux chemises et de deux mouchoirs, et parcourt les climats brûlants de l'Amérique, les mers glacées de la Norvège, sans qu'une plainte, un mot fasse connaître que l'inclémence des saisons affecte son tempérament et son caractère héroïque ; un coup de vent l'arrache à son hamac, à la douce chaleur qu'il éprouvait ; il s'élançait sur les haubans, sur les vergues glacées, au milieu des neiges, du vent et d'une grêle déchirante ; c'est là que, décrivant un arc dans les airs, en obéissant au roulis du navire, il est tantôt au ciel et tantôt dans la vague, sans quitter la corde qu'il tient ; l'épissure qu'il fait, le risque qu'il est à prendre ; si l'ennemi foudroie son navire, les cordages, les mâts, sans compagnons tombent autour de lui sans qu'il s'émeuve, sans qu'il quitte un instant l'occupation délicate qui demande toute l'adresse et le calme d'esprit d'un atelier. S'il meurt, c'est avec cette tranquillité que la philosophie ne peut donner, que l'habitude des dangers peut seule communiquer à l'homme. »¹⁰³⁰

Cette vision rapportée en 1836 est quelque peu romancée et idéalisée par un auteur voyageant en Bretagne en temps de paix. Cependant, elle donne également une certaine réalité de la vie des marins, comme la difficulté du travail face aux éléments et le risque de mort. Dès son embarquement sur un navire du roi, le marin, qu'il vienne de Bretagne ou d'une autre province maritime du royaume, mettait les pieds dans un monde à part, un monde de bois et de cloches qui fonctionnait à un autre rythme que la vie et la société à terre. Un monde où la séparation des classes était clairement visible par une véritable séparation géographique encore plus évidente dans un aussi petit espace que celui d'un navire. En effet, la plage arrière connue sous le nom de gaillard d'arrière était le domaine réservé des officiers et pratiquement aucun

¹⁰²⁹ Ismaël BÉLISLE, *La voile et le canon*, Op. cit. p 196.

¹⁰³⁰ Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère, Edition accompagnée de notes historiques, archéologiques, physiques par M. le Chevalier de Frémonville*, Paris, Edition du Lateur, 2000, p 187.

marin n'avait le droit d'y entrer en dépassant le premier canon situé à l'arrière du grand mats, sauf les timoniers et les gabiers d'artimons triés sur le volet¹⁰³¹. La vie du marin à bord d'un navire de guerre est aussi une vie faite de routine ; chaque homme avait un poste et une tâche qui lui était attribué et qu'il devait remplir quelles que soient les circonstances, par temps calme ou par gros temps, et même en cas de combat¹⁰³². Cette routine était encore renforcée par le découpage de la journée et de la nuit en quarts et au son de la cloche qui marquait le passage du temps et le passage d'un quart à l'autre. Pour occuper ces quarts, l'équipage du navire était divisé en deux groupes, les bâbordais et les tribordais qui travaillaient chacun un quart sur deux quand le navire était en mer. Quand le navire était au port, il y avait moins de travail à effectuer et donc chaque groupe était divisé à nouveau en deux, ce qui faisait que chaque groupe travaillait un quart sur quatre. Cela marque une des principales différences entre la vie en mer et la vie au port, ce qui avait une forte conséquence sur la pénibilité du travail, mais aussi le temps de repos. En mer, le système des quarts faisait que le marin ne pouvait pas dormir plus de quatre heures de suite. Ce temps de sommeil se faisait dans des conditions particulièrement difficiles notamment au niveau de l'hygiène comme en témoigne le rapport du docteur Kerauden, Inspecteur Général du service de santé de la Marine en 1817 : « Ce n'est pas tout que l'embarras de laver à bord pendant qu'on est sous voile ; la difficulté de sécher est encore plus grande. On sait pénétrés d'eau de mer restent fort longtemps humides, et pourtant, il faut que le matelot se couche le soir dans son hamac, en quelques états qu'il soit. »¹⁰³³. Dans la Marine Royale, le marin dormait dans un hamac de six pieds de long et de 86 centimètres de large accrochés dans l'entrepont¹⁰³⁴, sur un navire de 74 canons qui était de plus en plus la taille standard pour les vaisseaux de ligne, cela voulait dire aligné 318 hamacs dans l'entrepont, la longueur d'un 74 Français était au maximum de 55.763 mètres¹⁰³⁵, cependant pendant la Guerre d'Amérique, l'Ordonnance de 1780 appelé Règlement concernant la Propreté des Vaisseaux & la Conservation des Équipages et plus particulièrement l'article IX qui prévoyait : « Les hamacs seront mis à la traîne tous les mois, & en relâche, ils seront lavés à terre »¹⁰³⁶. Cette disposition est tout à fait louable, mais peu parfois s'avérer impraticable du fait de la difficulté de les sécher. En addition à ce hamac, chaque marin avait une ou deux couvertures de laine grossière et parfois

¹⁰³¹ Alain BERBOUCHE, *L'histoire de la Royale*, *Op. cit.* p 473.

¹⁰³² Alain BERBOUCHE, *L'histoire de la Royale*, *Op. cit.*.

¹⁰³³ Annales Maritimes et Coloniales, 1817, t II p 613.

¹⁰³⁴ Alain BERBOUCHE, *L'histoire de la Royale*, *Op. cit.* p 475.

¹⁰³⁵ Ismaël BELISLE, *La voile et le canon*, *Op cit*, p 129.

¹⁰³⁶ AN, Marine, A¹ 126 *Règlement concernant la Propreté des Vaisseaux & la Conservation des Equipages*.

un matelas d'étoupe. Ces accessoires et le hamac lavés peu fréquemment étaient propices au développement de vermine et de microbes, ce qui avait pour conséquence d'attaquer la santé des marins¹⁰³⁷. De plus avant l'Ordonnance de 1786, ils sont obligés de cohabiter avec les animaux du bord ce qui empirait à la fois l'odeur et les conditions d'hygiène¹⁰³⁸.

Le travail du marin est par essence particulièrement difficile physiquement à une époque où la force physique est la seule force utilisable à bord d'un navire. En effet, les machines à vapeur n'avaient pas encore été inventées et sur un navire de guerre du fait de la place particulièrement limitée, il n'est pas possible de d'utiliser des animaux de bat. À ce travail difficile, il faut ajouter la fatigue. En plus de cela, il y avait des conditions parfois difficiles, en hiver, dans des climats difficiles, soit du fait de la chaleur ou de l'extrême fraîcheur. Enfin, il faut prendre en compte certains éléments propres à la mer, qui pouvaient rendre la vie encore plus dure. Tout cela n'était pas propre à la marine de guerre et pouvait sans doute être trouvé dans toutes les professions de marins incluant la pêche océanique et la marine marchande. Néanmoins, les choses étaient encore pires si l'on considère la violence qui pouvait être associé à la vie dans la Royale. Alain Berbouche le décrit en ces termes : « Dès qu'ils mettaient le pied à bord, d'un bâtiment de guerre, les gens de mer passaient entre les mains des gradés qui se chargeaient de les « amariner » avec force bourrades, pour les habitués à la politesse et à courir aux ordres »¹⁰³⁹.

Pour s'assurer du travail des marins, mais aussi de leur survie, il était important de bien nourrir les équipages des navires, car comme le soulignera Napoléon Bonaparte, « une armée marche sur son estomac », ainsi dans le même esprit, il est possible de dire qu'une flotte navigue sur un océan de nourriture et d'alcool. Cela est plus visible si l'on considère que pour un voyage de 3 mois, un navire de 74 canons embarquait pour un voyage de plusieurs mois¹⁰⁴⁰ :

- 864 barriques d'eau douce, soit des rations pour trois mois
- 417 barriques de vin, soit six mois de rations
- 52 tonnes de biscuit
- 26 tonnes de farine
- 15 tonnes de viande salée
- 14 tonnes de fèves,

¹⁰³⁷ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale* Op cit, p 477.

¹⁰³⁸ *Ibid.*, p 476.

¹⁰³⁹ *Ibid.*, p 473.

¹⁰⁴⁰ Jean BOUDRIOT, *Le Vaisseau de 74 Canons*, tII, p96, cité in, Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, Op. cit. p478.

- 2 tonnes de riz
- 1 tonne de morue séchée
- 1 tonne de fromage

La ration journalière que recevait un marin Français sur les navires du roi à la fin de l’Ancien régime était la suivante

Tableau 26

Jour de la semaine	Biscuit	Bœuf	Lard	Morue	Fèves, fayots ou pois secs	Riz	Vin
Lundi	3x180 grammes	180g			120g	60g	0.70L
Mardi	3x180g		180g		120g	60g	0.70L
Mercredi	3x180g			180g	120g	60g	0.70L
Jeudi	3x180g		180g		120g	60g	0.70L
Vendredi	3x180g			180g	120g	60g	0.70L
Samedi	3x180g			180g	120g	60g	0.70L
Dimanche	3x180g		180g		120g	60g	0.70L

Ces rations journalières sont à diviser entre trois repas, le déjeuner à sept heures le matin en été et huit heures en hiver, le dîner à onze heures et demies et enfin le souper à cinq ou six heures du soir. C’est le matin durant le déjeuner que les hommes recevaient la ration de viande ou de poisson accompagné d’un biscuit de 180 grammes. Le souper était absorbé rapidement et composé d’un biscuit de 180 grammes et d’un quart de vin souvent coupé d’eau et enfin le dîner ou il était servi la ration de légumes¹⁰⁴¹. Vu des bureaux de la marine à Versailles, cette ration était largement suffisante, surtout remise dans son contexte. En effet, en France dans la seconde partie du XVIII^e siècle, la plupart des Français ne pouvaient pas dire qu’ils mangeaient autant de viande et de poisson dans la semaine. En fait, cette alimentation souffre de plusieurs problèmes qu’il faut soulever. Quand tous les aliments étaient de première qualité et donc entièrement consommable, la ration quotidienne représentait environ 3 500 calories¹⁰⁴², or ce n’est pas toujours suffisant pour le travail hautement physique et fatigant du marin. De plus, c’était

¹⁰⁴¹ Alain BERBOUCHE, *L’histoire de la Royale, Op. cit.*

¹⁰⁴² *Ibid.*, p 479.

quand la nourriture était de première qualité et la marine souffrait d'une difficulté fondamentale. À cette époque, il n'y avait pas d'autre moyen de conservation de la viande et du poisson que la salaison, ce qui n'était pas toujours optimum et parfois une partie était pratiquement inconsommable.

À titre comparatif, il faut préciser que la conservation de la viande était moins bonne en France que dans la Royal Navy. En effet, le bœuf britannique était désossé avant d'être salé puis conservé au nitrate de potasse¹⁰⁴³. Ainsi même si de nombreux marins de la Navy se plaignaient que la viande était si dure qu'il était possible de la sculpter comme du bois, elle était en fait de meilleure qualité que la viande de la Royale qui ne résistait pas bien à la putréfaction. De plus, la Marine Française servait du vin et pas du Rhum, or dans le Tafia, les Britanniques incorporent du jus d'agrumes qui a des vertus antiscorbutiques, ce qui par exemple permet au Capitaine Cook de faire trois fois le tour de la Terre en distance sans perdre un seul marin du scorbut¹⁰⁴⁴. Cette découverte du rapport entre les agrumes et le scorbut ayant été découverte de manière lente et empirique, elle n'est pas pratiquée de manière générale en France avant 1786 et un Ordre du maréchal de Castrie¹⁰⁴⁵.

Enfin, loin de la vision offerte par la citation au début de cette partie, une autre citation reflète la vie des marins d'une façon moins héroïque mais plus réaliste. Elle vient d'un courtisan, le duc de Lauzun, lors d'un voyage en mer vers l'Amérique en 1780 : « la vie à bord était affreuse pour les hommes ; enfermés six à sept cents sur un navire, ils pouvaient à peine se remuer ; mal couchés, respirant un air méphitique, les malheureux n'avaient pour nourriture que des vivres détestables, et pour boisson de l'eau devenue rouge par son antiquité. Ils étaient dévorés par les poux, les punaises et les puces. »¹⁰⁴⁶

- **Réflexions sur les différences des conditions de vies des marins**

Comparer les conditions de vie des marins dans la Royal Navy et dans la Marine Royale permet de mettre en avant certaines différences entre les deux pays. Au niveau de la nourriture par exemple, on ne sert pas de poisson dans la Royal Navy et on ne sert pas de rhum dans la marine en France.

¹⁰⁴³ *Ibid.*, p 482.

¹⁰⁴⁴ Ismaël BELISLE, *La voile et le canon* Op cit, p 220.

¹⁰⁴⁵ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, Op. cit. p 484.

¹⁰⁴⁶ Cité in *Ibid.*, p 483.

En dehors de cela et de quelques autres détails, notamment sur la rigueur de la discipline, il faut avant tout constater que pour les marins la vie est très similaire d'un pays à un autre à bord des navires. Cette idée est d'ailleurs confirmée par Ismaël Bélisle : « Ces navires et ces flottes constituent le cadre de vie pour des milliers d'hommes. La vie navale de l'époque, surtout la vie quotidienne des équipages, que ce soient la discipline et le travail, l'alimentation et les loisirs... est étonnamment similaire dans toutes les marines du moment. Ces traits manifestent tous l'incroyable dureté et l'incroyable inconfort de la vie des hommes sur ces navires. »¹⁰⁴⁷.

Enfin, il faut finir avec une différence importante entre les deux pays, celle des salaires. En effet, dans la Royal Navy, un marin gagnait en moyenne 30% de plus que dans la Marine Royale¹⁰⁴⁸. Ce chiffre tend toutefois à se réduire au cours du XVIII^e siècle. Ainsi, sous le règne de Louis XIV un matelot français de "haute paye", c'est-à-dire l'équivalent d'un "Able seaman" en Grande-Bretagne touchait 12 livres de moins qu'un Britannique de rang égal ce qui représente un écart de 46%¹⁰⁴⁹. Alors qu'en 1786, après la guerre d'Amérique l'écart entre les deux pays pour le salaire moyen du matelot n'est que de trois livres, 18 en France contre 21 en Grande-Bretagne, ce qui représente un écart de 16%¹⁰⁵⁰. L'écart de salaire entre les deux pays n'était pas le même en fonction des classes de matelots comme le montre le tableau suivant¹⁰⁵¹.

Table 27- Ecart de salaires dans les marines

Salaires en livres tournois par mois (salaire net)	France	Grande-Bretagne	Fr/GB
Able seaman/ Haute paye	20.6	27	-24 %
Ordinary seamen/ Moyenne paye	17.7	21	-16 %
Landman/ Basse paye	15.7	19.8	-21 %

¹⁰⁴⁷Ismaël BÉLISLE, *La voile et le canon* Op cit, p 195.

¹⁰⁴⁸Alain BERBOUCHE, *L'histoire de la Royale*, Op. cit. p 308.

¹⁰⁴⁹ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit. pp 164-165.

¹⁰⁵⁰ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit..

¹⁰⁵¹ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit..

- Les conditions de vie des prisonniers

C'est en visitant les Galleries de Justice à Nottingham, un musée basé sur les crimes et châtements entre le Moyen Age et le XXe siècle que la fameuse phrase du Docteur Samuel Johnson (1709-1784) prend un sens très graphique : « No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into a jail ; for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned. A man in a jail has more room, better food and commonly better company”.

(Personne ne deviendra un marin s'il est assez suffisamment intelligent pour se faire mettre en prison, car servir sur un navire, c'est comme être en prison avec la possibilité d'être noyé. Un homme en prison dispose de plus d'espace, d'une meilleure nourriture et dans l'ensemble d'une meilleure compagnie.)

Cette analyse transmet en elle-même la vision négative des marins qu'avait la société britannique au XVIII^e siècle. Cependant, la visite des Galeries de Justice soulève de nouvelles questions. Le docteur Johnson était sans doute un des hommes les plus brillants de sa génération, Poète, essayiste, biographe, lexicographe, traducteur, pamphlétaire, journaliste, éditeur, moraliste et polygraphe, il est aussi un critique littéraire des plus réputés. Il est souvent décrit comme « probablement le plus distingué des hommes de lettres de l'histoire de l'Angleterre »¹⁰⁵². Cependant, il est possible de se demander si ce génie littéraire avait une connaissance approfondie du système carcéral de son pays à cette époque. D'après sa biographie, Samuel Johnson fut arrêté pour une dette de cinq livres et dix-huit shillings, ce qui à cette époque aurait signifié la prison pour dette. Dans ce cas, Johnson avait clairement une certaine connaissance de la prison. De fait, il devient possible de se demander si l'image que donnent les Galeries de Justice à Nottingham est historiquement et intellectuellement honnête. En effet, parfois certains musées afin d'attirer les visiteurs, notamment les plus jeunes ont tendance à noircir la réalité pour privilégier l'amusement et parfois le sordide. C'est également le cas de certains auteurs qui dans le domaine des crimes et châtements prennent les exemples des cas les plus extrêmes et en font une généralité. L'exemple le plus parlant est peut-être celui des châtements corporels et de la peine de mort. Un des cas marquant du XVIII^e siècle en Europe est celui de Robert François Damien en 1757. Cet homme fut condamné à être publiquement écartelé à Paris pour tentative de meurtre sur la personne du Roi Louis XV. Cette exécution fut

¹⁰⁵² Oxford Dictionary of National Biography.

encore plus particulière du fait de la force musculaire peu commune du condamné, qui fit que les chevaux ne purent le démembrer et que le bourreau du faire des incisions afin que la sentence soit effectuée¹⁰⁵³. Le meurtrier est célèbre pour le choc d'un attentat sur la personne du roi de France, mais aussi, car l'écrivain Michel Foucault fait le détail des souffrances de Damien dans l'ouverture de son ouvrage *Surveiller et punir* en 1975. Toutefois, tout cela ne doit pas nous induire en erreur, ce type de démonstration était en fait peu fréquent. En fait dans le cas particulier des mises à mort par écartèlement, il n'y en avait pas eu en France depuis 1610 et l'exécution de François Ravaillac pour l'assassinat d'Henri IV et il n'y aura plus jamais d'autre exécution de ce type en France¹⁰⁵⁴.

Au contraire, malgré le maintien d'une variété assez importante de punitions, parfois corporelles, l'Europe va voir se développer aux XVII^e et XVIII^e siècles la prison comme un lieu de punition.

- Les prisons en Grande-Bretagne

• Il faut parler de prisons au pluriel

En Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, il n'y a pas qu'un seul système pénitentiaire, ce qui rend l'étude de la vie carcérale un peu plus compliquée. Ces multiples types de prisons pourraient expliquer la différence entre ce qu'écrit le docteur Samuel Johnson et ce que présente le musée des Galeries de Justice à Nottingham. Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de s'attarder sur cette ressource, car il n'est pas nécessairement usuel d'utiliser un musée dans un projet de recherche. Il se pose souvent des questions sur la fiabilité de ces sources notamment si elles cherchent à influencer l'imagination des visiteurs en prenant uniquement des cas extrêmes.

Les Galerie de Justice de Nottingham font partie du Centre National pour la citoyenneté et la loi. C'est également une institution que fait beaucoup pour l'éducation et la sensibilisation de la population. Un des avantages, surtout en Grande-Bretagne, est le côté interactif et

¹⁰⁵³ Pieter Spierenburg, *The Body and the State, Early Modern Europe*, in Norval Morris et David J. Rothman, *Oxford History of the Prison, The practice of punishment in Western Society*, Oxford University Press, 1995, p 49.

¹⁰⁵⁴ Pieter Spierenburg, *The Body and the State, Early Modern Europe*, *Op. cit.*

immersif de cette visite que ce fait dans une ancienne geôle. Cela sera également appuyé par plusieurs ouvrages sur le sujet.

- **La « workhouse »**

Le concept de la Workhouse est déjà assez ancien en Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, le premier usage du terme date de 1631, mais l'origine de cette structure peut être le *Poor Law Act of 1388*, après la Grande Peste au Moyen Age. Cette structure était une forme d'oppression et une possible criminalisation des pauvres. Un autre terme parfois utilisé pour décrire les workhouses était « house of correction » (maison de correction) un lieu « where the "persistent idler" was to be punished »¹⁰⁵⁵ (ou les fainéants persistants seront punis). Ces lieux étaient réservés au pauvre en condition physique de travailler, mais ne le faisant pas. Ainsi, il faut considérer que ces institutions représentaient le travail forcé pour une partie de la population britannique, ce qui était renforcé par le Workhouse Test Act of 1723 qui faisait que tout pauvre cherchant l'assistance de la paroisse devait rentrer dans une workhouse et travailler sans être payé autrement que par le gîte et le couvert. Le travail dans les workhouses était très difficile, mais il fallait ajouter les conditions de vie qui sont décrite par Sir Frédérick Eden dans son ouvrage *The State of the Poor* : « the workhouse is an inconvenient building, with small windows, low rooms and dark staircases. It is surrounded by a high wall, which gives it the appearance of a prison, and prevents free circulation of air. There are 8 or 10 beds in each room, chiefly of flocks, and consequently retentive of all scents and very productive of vermin. The passages are in great want of whitewashing. No regular account is kept of births and deaths, but when smallpox, measles or malignant fevers make their appearance in the house, the mortality is very great. Of 131 inmates in the house, 60 are children » - « la workhouse est un bâtiment mal conçu avec des petites fenêtres, des plafonds bas et des escaliers noirs. Elles sont entourées d'un haut mur qui lui donne l'apparence d'une prison et empêche la libre circulation de l'air. Il y a huit ou dix lits par chambre, dont les matelas sont surtout faits de bourre¹⁰⁵⁶ qui par conséquent renaient particulièrement les odeurs et produisaient beaucoup de vermine. Les

¹⁰⁵⁵ Derek FRASER, *The Evolution of the British Welfare State* (4 ed.), London, Palgrave Macmillan, 2009, p 40.

¹⁰⁵⁶ La bourre peut être soit un amas de poils détachés de la peau de certains animaux à poil ras, tels que les bœufs, les vaches, les chevaux, etc ; la bourre sert à garnir des selles, des bâts, des tabourets ; soit de la bourre de laine ou bourre lanice : partie la plus grossière de la laine, qui sert parfois de la bourre de laine ou bourre lanice : partie la plus grossière de la laine à garnir les matelas.

couloirs et passages sont en grand besoins de nettoyage à la chaux. Aucun registre des naissances ou des décès n'est tenu, mais quand la petite vérole (variole)¹⁰⁵⁷, la rougeole¹⁰⁵⁸, ou des fièvres malignes faisaient leur apparition, la mortalité était très grande. Sur 131 pensionnaires dans la « workhouse plus de 60 sont des enfants ».

En donnant ces chiffres, l'auteur cherche à montrer la forte proportion d'enfants, toutefois, il faut considérer que ce chiffre représente l'étude particulière d'une « workhouse », car dans la seconde moitié du XVIII^e, il y avait en Grande-Bretagne un grand nombre de ces établissements. Pour donner un chiffre plus précis en 1776, il y avait plus de 1800, soit environ une paroisse sur sept avec une capacité totale de plus de 90,000 places¹⁰⁵⁹. Le nombre de paroisses est assez important, celui des places et du nombre de personnes est peut-être plus parlant pour décrire l'ampleur de ces institutions. A titre de comparaison en cette même année 1776, il y avait dans la Royal Navy environ trente milles marins, un chiffre qui va monter à plus de quatre-vingt-dix mille en 1780, ce qui voulait dire qu'au moment la guerre d'Amérique, il y avait presque autant de marins dans la Navy que de pensionnaires dans les « workhouse ». Ce n'est pas le seul point pour lequel la comparaison est possible. Dans sa phrase, le docteur Johnson parle du risque d'être noyé, mais ce n'était le seul risque, la Royal Navy était aussi mal réputé pour le risque de maladie et d'épidémies notamment lorsque les navires étaient envoyés dans la région des Antilles, il semble que ce soit également le cas dans les « workhouse ». Les conditions de vie et de travail dans la marine étaient assez difficiles, c'était le cas également dans les workhouses. Ainsi, il est possible de dire que dans le cas de l'affirmation du docteur Johnson, il ne devait pas parler des workhouses en Angleterre.

- **La prison pour dettes**

Il ne faut pas sous-estimer l'importance de la prison pour dette au XVIII^e siècle, si bien que Randall McGowen affirme : « Si l'enfermement n'était pas strictement associé avec la punition des crimes aux XVIII^e siècles, une partie de l'explication vient de la grande présence de nombreuses personnes en dettes. Les personnes en dettes représentaient une plus grande partie

¹⁰⁵⁷ La variole ou petite vérole était une maladie infectieuse d'origine virale, très contagieuse et épidémique, due à un poxvirus, elle était souvent mortelle

¹⁰⁵⁸ La rougeole (également appelée 1^{re} maladie) est une infection virale éruptive aiguë

¹⁰⁵⁹ Peter HIGGINBOTHAM, *Workhouses of the North, Gloucestershire*, Tempus, 2006, p18

de la population carcérale que les fêlons. »¹⁰⁶⁰, la part de ce type de prisonniers était si importante que parfois les institutions spécialisées ne suffisaient plus. Ainsi, dans la prison de Newgate à Londres, le réformateur, John Howard compta entre trente et cent cinquante prisonniers pour dettes¹⁰⁶¹ alors qu'il y avait à Londres des établissements spécialisés pour dettes comme Fleet et Marshalsea, mais Newgate n'en était pas un, au contraire, il s'agissait d'une prison dont la fonction était de punir les criminels. Il faut insister sur l'importance de la prison pour dette dans la mise en place de l'idée du confinement comme une punition et l'image de la prison en général. Cependant la mise à l'arrêt des personnes devant une dette ne se fait pas dans une optique de punition, mais afin de s'assurer de leur personne jusqu'à ce que la dette soit payée. La prison pour dette doit être considérée comme une implication de l'Etat pour s'assurer que les affaires économiques du pays fonctionnent notamment en offrant la garantie que la personne en dette ne s'enfuit pas¹⁰⁶².

Ainsi, il faut insister sur le fait que les personnes se trouvant dans une prison pour dette n'étaient pas des criminels, ce qui faisait que les autorités avaient des responsabilités limitées, mais aussi un contrôle limité sur les personnes se trouvant dans la prison, de même, le geôlier avait peu de pouvoir sur eux¹⁰⁶³. Par conséquent, il était particulièrement difficile de réguler leur conduite et ils utilisaient souvent la carte de leur droit de nationaux Britanniques qui ne pouvaient pas être bafoués. Le problème était encore renforcé par le fait que les « prisonniers » pour dette amenaient souvent avec eux leurs femmes et leurs enfants. Un cas assez célèbre quoique légèrement en dehors de la période de cette étude, est celui du jeune Charles Dickens dont le père fut emprisonné dans la prison pour dette de Marshalsea, ce qui explique la fréquente description de cette prison dans ces ouvrages. En 1776, le réformateur John Howard en visite dans la prison pour dette de Fleet à Londres trouva deux cent quarante-deux « prisonniers » pour dette et avec eux quatre cent soixante-quinze femmes et enfants¹⁰⁶⁴. En théorie, le créancier devait fournir la subsistance tant que son débiteur était en prison, mais souvent, ce n'était pas le cas et la situation dans la prison pour dette était la base de tout une économie parallèle dans la prison comme le décrit Samuel Byrom dans une lettre à son protecteur le Duc du Dorset : « What barbarity can be greater than for gaolers (without provocation) to load prisoners with irons, and thrust them into dungeons, and manacle them, and deny their friends to visit them,

¹⁰⁶⁰ Randall MCGOVEN, *The Well-Ordered Prison*, in op cit, Norval MORRIS & David J. ROTHAM, *The Oxford History of the Prison*, p 80.

¹⁰⁶¹ *Ibid.*, p 81

¹⁰⁶² Randall MCGOVEN, *The Well-Ordered Prison; Op. cit.*

¹⁰⁶³ Randall MCGOVEN, *The Well-Ordered Prison; Op. cit.*

¹⁰⁶⁴ Randall McGoven, *The Well-Ordered Prison; Op. cit.*

and force them to pay excessive fines for their chamber rent, their victuals and drinks; to open their letters and seize the charity that is sent to them! And when debtors have succeeded in arranging with their creditors, hundreds are detained in prison for chamber-rent and other unjust demands put forward by their gaolers, so that at last, in their despair, many are driven to commit suicide... gaolers should be paid a fixed salary and forbidden, under pain of instant dismissal, to accept bribe, fee or reward of any kind... law of imprisonment for debts inflicts a greater loss on the country, in the way of wasted power and energies, than do monasteries and nunneries in foreign lands, and among Roman-Catholic peoples... Holland, the most unpolite country in the world, uses debtors with mildness and malefactors with rigour; England, on the other hand, shows mercy to murderers and robbers, but of poor debtors impossibilities are demanded”

(Quelle comportement barbare pourrait être plus grand que celui des geôliers (qui sans provocation) charge les prisonniers de chaîne, les jettent dans des cachots et les attachent, refusant à leurs amis de les visiter. De plus, ils les forcent à payer des charges excessives pour leur chambre, leurs victuailles et leurs boissons. Ils ouvrent les lettres et confisquent la charité qui leur est envoyée ! Et quand finalement, ils s’arrangent avec leurs créditeurs pour payer leurs dettes, des centaines sont maintenus en prison, pour absence de paiement de leur chambre et d’autre demandes injustes de leurs geôliers ainsi à la fin et par désespoir, beaucoup sont conduit jusqu’au suicide. Les geôliers devraient être payés un salaire fixe et devraient être interdits, sous peine de renvois immédiats, d’accepter des pot-de-vin, de l’argent ou des récompense d’aucune sorte... Les lois d’emprisonnement pour dettes sont la conséquence d’une grande perte pour le pays sous la forme d’un gâchis de pouvoir et d’énergie comme les monastères et les couvents dans des pays étrangers et parmi les peuples Catholique. La Hollande qui est le pays le moins polit du monde traite les créditeurs avec clémence et les malfaiteurs avec sévérité en revanche, en Angleterre, on montre de la clémence aux meurtriers et aux voleurs et on demande l’impossible aux créanciers)¹⁰⁶⁵.

En sachant que Samuel Johnson avait lui aussi été emprisonné pour dettes, on peut voir que la vision de la prison pour dette est assez différente. L’explication pourrait être celle des dates, en effet, Samuel Byrom fréquenta ce type d’institution bien avant le docteur Johnson, pourtant le fait que le Manchester Times publie cette lettre encore en 1862 semblerait mettre en avant qu’elle était encore réaliste à cette époque et donc bien après la période du docteur

¹⁰⁶⁵ Lettre écrite entre 1725 et 1729 et publié dans *In prison for debt*. Manchester Times, 22 Octobre 1862.

Johnson. La différence viendrait peut-être du fait que, Samuel Johnson profitant de l'économie parallèle de la prison pour dette pour avoir de meilleures conditions d'internement.

Cette planche, originellement une gravure de l'artiste anglais William Hogarth (1697-1764) fait partie d'une série moralisatrice en huit images décrivant la vie de Tom Rakewell, le fils d'un riche marchand qui va dépenser tout son argent dans un mauvais style de vie, notamment un train de vie luxueux, les jeux d'argent et les prostitués... Il est emprisonné pour dettes et finira sa vie à l'asile de fous de Bedlam. Cette planche en particulier montre l'intérieur d'une cellule d'une prison pour dette avec la présence de nombreuses femmes et enfants, mais aussi d'une certaine façon la surpopulation carcérale de ce type d'institutions. En effet, la présence d'autant de débiteurs dans les prisons en Angleterre au XVIII^e siècle était une grande source de problèmes et de plaintes.

A la lumière de cela il est plus facile de comprendre la mise en place par la Royal Navy d'un dispositif permettant aux crédateurs de moins de vingt livres de servir dans la marine. Cela représentait un double avantage, la première de trouver des hommes pour la marine qui manquait souvent d'hommes, mais aussi représentait une possibilité de désengorger un peu les prisons pour dette.

En ce qui concerne l'affirmation du docteur Johnson, elle peut à la fois être comprise et rejetées. En fait, cela dépend des ressources des prisonniers pour dettes. En effet, à cause du



William Hogarth, *A Rake's Progress*

marché parallèle et de la nécessité de payer de geôlier pour un grand nombre de choses. Ainsi, si la personne en question pouvait s'offrir dans la prison pour dette une vie assez confortable alors dans ce cas, l'affirmation de Samuel Johnson serait valable. En revanche, si la personne n'avait vraiment pas les moyens de payer sa dette ni de réellement subvenir à ses besoins à l'intérieur de la prison pour dettes, alors là, la perspective de rejoindre la Royal Navy pour sortir de la prison pour dette pouvait donc être tentante, non seulement pour assurer sa subsistance, mais aussi parce que le salaire pour le service dans la Navy pouvait permettre de rembourser la dette.

- **La prison en France**

Lorsque l'on pense à la prison en France sous l'Ancien Régime, la première notion qui vient à l'esprit est sans doute celle de la Bastille et des lettres de cachet qui permettaient de faire écrouer un individu sans jugement avec une simple lettre du monarque. Il est difficile de croire que cela pouvait s'appliquer aux marins et que le souverain ne signerait pas ce genre de lettre pour des personnes sans grande portée publique. Il s'agit donc d'une notion qui serait inapplicable au cadre de cette étude. De plus, si l'on regarde les deux ordonnances de la marine qui sont citées plus avant dans cette étude, on peut voir que ni les capitaines de vaisseau, ni tout autre personne de la marine n'avait le droit de faire sortir les marins de prison avant que le jugement ait été rendu par les autorités locales. Ainsi, même si par symétrie il est tentant de faire une comparaison entre les prisons en France et les prisons en Grande-Bretagne, cela ne répondrait pas à la question du recrutement maritime et donc serait hors sujet.

Troisième partie

Critiques et limites du recrutement naval

Chapitre VI : Les missions des marines de guerre

A. La responsabilité du recrutement maritime dans les grandes victoires ou défaites navales

- La Guerre de Sept Ans

- **Le recrutement naval responsable de la défaite de Minorque (1756)**

La première bataille navale dans les eaux européennes de la guerre de Sept Ans est la Bataille de Minorque, une bataille entre la France et la Grande-Bretagne dans la Méditerranée au large de Port Minorque dans l'Archipel des Baléares. Cette bataille est célèbre pour ses conséquences et surtout le sort du commandant naval vaincu, l'amiral John Byng. Le retentissement de cette affaire trouve un écho dans les mots de Voltaire qui ne cachent pas une certaine ironie : « Dans ce pays-ci, il est bon de tuer de temps en temps un amiral pour encourager les autres »¹⁰⁶⁶. En effet, la défaite ici ne se juge pas ici par la capture ou la destruction d'un certain nombre de navires, puisqu'il n'y en eut aucune, c'est avant tout une défaite tactique, la flotte Britannique n'arrivant pas à rompre le blocus de la flotte Française et donc lever le siège de la garnison britannique sur l'île qui se trouvait au fort Saint Philip à Port Mahon.

En termes de forces en présence, il y avait un certain déséquilibre entre les flottes Française et Britannique. Il ne se matérialise pas spécialement en termes de nombre de navires, mais plutôt dans la taille et la puissance de feu.

¹⁰⁶⁶ VOLTAIRE, *Candide*, chapitre XXIV

Tableau 28 - Forces en présence

Navire Britanniques	Nombre de canons
<i>Ramillies</i>	90
<i>Culloden</i>	74
<i>Captain</i>	64
<i>Intrepid</i>	64
<i>Revenge</i>	64
<i>Lancaster</i>	66
<i>Defiance</i>	60
<i>Portland</i>	50
<i>Buckingham</i>	70
<i>Princess Louisa</i>	60
<i>Trident</i>	64
<i>Kingston</i>	60
<i>Deptford</i>	50

En plus de cette flotte, l'amiral Bing avait à sa disposition trois frégates. Face à lui l'Amiral Français, le Marquis de la Galissonière¹⁰⁶⁷ avait à sa disposition :

Tableau 29

Navire Français	Nombre de canons
<i>Orphée</i>	64
<i>Hippopotame</i>	50
<i>Redoutable</i>	74
<i>Sage</i>	64
<i>Guerrier</i>	74
<i>Fier</i>	50
<i>Foudroyant</i>	50

¹⁰⁶⁷ Roland-Michel Barrin de La Galissonière (1693-1756), Gouverneur de la Nouvelle France entre 1747 et 1749 et Amiral commandant la flotte Française victorieuse à Minorque en 1756.

Tableau 29

<i>Téméraire</i>	74
<i>Content</i>	64
<i>Lion</i>	64
<i>Couronne</i>	74
<i>Triton</i>	64

En plus des navires de ligne, l'amiral Français avait à disposition cinq frégates. Ce qui fait un total pour les navires de ligne du côté de la France de 732 canons contre 786 pour la Grande-Bretagne. Cela donnerait donc, au moins sur le papier un avantage pour ce combat naval du côté de la Royal Navy. Cependant, il y a d'autres éléments à prendre en compte dans cette défaite Britannique, celle de l'état des navires et celui des marins. Selon Brian Tunstall qui est toujours un auteur de référence sur la perte de Minorque, il y avait un manque de marin important dans l'escadre de Byng¹⁰⁶⁸. Cette idée est confirmée déjà dans l'opinion publique après le procès de l'Amiral Byng avec notamment l'opinion que la flotte aurait dû partir plus tôt et être mieux préparé¹⁰⁶⁹. Dans le dossier mis en place par l'administration pour se défendre face à l'opinion publique, on apprend que l'Amiral Byng avait à sa disposition en comptant les frégates 7 037 hommes et 950 canons¹⁰⁷⁰ alors que l'Amiral Français de la Gallissonnière avait 7 650 hommes et 934 canons¹⁰⁷¹. Ces chiffres montrent que la flotte française avait un ratio plus important d'hommes par canon, mais cela ne signifie pas nécessairement un manque d'hommes, en effet, les Français avaient traditionnellement plus d'hommes que les Anglais sur leurs navires. Pourtant, il est possible de mettre en avant que le recrutement maritime est une des raisons de la défaite. En effet, la flotte fut retardée du fait du besoin de trouver des marins pour former des équipages¹⁰⁷². Si la flotte avait pu prendre la mer plus tôt elle aurait pu bloquer ou observer Toulon et suivre la flotte Française et donc ne pas arriver alors que la flotte et l'armée Française n'étaient pas encore en position pour le siège.

¹⁰⁶⁸ Brian TUNSTALL, *Admiral Byng and the Loss of Minorca*, London, Philip Alan and Co, 1928, p 50.

¹⁰⁶⁹ Navy Records Society, Vol XLII; *Papers Relating to the Loss of Minorca*, p VII.

¹⁰⁷⁰ *Ibid.*, p XX.

¹⁰⁷¹ Navy Records Society, Vol XLII; *Papers Relating to the Loss of Minorca*, *Op. cit.*.

¹⁰⁷² Navy Records Society, Vol XLII; *Papers Relating to the Loss of Minorca*, *Op. cit.*.

Le recrutement maritime n'est cependant pas la seule raison, il y avait également la responsabilité de l'Amirauté pour avoir réagi aussi tard malgré les renseignements dont elle disposait. Il y avait bien sur la crainte que la flotte de Toulon joigne la flotte de Brest pour monter une invasion de la Grande-Bretagne¹⁰⁷³. Toutefois le rapport du renseignement, qui évoque cette possibilité, a été reçu le 3 janvier 1756 et indique que la flotte ne pourrait pas faire voile vers le détroit de Gibraltar avant mars 1756, ce qui aurait laissé le temps à l'Amirauté de détacher une escadre pour bloquer Toulon. Les forces Française ne Méditerranée ne devaient pas également être une surprise pour l'Amirauté, puisque le 2 janvier 1756 le gouverneur de Gibraltar, le Lieutenant Général Fowke envoya un rapport qui fut reçu le 28 janvier et qui contenait une liste très précise des navires et des frégates françaises à Toulon¹⁰⁷⁴. Les renseignements Britanniques mentionnent assez tôt en 1756 avec un rapport venant de la Hague qui mettait en avant la menace sur l'Ile de Minorque et annonçait cette Ile comme la cible de la France¹⁰⁷⁵. Cette mention de Minorque comme objectif de la France n'est pas isolée, déjà le 27 aout 1755 le Consul Banks avait envoyé de Carthagène une lettre indiquant que 100 bataillons se déplaçaient vers le Roussillon dans le but d'être transporté vers Minorque¹⁰⁷⁶. En Janvier 1756 Monsieur Birtles écrivait de Gene que la cible de la France était Minorque¹⁰⁷⁷. Une idée confirmée également par une lettre venant de Marseille en Février 1756¹⁰⁷⁸, puis à nouveau dans un rapport du Consul de Gene M. Birtles le 7 février 1756¹⁰⁷⁹, mais aussi dans un rapport du Capitaine Edgcumbe envoyé de Leghorn le 16 février 1756¹⁰⁸⁰, ainsi que dans un rapport de l'ambassadeur à Madrid Sir Ben Keene daté du 24 février 1756¹⁰⁸¹. Ce ne sont là que des exemples, en fait dans le dossier monté par l'administration sur la perte de Minorque, il y a plus de 19 documents faisant référence à Minorque comme étant l'objectif de la flotte Française de Toulon¹⁰⁸². Cela montre que l'Amirauté avait reçu un grand nombre de renseignements fiables sur Minorque et pourtant n'a pas envoyé une flotte pour protéger l'île et l'administration n'a pas fait le nécessaire pour renforcer la garnison.

¹⁰⁷³ *Ibid.*, p 99.

¹⁰⁷⁴ *Ibid.*, p 102.

¹⁰⁷⁵ *Ibid.*, p 110.

¹⁰⁷⁶ *Ibid.*, p 34.

¹⁰⁷⁷ *Ibid.*, p 109.

¹⁰⁷⁸ *Ibid.*, p 112.

¹⁰⁷⁹ *Ibid.*, pp 115-118.

¹⁰⁸⁰ *Ibid.*, p 120.

¹⁰⁸¹ *Ibid.*, pp 120-122.

¹⁰⁸² *Ibid.*, pp 34; 109; 110; 112; 115-118; 120-122; 124; 126; 127; 129; 131; 133; 135; 136; 138-141; 144-147; 161; 169; 186.

Enfin une partie de la responsabilité vient du commandant de la flotte, l'Amiral Byng. En effet, si l'on regarde le déroulement de la bataille, elle va mettre en avant la timidité de l'Amiral dans son action. En effet, il disposait d'une force du même ordre de grandeur que la flotte Française ainsi que l'avantage du vent qui faisait qu'il pouvait choisir le rythme et le moment de l'attaque. Mais sa trop grande prudence fit que toute sa ligne n'attaqua pas et que son propre navire ne fut jamais à porter de faire feu. À la fin de la bataille, les pertes étaient encore relativement faibles, 42 morts et 168 blessés pour la Royal Navy et 38 morts et 181 blessés pour la France. Malgré cela, l'Amiral Byng réunit un conseil de guerre où il fut décidé que rien ne pourrait être fait pour vaincre la flotte Française et donc décida de retourner à Gibraltar faisant de cette bataille une victoire Française.

- **Le recrutement naval responsable de la défaite de Lagos (1759) ?**

En 2009 était le 250^e anniversaire d'une année importante dans l'histoire maritime. 1759 marque un tournant dans l'aspect naval de la guerre de Sept Ans entre la France et la Grande-Bretagne. Après cette année terrible pour la Marine Royale, la Royal Navy avait pris le contrôle total de la mer pour le reste du conflit. La bataille la plus célèbre de cette année est sans doute celle des Cardinaux dans la baie de Quiberon, qui est parfois décrite comme le Trafalgar de la guerre de Sept Ans. Toutefois, selon l'historien Sam Willis, cette victoire ne doit pas faire oublier celle de Boscawen à la Bataille de Lagos en 1759.

L'année 1759 marqua la volonté d'armer une escadre importante en Méditerranée. Le but de cette escadre est toujours en débat aujourd'hui, il apparaît que son armement aurait eu pour but de secourir les Antilles, mais il est aussi supposé qu'il y aurait eu au moins la tentation de la part du ministère de joindre cette escadre à celle de Brest sous les ordres de M. de Conflans dans le but de permettre une tentative d'invasion de l'Angleterre. Pour mettre en place cette escadre, il fallait armer 12 vaisseaux de lignes sous le commandement de De La Clue. Charron, l'Intendant de Toulon écrivit que ne pourrait y trouver qu'environ 2000 marins et que même dans le cas impossible où l'on trouverait à embaucher 1000 marins étrangers il manquerait toujours plus de 1200 hommes. Pour pallier au manque de marins que ce soit des classes ou alors d'étrangers volontaires, il proposa de réquisitionner à Marseille tous les marins, mais aussi

Tableau 30 - Forces françaises

Navire	Canons
<i>L'Océan</i>	80
<i>Le Téméraire</i>	74
<i>Le Modeste</i>	64
<i>Le Redoutable</i>	74
<i>Le Souverain</i>	74
<i>Le Guerrier</i>	74
<i>Le Centaure</i>	74
<i>Le Fantasque</i>	64
<i>Le Lion</i>	64
<i>Le Triton</i>	64
<i>Le Fier</i>	50
<i>L'Oriflamme</i>	50
<i>La Minerve</i>	26
<i>La Gracieuse</i>	26
<i>La Chimère</i>	26

tous les capitaines marchands et les écrivains de marine de moins de 50 ans. Le reste serait comblé avec des marins venant de Toulouse ou de Bordeaux. Il faut noter que dans le cas présent il n'y eu pas de proposition d'utiliser des soldats sur les navires du roi, ce qui sera le cas pour l'escadre de Brest.

Du côté anglais, quand la flotte française fut repérée, l'escadre de la Royal Navy était en cours de réapprovisionnement à Gibraltar. L'amiral lui-même ne se trouvait pas à bord, étant invité par les autorités espagnoles à dîner de l'autre côté de la Baie¹⁰⁸³. Cependant, avec un professionnalisme et une efficacité qui est encore mise en avant par les historiens aujourd'hui, en moins de 3 heures, la flotte désorganisée était sortie du port et avait pris la flotte française en chasse. Ce besoin de vitesse, se fit au prix du choix de laisse derrière eux de nombreux marins qui n'avaient pas embarqués à temps¹⁰⁸⁴.

En termes de forces en présence, l'escadre de Toulon était composée de douze navires de lignes et de trois frégates.

Le total cumulé de cette force navale était donc de 884 canons, ce qui restait inférieur aux 1016 canons de la flotte Britannique, cependant une partie des navires de l'escadre Française ne reçus pas, ou ne compris pas les signaux de l'amiral De La Clue et fit voile vers Cadix¹⁰⁸⁵, ce qui réduisit les forces françaises aux sept premiers navires de la liste, ce qui réduisit le nombre de canons à 514 canons soit environ la moitié de la force britannique. Il restait toutefois un avantage à la flotte de De La Clue naviguait toujours en formation, ce qui n'était pas le cas de la flotte de Boscawen qui se livrait à une manœuvre que l'on appelle la chasse générale ou chaque navire indépendamment était chargé de rattraper de d'engager la flotte Française

La Bataille de Lagos est un exemple particulièrement parlant de la limitation de la communication maritime de l'époque, qui reposait sur des signaux composés de drapeaux. Le manque de visibilité ou encore l'agitation de la bataille faisait que parfois le message ne passait pas facilement aux navires en question, ce fut le cas juste avant la bataille ce qui provoqua la division de la flotte française. Ce problème eu aussi une incidence sur le déroulement et le résultat de la bataille. Voyant son avantage numérique Boscawen voulait que ses navires ne se concentrent pas uniquement sur l'arrière garde Française, mais remontent toute la ligne pour engager tous les navires et empêcher qu'aucun ne s'échappe. Cependant, ce signal n'existait pas dans les livres de codes Britannique de l'époque et les capitaines ne comprirent pas le message que Boscawen envoya, ce qui permit en effet à une partie des navires Français de

¹⁰⁸³ Sam WILLIS, "The Battle of Lagos, 1759", *The Journal of Military History*, Vol 73, n°3, July 2009, p750.

¹⁰⁸⁴ *Ibid.*, p 751.

¹⁰⁸⁵ Brian TUNSTALL et Nicolas TRACY, *Naval Warfare in the Age of Sail : the evolution of fighting tactics, 1650-1815*, Londres, Conway Maritime Press, 1990, p 113.

s'échapper, limitant ainsi la victoire britannique. Malgré cela, avec 5 navires perdu (2 détruits et 3 capturés) plus les navires bloqués par la flotte anglaise, la flotte Française en Méditerranée, en tant que force combattante, cessa d'exister, ce qui permit à Boscawen de renforcer de cinq navires de lignes la force de l'Amiral Hawke, augmentant ainsi sa supériorité numérique qui fut un des facteurs déterminants de la victoire navale Britannique des Cardinaux en 1759.

- **Le recrutement naval responsable de la défaite des Cardinaux ?**

Cela fait référence à la bataille des Cardinaux dans la baie de Quiberon et la Rade du Croisic en 1759, pendant la guerre de Sept Ans entre la flotte Britannique commandée par l'Amiral Hawke et la flotte Française sous les ordres de l'Amiral de Conflans. Le résultat de cette bataille, est une lourde défaite française qui est décrite par certains historiens comme le Trafalgar de la guerre de Sept Ans, car après la bataille et les pertes françaises, la Marine Royale n'était plus en mesure de contester la supériorité navale britannique¹⁰⁸⁶.

La stratégie de la France était d'exploiter la faible taille de l'armée Britannique en Grande-Bretagne pour monter une invasion par la mer¹⁰⁸⁷. Pour se faire, il fallait équiper et armer une escadre puissante. Cela voulait dire rassembler le matériel nécessaire, ce qui était difficile du fait de la situation financière de la marine qui est notée par le Duc D'aiguillon qui estime que sur le littoral les dépenses d'entretien et de services sont dix fois supérieures à ce qu'elles devraient être¹⁰⁸⁸. Ainsi, en février 1759, il manquait à Brest 140 canons pour l'escadre¹⁰⁸⁹. Il y avait aussi un manque important de vivres. Toutefois, le problème le plus important est le problème du recrutement de marins qui était très existant pour cette escadre. Les raisons en sont multiples. L'une d'entre elle est le comportement de l'administration en charge des classes : "parce que les commissaires et autres agents sont de véritables despotes qui opèrent les levées à leur guise et avec violence."¹⁰⁹⁰ Il y avait également la cause classique de la paye, en effet, le salaire des marins de guerre n'avait pas augmenté en France depuis le troisième

The Sooting of Admiral Byng,

Artiste Inconnu National Portrait Gallery, Londres, NPG D9023

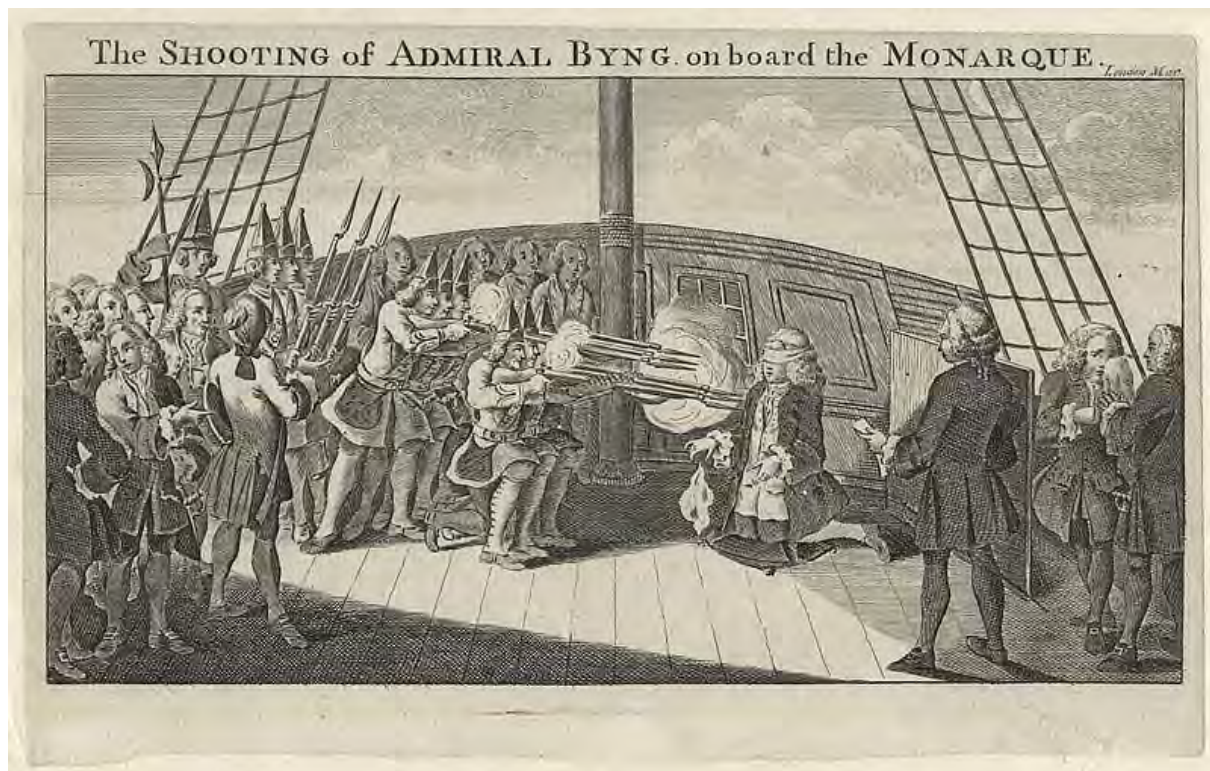
¹⁰⁸⁶ Geoffrey J. MARCUS, *Quiberon Bay : The campaign in home waters, 1759*, London, Hollis & Carter, 1960, p 178.

¹⁰⁸⁷ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux*, Guérande, Éditions du Bateau Qui Vire, 1982, p32

¹⁰⁸⁸ *Ibid.*, p39.

¹⁰⁸⁹ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux, Op. cit.*.

¹⁰⁹⁰ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux, Op. cit.*.



quart du XVII^e siècle, ce qui faisait que de nombreux marins allaient chercher du travail à l'étranger comme le montre le cas de la Hollande notamment. Cela soulève une question, pourquoi aller à l'étranger et ne pas chercher à s'engager dans la marine marchande française ? La raison réside dans l'ordonnance de 1689 qui était encore en vigueur et qui punissait d'une lourde amende les maîtres de navire marchand qui prenaient à leurs bords des marins dont c'était le tour de servir dans la marine de guerre. Les problèmes de paye dans la marine avaient aussi une autre conséquence peut être un peu plus inattendue, ils encourageaient les marins à changer de profession, une chose rendue possible par les dispositions même de la marine. Un des avantages offerts aux marins pour pallier cette année où ils devaient rester dans leurs quartiers était de rendre gratuite l'instruction pour les enfants de marins, ce qui permis à des marins fils de marins de chercher une autre profession plus sûre et moins pénible.¹⁰⁹¹ Enfin, un autre problème pour les effectifs était le grand nombre de marins prisonniers de guerre. Cela venait en partie des défaites navales, mais aussi de la grande controverse de la guerre de Sept Ans, que l'on appelle les Rafles Boscawen en France et plus sobrement en Grande-Bretagne l'action du 8 juin 1755. Cette action eut lieu avant le début officiel de la Guerre, en Amérique du Nord, la France avait envoyé une escadre faiblement armée pour renforcer le Canada. Trois de ces navires de lignes armées en flûte furent attaquées par trois navires de lignes britanniques. Le résultat fut deux navires de lignes français capturés, 130 morts et blessés et 2000 prisonniers.

¹⁰⁹¹ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux*, Op. cit..

Pour pallier à ces problèmes d'équipage, il fut décidé d'avoir recours à des soldats pour compléter les effectifs.¹⁰⁹² Cette situation était loin d'être idéale, en effet, les soldats ne pouvaient pas être d'une grande aide dans les manœuvres du navire, sauf pour ajouter leur force physique à certaines tâches. En revanche, ils pouvaient servir les pièces d'artillerie ou les armes légères sans compter aborder ou défendre le navire en cas d'abordage. Cela restait toutefois un désavantage du fait de leur manque d'expérience du combat naval. En termes de chiffres, aux équipages de l'escadre, venait s'ajouter 1715 soldats et 2735 gardes côtes¹⁰⁹³. Pour armer son escadre, l'Amiral de Conflans avait besoin d'environ 13.000 hommes¹⁰⁹⁴. Pour Guy Le Moing, les raisons du manque de marins sont les mêmes que celle citée par Pierre de la Contamine ; il ajoute toutefois l'attrait de la course, c'est-à-dire les corsaires qui expliquaient aussi le manque de marins qualifiés pour l'escadre. En ce qui concerne les moyens de trouver des marins, il ajoute que de nombreux marins vont être transférés de l'escadre de Bompar à celle de Conflans.¹⁰⁹⁵ Cela donne donc la répartition suivante :

- Marins professionnels environ 7100
- Soldats de marine, environ 1500
- Soldats de l'armée de terre, environ 1700
- Gardes cote, environ 2700.

Un acompte contemporain donne la liste des vaisseaux engagés dans la bataille du côté de la marine Française, ainsi que leur nombre de canons, mais ne donne pas le nombre de marins sur ces navires¹⁰⁹⁶. (Voir annexes). Cependant, dans sa dépêche à la suite de la bataille, l'Amiral Hawke donne un acompte plus précis des forces en présence comme le montre la reproduction des deux pages en annexe¹⁰⁹⁷. Dans leurs ouvrages respectifs, Pierre de La Contamine et Guy le Moing donnent également le nombre d'hommes présents sur les navires¹⁰⁹⁸.

¹⁰⁹² *Ibid.*, p 40.

¹⁰⁹³ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux, Op. cit.*

¹⁰⁹⁴ Guy le MOING, *La Bataille Navale des Cardinaux, 20 novembre 1759*, Les Grandes Batailles, Paris, Economica, 2003, p 19.

¹⁰⁹⁵ *Ibid.*, p 19

¹⁰⁹⁶ NMM HSR/B/7 Account of the action with Monsieur Conflan's fleet (Quiberon Bay), with an account of his force, 20-21 Nov 1759.

¹⁰⁹⁷ NMM AGC/5/7 Adm Edward Hawke, 1st Baron: contemporary copy of Adm Sir Edward Hawke's Dispatch to the Secretary of the Admiralty announcing the victory of Quiberon Bay, dated from the Royal George, 24 Nov 1759.

¹⁰⁹⁸ Pierre de la CONDAMINE, *Le Combat des Cardinaux, Op. cit.* Annexes & Guy Le Moing, *La Bataille navale des Cardinaux, Op. cit.* Annexes.

Tableau 31 - Forces françaises

Nom	Rang	Canons	Hommes
<i>Le Soleil Royal</i>	Vaisseau de ligne	80	950
<i>L'Orient</i>	Vaisseau de ligne	80	750
<i>Le Formidable</i>	Vaisseau de ligne	80	800
<i>Le Tonnant</i>	Vaisseau de ligne	80	800
<i>Le Magnifique</i>	Vaisseau de ligne	74	650
<i>L'Intrépide</i>	Vaisseau de ligne	74	650
<i>Le Héros</i>	Vaisseau de ligne	74	650
<i>Le Robuste</i>	Vaisseau de ligne	74	650
<i>Le Glorieux</i>	Vaisseau de ligne	74	650
<i>Le Dauphin Royal</i>	Vaisseau de ligne	74	630
<i>Le Northumberland</i>	Vaisseau de ligne	70	630
<i>Le Juste</i>	Vaisseau de ligne	70	630
<i>Le Superbe</i>	Vaisseau de ligne	74	630
<i>Le Dragon</i>	Vaisseau de ligne	64	450
<i>L'Eveillé</i>	Vaisseau de ligne	64	450
<i>Le Brillant</i>	Vaisseau de ligne	64	450
<i>Le Bizarre</i>	Vaisseau de ligne	64	450
<i>Le Solitaire</i>	Vaisseau de ligne	64	450
<i>Le Sphinx</i>	Vaisseau de ligne	64	
<i>L'inflexible</i>	Vaisseau de ligne	64	
<i>La Vestale</i>	Frégate	36	
<i>L'aigrette</i>	Frégate	34	

En plus de ces navires il y avait également deux corvettes, *La Calypso* et *Le Prince Noir*

Ces chiffres montrent une certaine différence entre les deux historiens et ceux de l'amiral. La différence pourrait venir du fait que l'Amiral fait un compte complet des hommes présents à bords alors que les historiens ne comptent que l'équipage, puisque la flotte devait servir à une invasion de la Grande-Bretagne, il apparaît logique de penser que les navires embarquaient un certain nombre des troupes de cette armée.

Il faut écarter l'idée d'une erreur de la part des historiens, car leurs chiffres de la flotte britannique sont similaires à ceux de l'amiral.

Il faut noter qu'à la suite de la défaite Française de Lagos cette même année, le gouvernement avait eu l'idée d'envoyer cinq vaisseaux de Cadix vers Brest pour renforcer l'escadre de Conflans, en revanche, c'était sans compter sur la flotte anglaise de Méditerranée sous Boscawen qui bloquait la force française et qui empêcha toute réunion.

Une partie de la défaite doit être imputé au recrutement maritime. Un tiers des hommes engagés dans cette bataille n'était pas des marins professionnels, ce qui diminua grandement l'efficacité de la flotte. D'autres maux fréquents du recrutement maritime en France peuvent en partie expliquer cette défaite. Il est souvent mis en avant qu'un des problèmes majeurs du recrutement maritime en France était financier, le manque d'argent empêchait de verser de bons salaires, et une demi-solde pendant l'année de carence, ce qui faisait que de nombreux marins ne voulaient pas servir dans la marine royale et devait parfois y être amené de force, cependant la recrutement de force existait aussi en Angleterre, cependant les marins était plus motivés par leurs officiers et par une meilleure paye qui de plus était versé régulièrement. Enfin, le moral des marins français était aussi affaibli par un manque de vivre, alors même que la flotte était encore au port encore une fois par manque d'argent¹⁰⁹⁹.

- **La Guerre D'Indépendance Américaine**

Sur le plan naval, il est possible de dire que la Guerre d'Indépendance Américaine commence réellement à partir de 1778 et l'entrée dans le conflit de puissances navales comme la France (1778), L'Espagne (1779) et les Provinces-Unies (1780). Cela implique nécessairement des batailles navales entre la Grande-Bretagne et ces puissances navales. Ainsi, il est par exemple, possible de citer la Bataille du Dogger Bank, en Mer du Nord, le 5 août 1781, entre une escadre britannique commandée par le Vice-amiral Sir Hyde Parker et comptant 7 navires de lignes¹¹⁰⁰ et une flotte hollandaise commandée par le Vice-Amiral Johan Zoutman et comptant également 7 navires de lignes¹¹⁰¹. Cette bataille voit des pertes assez similaires entre

¹⁰⁹⁹ Guy LE MOING, *La Bataille Navale des Cardinaux*, Op cit, pp115-116.

¹¹⁰⁰ Sir William Laird CLOWES, *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present, Volume 3*, London, Sampson Low, Marston & Company, Limited 1898, p 505.

¹¹⁰¹ Sir William Laird CLOWES, *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present, Op. cit.*

les deux flottes, 104 morts et 339 blessés côté britannique¹¹⁰² et 142 morts et 403 blessés côté hollandais¹¹⁰³, même si certaines sources parlent de 1.100 blessés. Cet affrontement se termine par une victoire stratégique britannique, même si cela est contesté par les Hollandais, cette bataille représente la dernière sortie de la flotte des Provinces-Unies de tout le conflit¹¹⁰⁴

Il est également possible de citer la Bataille du Cap St Vincent de 1780 qui est parfois aussi connue sous le nom de Bataille du Clair de Lune pour la différencier des autres Batailles du Cap St Vincent et parce qu'il était rare que les batailles de la marine à voiles aient lieu la nuit. Cet affrontement se déroula entre une escadre britannique composée de 18 navires de ligne et 6 frégates¹¹⁰⁵, commandée par l'Amiral Sir George Rodney et une flotte espagnole commandée par Don Juan de Langara comptant 9 navires de ligne et 2 frégates¹¹⁰⁶. Durant cette bataille, la Royal Navy perdit 32 hommes et 102 blessés¹¹⁰⁷ alors que l'Espagne eut un navire détruit et 4 navires capturés ainsi que 2500 morts, blessés ou capturés¹¹⁰⁸. Cette bataille met en avant l'avantage donné par la doublure de la coque des navires en cuivre, ce qui permit à Rodney de rattraper la flotte Espagnole qui cherchait à lui échapper. Cette bataille est une victoire britannique décisive, car elle permit à la Grande-Bretagne de chasser la flotte qui bloquait Gibraltar et de renforcer et réapprovisionner la citadelle alors assiégée par les forces françaises et espagnoles. Après cette bataille, Rodney fut libre de faire voile vers l'Amérique tout en détachant une partie de sa flotte vers la Manche, ce qui contribua à un autre fait d'armes important, l'interception d'un convoi français qui se dirigeait vers les Antilles, provoquant la capture d'un Navire de Ligne et de 3 navires cargo¹¹⁰⁹.

Cependant, il est nécessaire de regarder plus en détail les batailles navales entre la France et la Grande-Bretagne et plus particulièrement une victoire française, la Bataille de la Chesapeake et une victoire britannique, la Bataille des Saintes.

¹¹⁰² *Ibid.*, p 508.

¹¹⁰³ Sir William Laird CLOWES, *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present*, *Op. cit.*

¹¹⁰⁴ Charles Maurice DAVIES. *The history of Holland and the Dutch nation, Volume*, London, G. Willis. 1851 p 472

¹¹⁰⁵ Robert BEASTON, *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783*, Volume 6. London: Longman, Hurst, Rees and Orme, 1804, p 232 & David SYRETTE, *The Rodney Papers: Selections From the Correspondence of Admiral Lord Rodney*. Burlington, VT: Ashgate Publishing, pp 241, 306, 311

¹¹⁰⁶ Antonio de ULLOA; Pérez MALLAÍNA-BUENO, Pablo EMILIO. *La campaña de las terceras*. Salamanca: Universidad de Sevilla, 1995, p 33

¹¹⁰⁷ Robert BEASTON, *Naval and Military Memoirs of Great Britain*, *Op. cit.* p 234.

¹¹⁰⁸ Antonio de ULLOA; Pérez MALLAÍNA-BUENO, Pablo EMILIO. *La campaña de las terceras*, *Op. cit.* p 33.

¹¹⁰⁹ Arthur T MAHAN, *Major Operations of the Royal Navy, 1762–1783*. Boston: Little, Brown 1898. P 451.

Tableau 32

- **La Bataille des Saintes, 1782**

La Bataille des Saintes, parfois connue sous le nom de Bataille de la Dominique est un affrontement entre la Royal Navy sous les ordres de Sir George Rodney et la flotte Française sous les ordres du Comte de Grasse qui se déroula entre le 9 et le 12 avril 1782 dans les eaux se situant entre l'archipel des Saintes, en Guadeloupe, et l'île de la Dominique. Le Comte de Grasse avait quitté la Martinique le 7 avril 1782 avec un convoi de 35 navires de ligne escortant plus de 100 navires de transport. Le but de cette flotte était en premier lieu de rejoindre une force espagnole de 12 navires de ligne et de 15.000 hommes pour une opération visant à monter une invasion de la colonie britannique de la Jamaïque. Face à lui, Rodney avait une escadre de 36 navires de ligne. L'Amiral Britannique avait donc deux impératifs, le premier, d'empêcher cette invasion et la seconde d'empêcher la jonction des flottes françaises et espagnoles, car sinon il aurait été en large infériorité numérique. Pour avoir les mains plus libres, le 9 avril 1782, le Comte de Grasse envoya les navires de transport sous escorte de 2 navires de 50 canons se réfugier en Guadeloupe. Cette action peut apparaître comme un affaiblissement de la ligne française avec une baisse du nombre pur de navires ou même une baisse du nombre de navires de lignes. En réalité, la flotte française était plus forte sans les navires de transport, qui par définition étaient très légèrement armés et auraient donc représenté un point faible qu'il aurait fallu protéger. Ainsi, les forces en présence en termes de nombre de navires étaient du même ordre de grandeur, mais il convient de rentrer plus dans le détail avec la classe des navires et le nombre de marins à bord.

Tableau 32

Navire	Nombre de canons	Equipage
<i>Royal Oak</i>	74	600
<i>Alfred</i>	74	600
<i>Montague</i>	74	600
<i>Yarmouth</i>	64	500
<i>Valiant</i>	74	650
<i>Barfleur</i>	98	767

<i>Monarch</i>	74	600
<i>Warrior</i>	74	600
<i>Belliqueux</i>	64	500
<i>Centaur</i>	74	600
<i>Magnificent</i>	74	600
<i>Prince William</i>	64	500
<i>Bedford</i>	74	617
<i>Ajax</i>	74	550
<i>Repulse</i>	64	500
<i>Canada</i>	74	600
<i>St Albans</i>	64	500
<i>Namur</i>	90	750
<i>Formidable</i>	98	780
<i>Duke</i>	98	750
<i>Agamemnon</i>	64	500
<i>Resolution</i>	74	600
<i>Prothée</i>	64	500
<i>Hercules</i>	74	600
<i>America</i>	64	500
<i>Russell</i>	74	600
<i>Fame</i>	74	600
<i>Anson</i>	64	500
<i>Torbay</i>	74	600
<i>Prince George</i>	98	750
<i>Princessa</i>	70	577
<i>Conqueror</i>	74	600
<i>Nonsuch</i>	64	500
<i>Alcide</i>	74	600
<i>Arrogant</i>	74	600
<i>Marlborough</i>	74	600

Source : Rodney's Battle of 12 April 1782 : A Statement of Some Important Facts, Supported by Authentic Documents, Relating to the Operation of Breaking the Enemy's Line, as Practiced for the First Time in the Celebrated Battle of 12 April 1782." Quarterly Review, vol. XLII, no. LXXXIII, January & March, 1830, appendix I

Il est possible de douter de la véracité de certain de ces chiffres. En effet pratiquement tous les navires de 74 canons comptaient, selon cette liste un équipage de 600 hommes. Cependant, un journal d'époque, *The London Gazette*, donne exactement les mêmes chiffres¹¹¹⁰.

LINE OF BATTLE.
Royal Oak to lead on the Starboard Tack, and the Marlborough on the Larboard.

Designation	Rate	Ship	Commander	Cannons	Men	Division
	1st	Royal Oak	Captain Burnett	74	600	Rear-Admiral Sir Samuel Hood, Bart.
	—	Alfred	Bayne	74	600	
† <i>Messa</i>	—	Montegu	Bowen	74	600	
	—	Yarmouth	Parry	64	500	
† <i>L. Myrtae</i>	—	Valiant	Goodall	74	650	
Champion to repeat Signals	2d	Barfleur	{ Sir Sam. Hood, Bart. Captain Knight }	90	767	
Zebra		3d	Monarch			
	—	Warrior	Sutherland	64	500	
	—	Bellicieux	Inglesfield	74	650	
	—	Centaur	Linzee	74	600	
	—	Magnificent	Wilkinson	64	500	
Alecto	—	Prince William	Commodore Affleck	74	617	
† Convert	—	Bedford	Captain Graves			
Endymion	—	Ajax	Charrington	74	550	
Alarm	—	Repulse	Dumareq	64	500	
Andromache	—	Canada	Hon. William Cornwallis	74	600	
† Fortunée	—	St. Alban's	Inglis			
Flora to repeat Signals	2d	Namur	Fanshawe	90	750	Sir George Bridges Rodney, Bart. &c. &c. &c. Commander in Chief.
Alert		—	Formidable	{ Sir G. B. Rodney, Bt. Sir Cha. Douglas, Bt. First Captain Captain Symons }	90	
† Sybil	—	Duke	Gardner	90		750
† Pegasus	3d	Agamemnon	Caldwell	64	500	
	—	Resolution	{ Rt. Hon. Ld. Robert Manners }	74	600	
† Salamander	—	Prothee	Buckner			
	—	Hercules	Savage	74	600	
	—	America	S. Thompson	64	500	
† Germaine	—	Ruffel	Saumarez	74	600	
	—	† Prudent	Barklay	64	500	
† Blait	—	Fame	Barbor	74	550	
	—	Amfon	Blair	64	500	
	—	Torbay	Gidoin	74	600	
Triton	2d	Prince George	Williams	90	750	Rear-Adm. Drake, &c. &c. &c.
Eurydice, to repeat Signals	3d	Princessa	{ Fran. Sam. Drake, Esq. Captain Knatchbull }	70	577	
† Santa Monica		—	Conqueror			Balfour
	—	Nonsuch	Truscott	64	500	
	—	Alcide	C. Thompson	74	600	
	—	Arrogant	Cornith	74	600	
	—	Marlborough	Penny	74	600	

All Accidental Frigates to be opposite the Center Division.

N. B. Those marked † not with the Fleet during the Actions.

Cela laisse à penser que les chiffres viendraient de la dépêche envoyée à l'Amirauté et donc serait exacte. Cette liste montre donc que certains navires comme l'HMS Ajax, ou encore l'HMS Princessa, étaient en sous-effectif. C'est la conséquence d'une combinaison de facteurs. La flotte britannique continuait une longue campagne, la majeure partie de cette ligne de bataille comme Alfred, mais aussi en particulier Ajax et Princessa faisaient partie de la ligne de Bataille

¹¹¹⁰ The London Gazette, Gazette Issue 12396 published on the 10 December 1782, p 3

durant la Bataille de la Chesapeake en 1781. L'autre facteur de ce sous-effectif est le recrutement maritime. En effet, il y avait une loi au XVIII^e siècle qui interdisait la pratique de l'impressionnement dans les colonies, notamment des Antilles, ce qui rendait plus difficile de trouver des marins pour renforcer les équipages à cette station.

En face, la source qui donnait le nombre d'hommes dans la Royal Navy ne donne pas les équipages des navires de la flotte Française, seulement leur nom et le nombre de canons, ce qui permet de déterminer la classe du navire. Toutefois, la Gazette de Londres donne une liste des navires pris durant la bataille avec le nombre d'hommes présents à bord¹¹¹¹ :

Tableau 33

Nom	Nombre de canons	Equipage	Soldats
<i>Ville de Paris</i>	110	1300	?
<i>Le Glorieux</i>	74	750	150
<i>Le Caesar</i>	74	750	150
<i>Le Hector</i>	74	750	150
<i>L'Ardent</i>	64	650	100

Malheureusement pour le reste de la flotte elle ne donne que le nombre de canons, ce qui ne permet pas de connaître les équipages de l'ensemble de la flotte. L'échantillon ci-dessus permet de voir que chaque navire avait un équipage plus important que l'équivalent Britannique, ce qui est courant avec la flotte Française. Pour savoir si la France avait une pénurie de marin, il faut avoir recours à des sources détournées. Ainsi dans Voyage d'un Suisse dans différentes colonies d'Amérique pendant la dernière guerre. Publié à Neuchâtel en 1785, l'auteur, présent durant la Bataille des Saintes rapporte son témoignage, selon lui, les deux gros manques de la flotte Française étaient la poudre et les espars¹¹¹², il ne mentionne pas une pénurie de marin. Cependant, cette affirmation est quelque peu en trompe l'œil, car lorsque l'on regarde le rôle d'équipage du Ville de Paris, comme celui d'autres navires, il contient la mention de la présence à bord de gardes-côtes. Une situation similaire à celle des équipages français avant la bataille de la Baie de Quiberon. La présence de Garde de Cote est confirmée par un

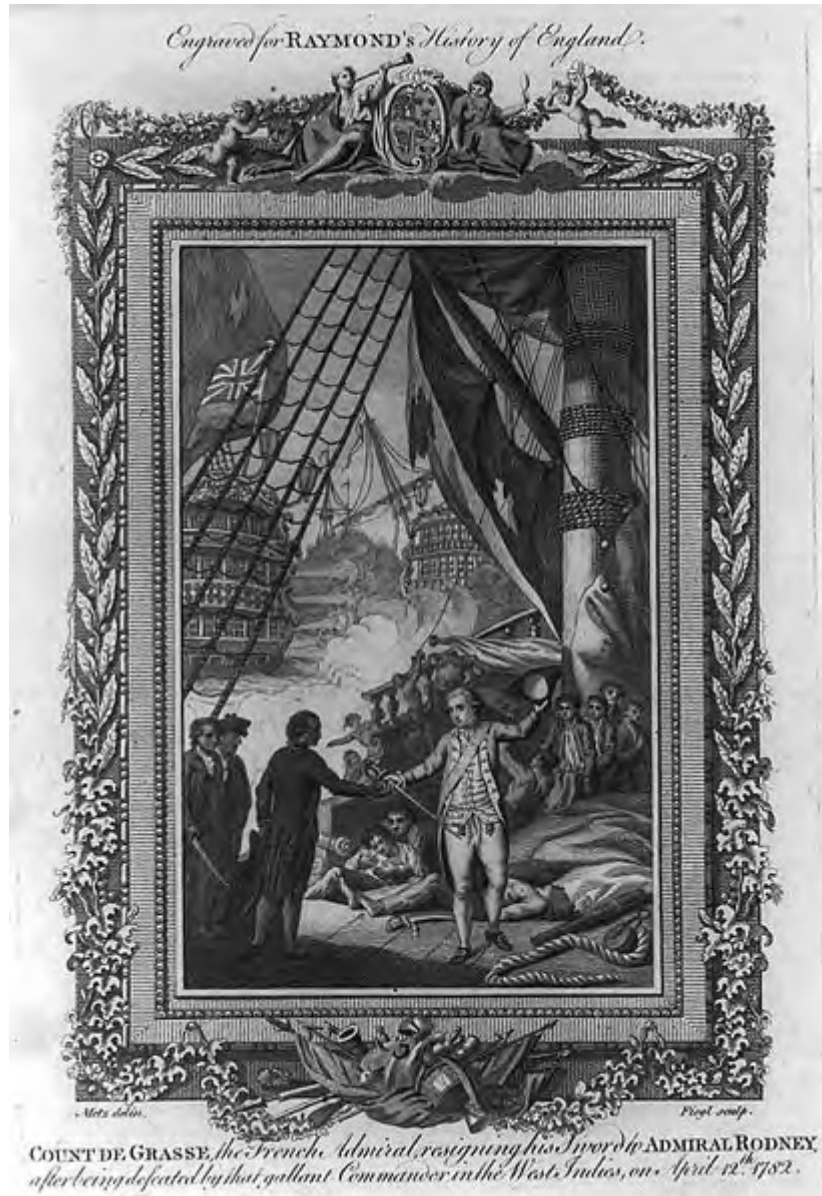
¹¹¹¹ *London Gazette*, Issue 12396, 10/12/1782. Op cit

¹¹¹² François Joseph Paul de Grasse comte de Grasse, Justin Girod-Chantrons, George Brydges Rodney Baron Rodney, *The Operations of the French Fleet Under the Count de Grasse in 1781-2*, Bradford Club, 1864 p 197

échantillonnage des rôles d'équipage des navires de lignes français présents lors de cette bataille¹¹¹³

En réalité, l'issue de la bataille fut décidée par le fait qu'une partie de la flotte Britannique coupa la ligne française. Aujourd'hui encore, il y a un débat sur le fait que cette coupure de la ligne ait fait partie de la stratégie de Rodney ou si le vent explique cette manœuvre. Sans trancher ce débat, il met en avant que le recrutement naval, même en provoquant une certaine pénurie dans la flotte britannique, n'est pas responsable de la défaite Française ni de la perte des 4 navires de lignes capturés et du navire détruit côté français. La différence avec les défaites du conflit précédent réside alors dans le fait que pour cette bataille intervient après un temps où les navires ont été longtemps en mer durant cette campagne, ce qui a pu assurer une meilleure intégration des gardes cote dans les équipages français.

¹¹¹³ AN Marine C⁶ 557, Rôle du Conquérant, 1779; C⁶ 647, Rôle du Bourgogne 1780



The London Gazette, Gazette Issue 12396 published on the 10 December 1782, p 3

George Frederick Raymond, François Joseph Paul de Grasse offering his sword as a token of surrender to George Brydges Rodney, 1st Baron Rodney at the conclusion of the Battle of the Saints, Library of Congress cph.3a45416.

- **La Bataille de la Chesapeake. 1781**

Chronologiquement cette bataille à lieu avant la Bataille des Saintes. Il est même souvent dit que la victoire de Rodney est la revanche de la Royal Navy pour la défaite de la Chesapeake. Cette bataille est parfois connue sous le nom de Bataille des Caps de Virginie ou juste comme la Bataille des Caps. Elle a eu lieu le 5 septembre 1781. Elle est traitée ici après la Bataille des

Saintes parce qu'elle concerne en majorité des navires présents entre la Guadeloupe et la Dominique en 1782. Ainsi, on peut dire que si le recrutement naval n'est pas la cause de la défaite Française en 1782, il est possible qu'il ne soit pas la cause de la défaite Britannique de 1781.

Dans un premier lieu, il faut poser la question de la responsabilité de l'Amiral Rodney dans cette action. En effet le commandant en chef de la flotte britannique dans la région détacha Hood et 14 navires de ligne pour trouver la flotte Française, alors que Rodney, malade, retournait en Europe avec le reste de la flotte pour éviter la saison des ouragans dans l'Atlantique¹¹¹⁴. De fait, l'Amiral Français, le Comte de Grasse disposait de 24 navires de lignes portant 1542 canons¹¹¹⁵, face à lui l'Amiral Graves avait 19 navires de lignes portant 1410 canons¹¹¹⁶. Par conséquent l'infériorité numérique en navire était moins importante en termes de canons. C'est peut-être ce qui explique que l'Amiral Britannique a quand même cherché à attaquer malgré son désavantage. Une autre explication pourrait venir du sort de l'Amiral Byng après une situation quelque peu similaire. En effet pour la Royal Navy, il fallait battre la flotte française pour renforcer et ravitailler la garnison britannique sous les ordres de Cornwallis dans la ville de Yorktown. Toute suggestion de manque d'initiative de la part de l'Amiral Anglais aurait pu conduire à une cour martiale.

Comme dans toute défaite il y a eu un débat aussi bien à l'époque qu'aujourd'hui pour chercher les responsabilités et désigner un coupable. Ainsi le Vice-amiral Hood, commandant en second durant cette bataille fait porter le blâme sur Graves et plus particulièrement sur les signaux qu'il utilisa pendant la bataille et qui n'étaient pas adaptés¹¹¹⁷. Cependant, Hood aussi est critiqué pour son action dans cette bataille et sur le point qu'il n'aurait pas soutenu à fond l'action de Graves et « qu'un officier moins important aurait été passé en cour martiale pour ne pas avoir fait tout son possible pour engager l'ennemi »¹¹¹⁸. La critique contemporaine la plus acide est sans doute la suivante (*Si un officier compétent avait été à la tête de la flotte, le Terrible n'aurait pas été détruit*). L'amiral Hood fit lui aussi porter le blame sur Graves: "by contracting his own line he might have brought his nineteen against the enemy's fourteen or fifteen, [...]"

¹¹¹⁴ Alfred Thayer MAHAN, *Influence of sea power upon history, 1660–1783*. Boston, Little, Brown, 1890 p 389.

¹¹¹⁵ Brendan MORRISSEY, *Yorktown 1781: the World Turned Upside Down*. London: Osprey Publishing 1997, p 54.

¹¹¹⁶ Alfred MAHAN, *Influence of Sea Power, Op. cit.* p 389

¹¹¹⁷ Harold A LARRABEE, *Decision at the Chesapeake*. New York: Clarkson N. Potter 1964. P 275

¹¹¹⁸ Harold A LARRABEE, *Decision at the Chesapeake. Op. cit.* .

disabled them before they could have received succor, [... and] gained a complete victory.”¹¹¹⁹ (*En contractant sa propre ligne il aurait pu faire porter ses 19 navires contre 14 ou 15 [...] les vaincre avant qu'ils puissent être secourus [...] et gagner une victoire complète*). Pour se défendre de ses propres actions l'Amiral Rodney écrit : «if the admiral in America had met Sir Samuel Hood near the Chesapeake”, that Cornwallis's surrender might have been prevented »¹¹²⁰. (*Si l'Amiral en Amérique avait rencontré Sir Samuel Hood près de la Chesapeake, le r dition de Cornwallis aurait pu être évité*). L'analyse moderne de cette bataille est peut-être moins critique envers les officiers. Pour l'Historien de l'US Navy Frank Chadwick L'Amiral de Grasse aurait pu stopper l'action de la Royal Navy sans même avoir à bouger sa flotte¹¹²¹.

Sur le plan naval, la bataille n'est pas concluante, mais sur le plan stratégique elle reste une victoire française parce qu'elle permet de compléter l'encerclement de Cornwallis   Yorktown, ce qui va conduire à sa reddition et à l'Indépendance de l'Amérique. Le recrutement maritime n'est pas responsable non plus de cette défaite.

B. Une mission de la marine : sécuriser le commerce colonial

- L'importance du commerce maritime au XVIII e siècle

Les problèmes posés par la protection du commerce en temps de guerre ne datent pas du XVIII e siècle, au contraire, on peut déjà trouver des traces de préoccupations similaires dans la République de Venise au IX e si cle¹¹²². La France ne fait pas exception à ces questions qui furent le sujet de nombreuses lettres de Richelieu¹¹²³. Pour Colbert, le commerce maritime était d'une importance capitale, au point d'être : “Une des principales ressources de l'état et il ne regardoit la Marine que comme un moyen de l'étendre et de le protéger”¹¹²⁴. Cette notion n'avait pas disparu au XVIII e siècle et le ministre de la marine Maurepas. Le secrétaire d'Etat à la Marine était un disciple de Colbert et de Ponchartrain et si l'on en croit Moufle d'Angerville : “il la regardait comme une des plus essentielles fonctions des officiers du roi.”¹¹²⁵. Pour

¹¹¹⁹ *Ibid.*, p 270.

¹¹²⁰ *Ibid.*, p 273.

¹¹²¹ *Ibid.*, p 190.

¹¹²² Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Tempus, Perrin, 2010, p 183.

¹¹²³ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op. cit.*.

¹¹²⁴ AN Marine, G 64, Principes sur la marine, par Pidansat de Mairobert. 1669- 1723.

¹¹²⁵ *Vie privée de Louis XV, t II*, p 228, cité in Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op. cit.* p 191.

comprendre l'importance de la protection du commerce, il est possible de citer quelques chiffres, pour la France, le commerce entre la France et ses colonies des Antilles représentait 25 millions de livres en 1716 et 60 millions en 1740¹¹²⁶. En termes de volumes, 25 à 30 pourcents du commerce extérieur du royaume venaient des Antilles¹¹²⁷. D'une manière globale, le commerce maritime pour la France générait 215 millions de livres tournois vers 1720¹¹²⁸ et 1062 millions de livres tournois, soit plus d'un milliard de livres tournois pour la période 1784-1788 soit juste après la guerre d'Amérique¹¹²⁹.

La Grande-Bretagne, en tant que nation insulaire dépendait entièrement sur le transport maritime pour l'intégralité de son commerce extérieur. Ce commerce représentait 13 millions de livres sterling en 1716-1720, soit plus de 325 millions de livres tournois¹¹³⁰ et plus de 31 millions de livres sterling en 1784-88, ce qui représentait environ 775 millions de livres tournois¹¹³¹. Il y a cependant une différence de calcul entre les valeurs françaises et les valeurs britanniques, car les valeurs pour la Grande-Bretagne étaient calculées en prix constants et les valeurs françaises en prix courants, ce qui veut dire que pour ces dernières, il faut tenir compte de l'inflation. Ce qui est important avec ces chiffres est qu'ils mettent en avant une progression importante pour les deux pays, les valeurs de la France ont quintuplé et celles de la Grande-Bretagne ont été multipliées par environ 2.4¹¹³².

L'importance du Grand Commerce Maritime peut également être mise en avant par l'état des forces en présence à la fin du XVIII^e siècle. La Grande-Bretagne disposait à ce moment de 9 000 navires de commerce pour un tonnage total de 1.2 million de tonneaux et l'emploi de 78 000 marins¹¹³³. La France se place au deuxième rang des puissances européennes avec un total de 5 300 navires pour 730 000 tonneaux et 48 000 marins¹¹³⁴. Enfin, les Provinces Unies se classaient troisième avec 1871 navires pour 400 000 tonneaux. Cependant, la structure même du commerce maritime est différente en fonction des pays. Par exemple en 1790 le commerce de la Grande-Bretagne représentait 35 millions de livres sterling et était principalement tourné vers l'Outremer avec plus de 3 500 000 livres venant d'importations des Antilles et 3 200 000

¹¹²⁶ *Ibid.*, p 190.

¹¹²⁷ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, *Op. cit.*.

¹¹²⁸ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Les Espaces maritimes, Sedes, 1997, p 81.

¹¹²⁹ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.*.

¹¹³⁰ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.*.

¹¹³¹ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.*.

¹¹³² Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.*.

¹¹³³ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.* p 145.

¹¹³⁴ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.*.

des Indes Orientales, les exportations principales étaient tournées vers les Etats-Unis (2 100 000 livres) et l'Irlande (1 965 000 livres)¹¹³⁵. En revanche, la France était quand avait ses principaux marchés d'exportation en Europe avec 383 millions de livres tournois et seulement 135 millions pour l'Outremer. Par contre, en termes d'importations les chiffres étaient plutôt équilibrés avec 320 millions de livres tournois pour l'Outremer contre 313 millions pour le reste de l'Europe. Il est possible de donner des chiffres plus précis pour le commerce Atlantique vers la Caraïbe en donnant la valeur annuelle moyenne des importations depuis cette région¹¹³⁶

Tableau 34 - Valeurs moyennes des importations depuis la Caraïbe

	Valeur en milliers de livres Sterling
1711-15	779
1736-40	1 326
1741-45	1 244
1746-50	1 344
1751-55	1 632
1756-60	1 937
1761-65	2 614

- **Protéger le commerce en temps de guerre**

En période de guerre, il existait une différence fondamentale entre la guerre sur terre et la guerre sur mer. Cette différence concernait le respect des biens de la propriété privée auxquels le droit de la guerre terrestre attache généralement un caractère d'inviolabilité¹¹³⁷, en revanche dans la guerre maritime, il était possible pour des navires de guerre, ou même des corsaires, de capturer des navires marchands de puissance belligérantes ennemies. Cette pratique était encouragée par l'existence des parts de prises. Il s'agissait d'une récompense pécuniaire versée en vertu de la loi sur les prises à l'équipage d'un navire pour avoir capturé ou coulé un navire ennemi. En Grande-Bretagne, cette pratique avait été formalisée en 1708 avec une loi : *Cruisers and Convoys Act*¹¹³⁸. Cette loi mettait notamment en place une cour de l'Amirauté pour juger

¹¹³⁵ Philippe HAUDRERE, Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle, *Op. cit.*.

¹¹³⁶ E.B SCHUMPETER, *English Overseas Trade Statistics, 1697–1808*, London, Oxford University Press, 1960, p 18.

¹¹³⁷ Patricia BUIRETTE, "Prise de guerre" in *Encyclopédie Universalis*.

¹¹³⁸ John Hely OWEN, *War at Sea Under Queen Anne 1702-1708*, Cambridge University Press, 2010, p 284. 6 Annæ C.65, An Act for the better securing the Trade of this Kingdom by cruisers and convoys, 1708.

et évaluer la valeur des prises. Une juridiction comparable existait en France à la même époque, le Conseil des prises. Dans le principe, si la prise était un navire marchand, ennemi, l'argent provenait de la vente du navire et de la cargaison. S'il s'agissait d'un navire de guerre et réparable, la Couronne l'achetait habituellement à un juste prix, souvent en plus l'Etat versait une prime par nombre de marins capturés, en Grande-Bretagne par exemple elle était de 5 livres. Cette prime illustre en partie les problèmes de recrutement des marins des deux belligérants, en effet, elle avait pour but d'encourager la capture des navires de guerre et des marins de manière à priver l'adversaire et de la ressource, mais surtout d'une main d'œuvre que le pays aurait du mal à remplacer. La notion des prises avait une certaine influence sur le recrutement naval pour la Royal Navy, qui préférait le volontariat pour trouver des marins et qui donc cherchait à les attirer avec cette possibilité de devenir très riche rapidement. La plus grande somme peut être distribuée en parts de prise fut pour la capture de la frégate espagnole Hermione le 31 mai 1762 par la frégate britannique Active et sloop Favorite. Les deux capitaines, Herbert Sawyer et Philemon Pownoll, reçurent environ 65,000 livres sterling chacun, tandis que chaque marin et Marine reçurent £ 482-485¹¹³⁹.

Face à l'attractivité des prises, les navires de commerce, en période de conflit, devaient faire face à plusieurs types de prédateurs, les croiseurs ennemis, qui étaient souvent des navires rapides des rangs inférieurs, c'est-à-dire des sloops ou des frégates, mais aussi des corsaires, c'est-à-dire des navires autorisée par une lettre de marque (également appelée « lettre de commission » ou « lettre de course ») à attaquer en temps de guerre, tout navire battant pavillon d'États ennemis, et particulièrement son trafic marchand. Cela explique le besoin pour les états de protéger le commerce maritime en temps de guerre.

- **Protéger le commerce maritime en France**

Cette préoccupation, de protéger le commerce avait commencé dès le ministère de Richelieu, mais le système fut vraiment mis en place sous le ministère de Colbert. Ainsi, une ordonnance du 20 mars 1671 interdisait aux officiers d'abandonner les navires placés sous leurs responsabilités dans le cadre d'une escorte, avant que ces derniers n'aient atteint leurs ports de

¹¹³⁹ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, op cit, 522–524.

destination, ceci sous peine de mort¹¹⁴⁰. L'ordonnance du 16 août 1692 renforçait l'interdiction faite aux capitaines de navires marchands de quitter le convoi à l'approche des côtes que ce soit au voyage aller ou au voyage retour¹¹⁴¹. Ces dispositions étaient nécessaires pour faire face à l'appât du gain des capitaines de navires marchands qui pouvaient vendre leurs cargaisons plus chères s'ils arrivaient avant le reste du convoi. Ainsi, cette pratique était punie de 1 500 livres d'amende et six mois de prison. Enfin, le 12 octobre 1694 punissait les officiers de cassation de leur grade en cas d'abandon du convoi¹¹⁴². La question de la protection du commerce, surtout du commerce atlantique, se posa à nouveau après un intermède de 30 ans en 1744 lors de la guerre de Succession d'Autriche¹¹⁴³. Devant l'hostilité de nombreux armateurs, le ministre de la marine renonça à la pratique des convois pour privilégier l'organisation de patrouille le long des routes commerciales, et notamment sur des points stratégiques comme : "les caps Finistère et Saint-Vincent, le golfe de Gascogne, les abords de Belle-Île"¹¹⁴⁴. Ces patrouilles incluaient également les Antilles, cependant, il faut noter que le manque d'efficacité de cette politique, comme le montre une lettre du 8 août 1744 écrite par Champigny, gouverneur général des îles du Vent et adressée au ministre de la marine : "la mer est couverte de vaisseaux de guerre et de corsaire anglais"¹¹⁴⁵. Pour la protection du commerce aux Antilles, le ministre avait pendant un temps envisagé une autre solution, à savoir, de faire patrouiller des corsaires locaux pour sécuriser les voies maritimes de commerce¹¹⁴⁶. Ce projet avait toutefois reçu une réponse assez négative de la part du gouverneur Champigny dans une lettre datée du 26 mai 1744¹¹⁴⁷. Dans ce courrier, il mettait en avant que comme c'était l'appât du gain qui motivait l'armement des corsaires, il apparaissait comme difficile de demander aux armateurs de mettre leur navire en danger face à l'ennemi pour des missions sans profits pour eux. Puis le 5 octobre 1744, le gouverneur fit une nouvelle demande au ministre pour que ce dernier envoie des navires de guerre aux Antilles¹¹⁴⁸. Face à l'inefficacité des mesures, prises, à la fin de l'année 1744, les chambres de commerce du royaume demandèrent au ministre le retour du système des convois instauré dans les guerres maritimes du siècle précédent¹¹⁴⁹. Ces demandes furent également

¹¹⁴⁰ AN Marine, G³⁹ f 18-20.

¹¹⁴¹ AN Colonies, B¹⁴, F393.

¹¹⁴² AN Colonies, B¹⁸, F58.

¹¹⁴³ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op cit, p 190.

¹¹⁴⁴ *Ibid.*, p 192.

¹¹⁴⁵ AN Colonies C^{8A} 56, F 50 v

¹¹⁴⁶ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op cit, p 192.

¹¹⁴⁷ AN Colonies C^{8A} 56, f 41.

¹¹⁴⁸ AN Colonies C^{8A} 56, f 69.

¹¹⁴⁹ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op cit, p 194.

appuyées par les gouverneurs-généraux des Antilles, à savoir le marquis de Larnage à Saint-Domingue et le nouveau gouverneur des îles du Vent, le comte de Caylus. Ce dernier, dans une lettre datée du 6 juin 1745 écrivait : “Le sage et prudent arrangement des convois était d’un sûr et utile secours pour nous”¹¹⁵⁰. Des dispositions en ce sens furent prises avec l’ordonnance du 14 mai 1745 concernant la formation et la marche des convois. Dans le fond, ce texte ne faisait que reprendre les dispositions des ordonnances des 16 août 1692 et 12 octobre 1694¹¹⁵¹. Le but était notamment de dissuader les capitaines de navires marchands de quitter le convoi, sous peine de lourdes amendes, de prison, et même dans certains cas d’interdiction de commander¹¹⁵². Il était également pris des dispositions pour que les officiers de la Marine Royale assurent la sécurité du convoi sous peine de cassation de leur grade¹¹⁵³. Le bilan des convois pendant la guerre de Succession d’Autriche est plutôt mitigé. Il faut noter que le manque de navire dans la marine française fit que l’on ne put pas organiser autant de convois que ce qu’auraient souhaité les marchands ou le ministre. En réalité, entre septembre 1745 et octobre 1747 seulement quatre convois quittèrent la France ce qui provoqua des pertes importantes pour les marchands qui devaient parfois voir leurs navires attendre longtemps en rade de l’île d’Aix¹¹⁵⁴. Une autre conséquence fut que les convois en question rassemblaient un nombre de navires assez important, ce qui pouvait être plus difficile à défendre. Par exemple, en 1745, un convoi de 123 navires de commerce en direction de la Martinique et de Saint-Domingue fut escorté par quatre navires de ligne et une frégate. Cependant, malgré quelques pertes (16 navires marchands français sur ce premier convoi s’échouèrent plutôt que de tomber aux mains d’une escadre anglaise commandée par l’amiral Townsend¹¹⁵⁵) le système de convois est un succès notable pour la marine et le commerce français. Un tel succès ne pouvait pas rester sans réponse de la part de la Royal Navy. À partir de 1747, sous l’impulsion de l’amiral Anson. L’Amirauté britannique arme de puissante escadre pour intercepter les convois, une de ces escadres est même placée devant Plymouth pour surveiller les entrées de la Manche et le port de Brest¹¹⁵⁶. La Royal Navy réussissait à ce moment à intercepter les convois, pourtant ce changement tactique ne signifie pas l’échec total du système des convois, puisque sur les 3

¹¹⁵⁰ AN Colonies C^{8A} 56, f 105.

¹¹⁵¹ AN Colonies B¹⁴ f 393

AN Colonies B¹⁸ f 58

AN Marine A¹ 81

¹¹⁵² Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op cit, p 194-5.

¹¹⁵³ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op cit, p 196.

¹¹⁵⁴ *Ibid.*, p 200.

¹¹⁵⁵ AN Colonies C⁸⁸, n 33 et C^{8A} 57 f 55.

¹¹⁵⁶ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIIIe siècle*, Op. cit. p 83.

convois qui furent attaqués en 1747 et qui comptaient plusieurs centaines de navires, seulement 68 furent capturés, mais cela se fit au prix de rudes combats et souvent la destruction partielle ou totale de l'escorte¹¹⁵⁷. Pour les historiens britanniques et notamment N.A.M Rodger, la politique française doit cependant être considérée comme un succès¹¹⁵⁸. Il donne ainsi l'exemple d'un convoi commandé par le marquis de la Jonquière qui fut attaqué par l'amiral Anson le 3 mai 1747. Le sacrifice de l'escorte permis lors de ce combat au convoi de s'échapper¹¹⁵⁹. Il est possible de démontrer le succès de cette politique par les chiffres des exportations venant de Guadeloupe et de Martinique vers l'Europe¹¹⁶⁰

Tableau 35 - Exportations de puis la Guadeloupe et la Martinique

	Guadeloupe valeur en livres des Isles	Guadeloupe nombre de navires	Martinique valeur en livres des Isles	Martinique nombre de navires
1739	1 367 167	14	16 126 912	165
1741	565 120	8	19 677 124	136
1742	703 726	9	23 786 077	138
1743	1 665 886	16	29 098 526	157
1744	426 641	10	17 216 583	85
1745	466 752	8	11 208 996	76
1748	1 411 856	23	14 476 163	93

Ainsi, d'après ces chiffres, la Guadeloupe connue au début du conflit une baisse de la valeur des exportations et du nombre de navires. En revanche, la Martinique, connue quant à

¹¹⁵⁷ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIIIe siècle*, Op. cit. et Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Op. cit. p 202-3.

¹¹⁵⁸ N.A.M Rodger, *The Command of the Ocean*, Op cit, p 252

¹¹⁵⁹ N.A.M Rodger, *The Command of the Ocean*, Op. cit..

¹¹⁶⁰ Christian SCHNAKENBOURG, "Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835)" in *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, Numéro 31, 1er trimestre 1977, pp 113, 117.

elle une augmentation de la valeur et du nombre de navires au début du conflit, ce qui marquerait un succès de la Marine Royale à la défense de cette route commerciale. Les deux îles connurent ensuite une baisse assez significative autour des années 1744 et 1745. Cependant cela ne correspond pas non plus à un effondrement du trafic, mais illustre bien la période où la France n'avait pas assez de navire d'escorte et du réduire le nombre de convois.

Pendant la guerre de Sept Ans, la France a poursuivi avec la politique de convoi pour protéger son commerce maritime en particulier vers les Antilles. Ils furent mis en place dès 1756¹¹⁶¹. Cela est confirmé par plusieurs exemples, comme une escadre de trois navires sous les ordres du Capitaine de vaisseau Morel D'Aubigny qui escorta un convoi après une croisière de 5 mois aux Antilles. Cependant, ce n'est peut-être pas la meilleure illustration, car le convoi fut séparé et subi de lourdes pertes¹¹⁶². La même année, un autre convoi sous les ordres du chef d'escadre Périer fit voile vers Saint-Domingue avec 4 navires de ligne et deux frégates. Le voyage prit deux mois à cause du mauvais temps, une fois sur place cette escadre fut très efficace, faisant plus d'une douzaine de prises puis retourna en France à l'automne en escortant un convoi de 35 navires¹¹⁶³. Ces succès sont quelque peu en trompe l'œil, à cette époque, la France n'avait à Rochefort et à Brest que 15 frégates pour protéger les côtes et assurer l'escorte des convois. De plus, la flotte de Brest était trop petite pour attaquer l'escadre britannique qui croisait au large de Brest¹¹⁶⁴. La conséquence fut une grande difficulté à protéger le trafic maritime de la France qui connut de lourdes pertes causées par les navires de guerre anglais¹¹⁶⁵ ou les corsaires¹¹⁶⁶. Ainsi, le nombre de départs de navires marchands pour les colonies diminua de plus d'un tiers dans le port de Bordeaux et manière encore plus importante pour les ports du Havre et de Nantes¹¹⁶⁷. De manière générale, la valeur du commerce avec les colonies diminua de plus de 60%¹¹⁶⁸. En 1757 le manque de navires disponibles et en particulier les frégates continua d'affecter le commerce colonial de la France avec les Antilles. Les importations venant de cette région diminuèrent en France de plus de 50%¹¹⁶⁹. Bordeaux fut le port le plus touché

¹¹⁶¹ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.* p 59.

¹¹⁶² AN Marine B² 354; B³ 528 et B⁴ 73.

¹¹⁶³ AN Marine, B⁴ 73.

¹¹⁶⁴ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.* p 60.

¹¹⁶⁵ AN Marine B² 353, B⁴ 72, B⁵³ Liste de fregates.

¹¹⁶⁶ David Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, Exeter University Press, 1990, p 178

¹¹⁶⁷ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.* p 61.

¹¹⁶⁸ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.*.

¹¹⁶⁹ Patrick VILLIERS "Commerce colonial, traite des noirs et cabotage dans les ports du Ponant pendant la Guerre de Sept Ans" *Centre de recherches sur l'Histoire du Monde, Atlantique-enquêtes et documents n17*, 1990, p 35.

devant Nantes. La politique des convois continua en 1758, notamment pour essayer de ravitailler la ville de Louisbourg au Canada¹¹⁷⁰, mais aussi pour assurer le lien avec les Antilles¹¹⁷¹. Après les défaites navales de Lagos et des Cardinaux, la Marine Royale avait de moins en moins les moyens de protéger le commerce vers les Antilles qui atteint en 1760 son plus bas niveau depuis le début de la guerre¹¹⁷².

Tableau 36 - Commerce maritime, Guadeloupe et Martinique

	Guadeloupe valeur en livres des Isles	Guadeloupe nombre de navires	Martinique valeur en livres des Isles	Martinique nombre de navires
1755	2 139 349	16	22 274 129	158
1756			8 429 272	54
1765	11799147	135	13268235	153

Il faut noter un certain manque de chiffre pour le commerce durant ce conflit aussi bien pour la Guadeloupe que pour la Martinique. Le constat est le même pour les chiffres des exportations. Il existe un chiffre pour les exportations de sucre en Martinique en 1762 soit 100.677 quintaux, en 1753 ces exportations étaient de 462.663 quintaux¹¹⁷³, ce qui illustre les difficultés de la Marine Royale après 1760.

Pendant la guerre d'Indépendance la France continua avec le système des convois pour protéger le commerce maritime. Cette politique semble avoir connue plus de succès que pendant la guerre précédente: "Cette fois ce sont les Français qui conservent la maîtrise des routes commerciales, grâce à des convois escortés."¹¹⁷⁴ L'utilisation de convois pour protéger le commerce après l'entrée en guerre de la France est confirmée par Jonathan R. Dull qui donne l'exemple d'un convoi de 5 navires de ligne qui escortèrent un convoi énorme de plus de 60 navires marchands entre Brest et la Martinique en mai-juin 1779¹¹⁷⁵.

¹¹⁷⁰ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.* p 106-8.

¹¹⁷¹ *Ibid.*, p 114.

¹¹⁷² Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Sevens' Years War*, *Op. cit.* p 172.

¹¹⁷³ Christian Schnakenbourg, "Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835)", *Op. cit.* p 120.

¹¹⁷⁴ Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, *Op. cit.* p 101.

¹¹⁷⁵ Jonathan R. DULL, *The French Navy and American Independence*, *Op. cit.* p 160.

Tableau 37 - Commerce maritime Guadeloupe et Martinique

	Guadeloupe valeur en livres des Isles	Guadeloupe nombre de navires	Martinique valeur en livres des Isles	Martinique nombre de navires
1776	14 328 913	87	18 848 487	134
1777	10 978 614	71	22 736 246	134
1778	8 747 150	53		
1781	1 213 698	13	5 088 765	57
1782	4 926 568	39	33 874 250	216
1783	7610054	52	14 208 460	140

• **La protection du commerce maritime britannique**

La Grande-Bretagne avait toujours largement dépendu du commerce maritime de part sa position insulaire. Cependant, aux XVII^e et XVIII^e siècles, il y avait eu un changement radical de la nature de ce commerce lié à l’effondrement des marchés traditionnels de la laine pendant la guerre de Sept Ans, le convoi semble également avoir été une des méthodes employées par la Royal Navy pour la protection du commerce maritime. Cependant, il faut noter que cette entreprise n’était pas toujours couronnée de succès. Ainsi en 1757 une des critiques qui fut faite du Premier Lord de l’Amirauté, le comte de Winchilsea fut que les convois n’étaient pas assemblés correctement. Il faut noter que la protection du commerce britannique pendant la guerre de Succession d’Autriche s’était également avérée inefficace. Les pertes causées au commerce par les navires de guerre et les corsaires français furent si importantes qu’il y eût de nombreuses protestations du publique face à la conduite de la guerre par le gouvernement¹¹⁷⁶. Or, il était important de satisfaire les marchands, car ils étaient une source de revenus importants pour la conduite de la guerre. En effet, les marchands britanniques étaient encouragés à investir une partie de leur fortune dans des fonds du gouvernement¹¹⁷⁷. Pour le commerce avec les

¹¹⁷⁶ R P CROWHURST, “The Admiralty and the convoy system in the Seven Years War”, *The Mariner’s Mirror*, Volume 57 issue 2, 1971 p 163.

¹¹⁷⁷ R P CROWHURST, “The Admiralty and the convoy system in the Seven Years War” *Op. cit.* p 164.

Antilles et l’Amérique du Nord, les convois partaient de Spithead et étaient rejoints en chemin par les navires venant des ports de l’Ouest comme Bristol. Les convois de retour se faisaient vers la fin de l’été¹¹⁷⁸. Pour RP Crowhurst, le résultat de la politique de convois menée par l’Amirauté et la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans réussit à protéger la majeure partie du commerce britannique durant le conflit. Le succès de cette politique peut être imputé à plusieurs facteurs :

- La volonté des marchands et de l’Amirauté à coopérer de manière à organiser des convois qui partaient à des moments favorables pour les deux organisations.
- L’effet du blocus de Brest qui empêchait la marine française de monter de larges raids sur le commerce, ce qui permit à l’Amirauté de n’avoir besoin que de fournir des escortes légères aux convois.
- Les navires ainsi libérés pouvaient être envoyés patrouiller les zones d’arrivée des navires de manière à limiter encore les risques.

Toutefois, il ne serait pas juste de dire que la guerre n’eut pas d’impact sur le commerce comme le montre le cas des Antilles¹¹⁷⁹, les chiffres dans le tableau sont donnés en livres Sterling.

Tableau 38

	Antigua	Barbade	Jamaïque	Montserrat	Nevis	Saint-Kitts
1756	256 000	222 000	806 000	70 000	69 000	242 000
1757	323 000	222 000	866 000	68 000	84 000	320 000
1758	327 000	221 000	897 000	68 000	71 000	241 000
1759	150 000	168 000	1 200 000	45 000	38 000	208 000
1760	159 000	224 000	1 034 000	76 000	46 000	292 000
1761	281 000	254 000	932 000	80 000	68 000	295 000
1762	249 000	255 000	853 000	57 000	42 000	246 000
1763	180 000	253 000	1 159 000	60 000	45 000	235 000

¹¹⁷⁸ R P CROWHURST, “The Admiralty and the convoy system in the Seven Years War”, *Op. cit.*

¹¹⁷⁹ Sir Charles WHITWORTH, *State of the Trade of Great Britain in its Imports and Exports, Progressively From the Year 1697*, Gale ECCO, Print Editions, 2018, pp 47-50, 57-62, 71-2

Ainsi, l'année 1759 marque une diminution massive des importations venant de toute la région des petites Antilles puisque seule la Jamaïque semble être épargnée.

Le système des convois continua pendant la guerre d'indépendance Américaine, par exemple en 1779 l'amiral Byron détacha deux navires de ligne de son escadre pour escorter un convoi de marchands partant de l'île de Saint-Christophe vers la Grande-Bretagne¹¹⁸⁰. L'utilisation de convois pour protéger le commerce venant des Antilles est aussi mentionné par N.A.M. Rodger en 1780 lorsqu'un convoi de navires marchands de 63 navires en route vers les Antilles fut attaqué par une flotte espagnole, 55 navires de ce convoi furent capturés¹¹⁸¹. De plus, pendant ce conflit, l'amiral français d'Estaing profita que l'amiral britannique Byron avait pris la mer pour protéger le départ d'un convoi d'Antigua pour capturer les îles de Grenade et de Saint-Vincent en 1779. Après la guerre de Sept Ans, les planteurs et les marchands britanniques desservant les Antilles s'organisèrent pour former le comité des marchands des Indes Occidentales. (West Indies Merchants Committee)¹¹⁸². Cela permettait de parler d'une seule voix dans les échanges avec l'Amirauté. C'était important pendant ce conflit, car à la différence du conflit précédent, la supériorité navale de la Grande-Bretagne fut directement contestée surtout lorsque la Navy dut faire face à la fois aux marines de la France, de l'Espagne et des Provinces-Unies. Aussi, après 1778, on observe un tournant pour le commerce britannique face aux assauts des puissances navales. L'Amirauté ne pouvant plus fournir autant d'escorte du arranger des convois avec plus de navires marchands ce qui augmenta les pertes surtout vers l'Europe du Sud et la Méditerranée¹¹⁸³. Dans le cas du commerce avec les possessions britanniques dans la Caraïbe, il faut noter également une baisse de valeur des importations depuis cette région, mais aussi des exportations vers cette région¹¹⁸⁴.

Tableau 39

Date	Importations	Exportations
1775	3 628 000	1 717 000
1776	3 301 000	1 605 000

¹¹⁸⁰ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the American Independence*, Op. cit. p 160.

¹¹⁸¹ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op cit, p 347.

¹¹⁸² Patrick CROWHURST, *The Defence of British Trade 1689-1815*, Folkestone, Dawson and sons, 1977, p 63.

¹¹⁸³ *Ibid.*, p 64.

¹¹⁸⁴ *Ibid.*, p 65.

Tableau 39

Date	Importations	Exportations
1777	2 792 000	1 257 000
1778	3 011 000	1 151 000
1779	2 831 000	1 167 000
1780	2 606 000	1 752 000
1781	1 859 000	1 024 000
1782	2 506 000	1 272 000
1783	2 892 000	1 797 000

Ces chiffres¹¹⁸⁵ mettent en avant un déclin entre 1778 et 1782, ce qui correspond à la période où la Royal Navy doit faire face aux trois marines européennes, 1782 marque un retournement après la victoire britannique à la bataille des Saintes qui élimine la menace de la flotte française dans cette région. La baisse du trafic commercial ne doit cependant pas seulement être imputée au manque de ressources de la Navy pour protéger des convois. Il faut également prendre en compte la perte de certaines îles occupées par la France, comme Saint-Vincent (1779 - 83), Grenade (1779 - 83) ou encore Tobago (1781-1814).

Durant ce conflit pour protéger le commerce, notamment à Bristol, l'amirauté offrit de fournir un sloop de 20 canons si le port fournissait les marins¹¹⁸⁶, ce qui fut accepté à condition que les marins en question ne puissent pas être pressés dans la Royal Navy¹¹⁸⁷. Cependant, le but de cette escorte n'était pas de surveiller le convoi tout au long de ce voyage, mais de lui fournir une protection jusqu'à un autre port pour rejoindre un convoi plus important. Le port de Bristol était un point de départ de d'arrivées très important pour le commerce Atlantique et notamment avec la Caraïbe dès le début du XVIII^e siècle. Ainsi pour la période entre juin 1699 et juin 1700, ce port recensait 28 navires venant d'Antigua, Saint-Kitts et Nevis et Montserrat,

¹¹⁸⁵ B.R MITCHELL and Phyllis DEANE, *Abstracts of British Historical Statistics*, New York, Cambridge University Press 1962 pp 310-11.

¹¹⁸⁶ Patrick CROWHURST, *The Defence of British Trade 1689-1815*, *Op. cit.* p 66.

¹¹⁸⁷ Patrick CROWHURST, *The Defence of British Trade 1689-1815*, *Op. cit.*.

18 venant de la Jamaïque et 9 venant de la Barbade¹¹⁸⁸. Le trafic au départ de ce port ne fit qu'augmenter avec le temps, en 1715, 46 navires partirent de Bristol pour la Barbade, 10 pour Antigua, 18 pour la Jamaïque, 5 pour Montesarrat, 7 pour Nevis...¹¹⁸⁹. A la fin du siècle entre 1790 et 1791, 53 navires partirent de Bristol vers diverses îles de Antilles, ce qui est plus que pour n'importe quelle région du monde¹¹⁹⁰

- **Protéger le commerce en temps de paix, la libre circulation des mers**

En temps de guerre, protéger le commerce revenait en quelque sorte à assurer la libre circulation sur les mers dans un environnement hostile. La libre circulation des mers passe aussi par la possibilité de combattre un autre phénomène nocif pour le commerce : la piraterie. Les aventures sur les mers ont pu fasciner des générations et des générations de lecteurs, aucune n'a été aussi populaire que les œuvres concernant les pirates. Pour s'en convaincre, il suffit de voir les nombreuses rééditions de *l'Île au Trésor* de Robert Louis Stevenson ; ou encore le succès de l'œuvre de Defoe ; on ne peut parler du phénomène de la piraterie sans évoquer les membres célèbres de cette pratique, c'est un des domaines de l'histoire qui ne peut pas se détacher de l'action des grands hommes qui y ont participé. C'est une chose que l'écrivain et journaliste Daniel Defoe¹¹⁹¹ a parfaitement comprise lorsqu'il publie sous un pseudonyme¹¹⁹² *A General History of The Robberies and Murders of Most Notorious Pyrates*, titre qui est traduit Histoire des pirates anglais depuis leur établissement dans l'île de la Providence jusqu'à maintenant. Cet ouvrage est publié en 1724, il représente un véritable succès, au point qu'il sera réédité de nombreuses fois et traduit dans plus de 60 langues¹¹⁹³. Ce livre s'adresse au grand public, on y retrouve un mélange d'anecdotes et d'aventures imaginaires au même titre que des informations et des faits historiques. Pourtant, encore, aujourd'hui, on considère que c'est l'un des meilleurs ouvrages sur le sujet¹¹⁹⁴. C'est en tout cas un classique de la littérature de la mer, mais il faut parfois savoir faire la différence entre la réalité et la fiction qui a été rajoutée pour faire mieux vendre le livre.

¹¹⁸⁸ W.E Minchinton, *Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, Bristol Record Society, 1957, p 5

¹¹⁸⁹ *Ibid.*, p 13

¹¹⁹⁰ *Ibid.*, pp 54-55.

¹¹⁹¹ Daniel DEFOE, *A General History of The Robberies and Murders of Most Notorious Pyrates*, Dover Maritime, Dover Publications, 1999.

¹¹⁹² Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers*, Time Life, Madrid, 1978, p 6.

¹¹⁹³ *Ibid.*, p 22.

¹¹⁹⁴ Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers*, *Op. cit.*.

Le but n'est pas d'entrer dans les biographies des pirates célèbres, ni de leurs hauts faits, mais plutôt de dégager les réalités socio-économiques qui se cachent derrière ce phénomène.

- **Petite histoire de la piraterie**

La piraterie n'est pas un phénomène qui fut apparu au XVII^e ou au XVIII^e siècles, mais remonte bien plus loin dans le temps. Déjà durant l'Antiquité, de nombreux peuples la pratiquaient s'en prenant déjà au commerce maritime notamment en Méditerranée. Parfois les marchands eux-mêmes pouvaient devenir pirates en fonction des circonstances¹¹⁹⁵. Il est possible de citer les peuples phéniciens ou encore mycéniens.

Au Moyen Age, la piraterie ne cessa jamais complètement, ainsi elle fut parfois le prélude à des invasions, ce fut plusieurs fois le cas dans l'histoire des Îles britanniques, notamment avec les pirates saxons dont les raids précédèrent l'invasion aux IV^e et V^e siècles puis avec les raids vikings qui précédèrent les invasions des IX^e et X^e siècles. À la Renaissance, la piraterie évolue et cette fois ce ne sont plus des marchands qui la pratiquent en fonction des circonstances comme cela était le cas durant l'Antiquité et le Moyen Age. À ce moment de l'histoire, il y a une distinction floue entre le corsaire et le pirate. Les corsaires étaient en quelque sorte une forme de piraterie légale, car le capitaine du navire disposait de lettres de marques venant du gouvernement de son pays et l'autorisant à attaquer tous les navires d'une nation ennemie avec laquelle son pays était en guerre¹¹⁹⁶. Ainsi, il serait possible de parler d'une forme de privatisation de la guerre, car elle est menée par des personnes privées au service de l'Etat. D'ailleurs, en anglais corsaire, se dit *privateer*, où l'on retrouve la racine *private* qui veut dire privé. À la Renaissance, les corsaires pouvaient sévir même en temps de paix et sans lettres de marque. Ce qui techniquement est de la piraterie. L'un des hommes de mer les plus célèbres du XVI^e en Grande-Bretagne, Sir Francis Drake, était à la fois un pirate et un corsaire en fonction des circonstances. Son action causa beaucoup de torts au commerce colonial de l'Espagne.

À partir du XVII^e siècle, il y a une vraie différence entre les pirates et les corsaires. Les pirates s'éloignent également des gouvernements. En effet, avec le développement du commerce et des empires coloniaux de nombreuses nations maritimes, ils se transforment

¹¹⁹⁵ *Ibid.*, p 12.

¹¹⁹⁶ *Ibid.*, p 13.

véritablement en une nuisance pour tout le monde. Il devient alors une des missions des marines de guerre d'éliminer la piraterie.

• Qui sont les pirates ?

Pour bien comprendre le phénomène de la piraterie, il faut d'abord s'intéresser aux membres de cette si particulière confrérie. Qui sont ces pirates ? Cette question permet d'identifier le problème à la fois pour le commerce et pour les marines de guerre.

Les équipages des navires sont majoritairement des Européens et sont des marins professionnels. Souvent, on avait affaire à des déserteurs venant de la marine de guerre, ou alors avec des marins se retrouvant sans emplois en période de paix. Il s'agissait donc de personnes connaissant très bien la mer et capable de servir et de manœuvrer un navire à la perfection. Ce sont ces capacités qui rendaient ce phénomène si dangereux, car il apparaissait comme difficile de leur échapper sur les seules compétences nautiques¹¹⁹⁷.

Les navires pirates fonctionnaient sous une forme différente de celle des marines de guerre ou des marines marchandes. Les deux principaux postes sur ce type de navire, à savoir le capitaine et le quartier-maître étaient électifs¹¹⁹⁸, ce qui marque une différence majeure avec les marines de guerre où ces postes étaient soumis, à des nominations par commissions. Contrairement aux marines militaires de l'époque, il n'y avait pas de légitimité du pouvoir et de l'autorité. Les distinctions se faisaient uniquement sur les compétences nautiques et maritimes. Ainsi, on peut parler de démocratie limitée avec une assemblée de l'équipage du navire. C'est pourquoi il est envisageable de dire qu'une certaine partie des marins qui ont rejoint la piraterie l'ont fait dans une forme de contestation des marines de guerre de l'époque¹¹⁹⁹. Cela est particulièrement visible dans le refus de la discipline navale rigoureuse qui avait cours¹²⁰⁰.

Même si l'on rencontre de nombreux pirates illustres provenant de Grande-Bretagne, on ne peut pas affirmer qu'il y avait une nation privilégiée pour la piraterie. On trouve des pirates de nombreuses nations, comme Alexandre-Olivier Exquemelin (1645-1707) pirate français qui servit avec Henry Morgan (1637-1688) illustre pirate anglais. Cet exemple illustre le fait que dans cette confrérie les nationalités n'avaient parfois que peu d'importance. On peut citer

¹¹⁹⁷ *Ibid.*, p 6.

¹¹⁹⁸ *Ibid.*, p 7.

¹¹⁹⁹ Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers, Op. cit.*

¹²⁰⁰ Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers, Op. cit.*

également Jean David Nau dit François l'Olonnais (1630-1669), pirate français considéré comme l'un des plus cruels de tous les temps. Ou encore Piet Hein, pirate hollandais du début du XVIII^e siècle.

- **Une menace pour le commerce.**

Ainsi, les pirates sont souvent des marins qui comptent, puisque le seul moyen d'être accepté dans la confrérie est de posséder un savoir-faire. Mais cela ne suffit pas pour expliquer la menace que représenta la piraterie. Ce phénomène s'attaqua principalement à la marine marchande. Il y a deux raisons à cela, la première est d'ordre stratégique, les navires marchands, sont moins lourdement armés et donc moins bien défendus que la marine militaire. De plus, pour limiter la part d'argent partant dans les salaires, l'équipage de ce type de navire était inférieur à ceux des marines de guerre, ce qui rendait les abordages plus faciles. La seconde relève de la cupidité. En effet, un navire de la Royal Navy, ou de la Marine Royale, transporte peu de chose ayant de la valeur ou pouvant être revendable. Car contrairement à l'image qui est véhiculée par la littérature ou le cinéma, les pirates ne s'attaquaient pas seulement aux navires transportant l'or des Amériques, mais bien à tous les navires de commerce¹²⁰¹. Cela veut dire qu'il leur fallait revendre les biens capturés pour en tirer des sommes d'argent ou de l'approvisionnement. Cette obligation nécessitait des ports où accoster, mais également la complicité des autorités locales afin de pouvoir vendre les marchandises en question. Il faut rappeler que les pirates étaient condamnés à mort par la loi dans de nombreuses régions du monde, y compris dans toutes les régions sous contrôle des Européens. Or, l'ouvrage de Douglas Botting, affirme que cette obligation légale n'était pas toujours respectée dans les colonies d'Amérique du Nord. Cela peut s'expliquer par la réticence de ces colonies à appliquer les doctrines de commerce colonial, à savoir la possibilité de ne commercer qu'avec des navires portant le pavillon de la nation européenne à qui appartenait la colonie.

L'image du pirate est souvent associée à celle de la cruauté et de la violence, cela passe notamment par la vision populaire du supplice de la planche, il aurait constitué à faire marcher le condamné sur une planche de bois au-dessus de l'eau, les yeux bandés et les mains attachées. Il semblerait qu'en réalité ce supplice fut en fait une invention de romancier. Cependant, la cruauté des pirates était bien une réalité, notamment envers les capitaines des navires capturés

¹²⁰¹ *Ibid.*, p 7.

qui auraient été des tyrans envers leurs hommes, ce qui montre encore le refus des modes de vie dans les autres marines. Cette cruauté était largement relayée par la presse et les romans de l'époque. Cette propagande, qui effrayait le lecteur, servait en réalité la cause des pirates. En effet, devant la crainte qu'ils pouvaient inspirer, les navires marchands pouvaient parfois ne pas opposer de résistance afin d'essayer d'éviter les représailles.

Cependant, ce genre de pratiques n'était pas systématique. Daniel Defoe, relayé par Douglas Botting, livre une histoire d'un capitaine de navire marchand qui, ayant été soutenu par son équipage, fut épargné par les pirates et très bien traité lors de son séjour avec eux ; ils lui laissèrent ses biens et ils lui en donnèrent même d'autres quand il refusa de le rejoindre et fut débarqué¹²⁰²

Même si la littérature et le cinéma montrent particulièrement les pirates aux Caraïbes, ce n'est pas la seule zone où ils sévissaient. On trouve ainsi par exemple de la piraterie en Amérique du Nord y compris au Canada en 1790¹²⁰³ ou, en Nouvelle Angleterre sur la période 1766-1830¹²⁰⁴. On peut citer également l'Océan Indien, en fait toutes les zones où circulaient des navires marchands qu'ils soient européens ou non. Ainsi par exemple une lettre du secrétaire de l'Amirauté Dundas proposait la création d'une commission pour juger des pirates au Cap de Bonne-Espérance en 1796¹²⁰⁵. On trouve également un ordre pour préparer une commission pour le procès de pirates à Ceylan en 1798¹²⁰⁶. On pouvait même trouver des navires pirates ou tout du moins suspectés de piraterie dans les eaux européennes¹²⁰⁷ ou encore dans les eaux africaines¹²⁰⁸.

Sur le plan de la chronologie cet âge d'or de la piraterie dura environ une cinquantaine d'années, des années 1680 jusque vers 1725. Cela ne veut pas dire qu'il y en avait pas avant ni après, mais durant cet âge d'or ce phénomène atteignit des proportions inégalées. Quasiment aucun navire de commerce ne pouvait naviguer en sécurité, ce qui représentait un gros problème pour les économies nationales. C'est pourquoi, les pirates furent pourchassés par les marines militaires et lorsqu'ils furent amenés devant la justice, ils furent traités avec la plus grande

¹²⁰² *Ibid.*, p 7.

¹²⁰³ PC 1/62/19 Quebec, Canada: papers concerning trial of pirates.

¹²⁰⁴ HCA 1/85, Miscellaneous including examinations of pirates in New England.

¹²⁰⁵ PC 1/37/107, Pirates: letter from Mr Secretary Dundas proposing a commission for trying pirates at the Cape of Good Hope with list of names for insertion.

¹²⁰⁶ PC 1/42/141 Pirates at Ceylon: order to prepare commission for trial.

¹²⁰⁷ SP 63/385/1017CCarteret to Newcastle. Steps taken to intercept a suspected pirate ship reported from the Orkneys and thought likely to call at an Irish.

¹²⁰⁸ SP 42/17/224 Letter concerning the taking of pirates on the coast of Africa by HMS Swallow.

sévérité, la peine de mort par pendaison était quasiment systématique¹²⁰⁹. On est donc loin de la relative clémence qui était accordée aux déserteurs. Pour se convaincre de la ténacité des poursuites, il suffit de regarder les entrées concernant la piraterie à la Haute Cour de l'Amirauté¹²¹⁰.

Pourquoi le phénomène de la piraterie a-t-il décliné ? Il y a plusieurs motifs à cela. Le premier est la chasse qui leur fut faite par les marines de guerre et la rigueur de la justice. La seconde est l'amélioration d'une partie des conditions de vie dans les autres marines ainsi sur le plan de la nourriture. La troisième est l'augmentation du trafic commercial maritime qui faisait qu'il y avait plus d'emplois pour les marins en temps de paix et donc limitait leur besoin de recourir à la piraterie¹²¹¹. Enfin, il faut dire que la vie quotidienne des pirates était loin des paillettes que le cinéma hollywoodien cherche à lui donner. Ils manquaient souvent de nourriture ou de soins, de plus ils mourraient souvent jeunes du fait des combats ou des conditions de vie.

La piraterie d'origine européenne est peut-être la plus connue, mais ce n'est pas la seule qui existait. Il y avait aussi de véritables Etats pirates qui attaquaient les navires de commerce, mais qui en plus utilisaient les équipages comme des esclaves. C'était le cas des États Barbaresques qui se trouvaient en Afrique du Nord. Les exactions de ces pirates sur les côtes de la Méditerranée furent une des raisons de l'établissement permanent de la Marine Royale en France. D'ailleurs, il est à souligner que l'établissement permanent de la marine des États-Unis fut également institué pour combattre les exactions des États Barbaresques¹²¹². La Grande-Bretagne avait également un intérêt dans le combat de cette piraterie tout comme le Portugal qui arma une escadre de 4 navires contre les pirates Barbaresques¹²¹³.

¹²⁰⁹ Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers, Op. cit.* p 12.

¹²¹⁰ HCA 1/53, Examinations of pirates and other criminals, 1694-1710; HCA 1/54 Examinations of pirates and other criminals, 1710-1721; HCA 1/55 Examinations of pirates and other criminals, 1721-1737; HCA 1/56, Examinations of pirates and other criminals 1725-1737; HCA 1/57 Examinations of pirates and other criminals, 1737-1750, HCA 1/58 Examinations of pirates and other criminals, 1750-1766, HCA 1/59 Examinations of pirates and other criminals, 1766-1768.

¹²¹¹ Douglas BOTTING, *Pirates et flibustiers, Op. cit.* p 13.

¹²¹² Henry E. GRUPPE, *Les Frégates, La Grande Aventure de la Mer, Op cit.* p 1-5.

¹²¹³ SP 89/59/37 Folio 73: E. Hay to Earl of Halifax. Court news. Algerian pirates off the coast, and a Portuguese squadron of 4 sail being prepared to cruise against them.

Ces pratiques en Méditerranée étaient bien connues à l'époque, d'ailleurs Voltaire en parle dans son œuvre *Candide*¹²¹⁴. Il serait également possible de citer les dégradations de pirates indiens sur la cote de Malabar s'attaquant à la Compagnie des Indes Orientales¹²¹⁵

Ainsi, le maintien d'une marine de guerre en temps de paix a un double avantage dans le cadre chronologique de notre étude. Le premier est d'éviter un retour massif de la piraterie européenne et le second est de s'assurer que les États Barbaresques ne représentent pas une menace pour le commerce en Méditerranée, mais aussi pour les habitants des côtes. Il faut également signaler que depuis 1704 le Rocher de Gibraltar est un territoire britannique, et que cette possession fut confirmée par le traité d'Utrecht en 1713. La Grande-Bretagne en profita pour y installer une base navale. De fait, le pays avait des intérêts dans la Méditerranée et notamment pour surveiller la route des Indes.

En 1724, le Gouverneur de Virginie Alexander Spotswood écrivit au Bord of Trade pour se plaindre du manque d'opportunité de rentrer en Angleterre, affirmant qu'il ne le ferait qu'à bord d'un navire de guerre bien armé, par peur de représailles de la part de pirate en conséquence de ses actions à leurs contre¹²¹⁶. En effet, le gouverneur connaissait bien le problème des pirates et avait lui-même autorisé une expédition pour capturer et exécuté le pirate Barbe Noire. De plus, il avait largement conduit une politique contre la piraterie qui avait eu pour résultat d'en voir un grand nombre pendu en Virginie¹²¹⁷. Il faut mettre en avant que dans les années 1720 les pirates anglo-américains provoquèrent une crise impériale. Cette crise était causée par le succès de leurs attaques contre la propriété des marchands et contre le grand commerce international entre 1716 et 1726, leur nombre était de plus de cinq mille marins. Leurs pillages étaient impressionnants, tant par leurs nombres, que par la valeur des biens¹²¹⁸. Selon les descriptions de l'époque, la piraterie représentait un crime d'une ampleur sans précédent. Mais peut être le plus grand crime de la piraterie était celui de proposer aux marins une alternative à ce que la société en place leur proposait. Marcus Rediker affirme : « Sous le Jolly Rodger, 'la bannière du roi mort', un nouvel ordre social ce mis en place »¹²¹⁹. Le nombre de

¹²¹⁴ VOLTAIRE, *Candide*, Chapitre XI, Histoire de la Vielle. Cet esclavage des chrétiens, se retrouve également dans le Chapitre XXIX. Voir annexes.

¹²¹⁵ IOR/F/4/8/706, Company's orders regarding depredations committed by Malwan pirates and others on the Malabar Coast.

IOR/F/4/35/897 Depredations committed by Malwan, Gheria and Cooley Pirates on the Malabar Coast.

¹²¹⁶ PRO CO 5/1319, Alexander Spotswood to the Board of Trade, 16 June 1724.

¹²¹⁷ C.R PENNELL, *Bandits at Sea: a Pirate reader*, New York, NYU Press, 2001, p 139.

¹²¹⁸ C.R PENNELL, *Bandits at Sea: a Pirate reader*, *Op. cit.*.

¹²¹⁹ *Ibid.*, p 140.

pirates semble difficile à déterminer de manière globale. Dans le cas des pirates anglo-américains, il y aurait eu au maximum deux mille quatre cent pirates. À titre de comparaison, entre 1716 et 1726 la Royal Navy employait environ treize mille marins¹²²⁰. Il est possible de faire une estimation du nombre de pirates d'origine européenne qui serait comprise environ quatre mille cinq cent et cinq mille cinq cent pirates¹²²¹.

Il est dit que la plupart des pirates rejoignaient cette profession lorsque leur navire, souvent des navires marchands étaient capturés¹²²², il pouvait donc y avoir un risque que la piraterie devienne un facteur exponentiel, notamment du fait de l'attractivité de la vie de pirate par rapport aux conditions de vie dans la marine marchande. Une augmentation de la piraterie représenterait une plus grande menace pour la propriété des marchands et aussi pour le grand commerce international, sur lequel une grande partie des richesses des Etats Européens reposait. Dans tous les mécanismes politiques et tous les régimes, l'un des premiers devoirs des Etats est de protéger ses ressortissants. Il y a avait également le problème posé par le fait que la piraterie représentait une atteinte à la liberté de circulation sur les mers. Cette liberté était certes elle-même limitée, car les Etats y appliquaient des mesures restrictives telles que le droit de pavillon.

Le rôle de l'Etat est alors d'assurer que l'ensemble de la population jouir de ces droits, la sécurité, la libre navigation. Pour les gouvernements, combattre la piraterie constituerait donc une obligation pour défendre la propriété privée puisque les pirates s'attaquent aux navires marchands, mais aussi pour assurer la sûreté, celle de ne pas se faire attaquer en mer. En revanche, l'ordre social des pirates cherche à apporter la sécurité (sûreté) à garantir la conservation d'un maximum de libertés individuelles et surtout, il peut être perçu comme une forme de résistance à l'oppression, une oppression qui serait la discipline navale dans les marines de guerre et marchande, mais aussi la vision que la société portait aux marins, qui fut développée plus tard et qui faisaient d'eux en quelque sorte des « citoyens de second ordre ». Cependant, les pirates en attaquant les navires, semblent démontrer un certain manque de respect pour la propriété privée, ce qui marque un point non-concordant entre la théorie du contractualisme et la pratique de la piraterie, mais ce ne serait pas la première fois que l'on observerait un décalage entre la théorie et la pratique. De plus, les confréries de pirates n'ont jamais exprimé une appartenance aux mouvements de contractualisme politique, mais il est possible d'observer des similitudes.

¹²²⁰ C.R PENNELL, *Bandits at Sea: a Pirate reader, Op. cit.*

¹²²¹ C.R PENNELL, *Bandits at Sea: a Pirate reader, Op. cit.*

¹²²² *Ibid.*, p 141-2.

Pour revenir à la question de la liberté, elle est visible dans le processus d'élection du capitaine et la crainte que ce dernier puisse devenir tyrannique. Pour l'éviter, les pirates établissaient un contrat, mais ce n'est pas la seule mesure, le capitaine n'était pas le seul personnage élu sur le navire. Les pirates élisaient également un "quartier-maître" dont la fonction était de veiller aux intérêts et de défendre l'équipage. De fait, ce personnage est un contre pouvoir.

Ainsi, d'un certain point de vue, les pirates seraient aussi les héritiers du contractualisme politique et du libéralisme que l'on trouve notamment dans les écrits de John Locke. Cependant, leur mode de fonctionnement, leur ordre social, va plus loin qu'un Etat libéral comme la monarchie parlementaire Britannique à l'époque, ou des républiques comme les Provinces-Unies, Venise, Gene... Parce que l'ensemble de la "société" a le droit à la parole, le droit de vote, ce qui fait qu'à cette époque, les sociétés pirates font partie de ce qu'il y a de plus proche d'une démocratie.

Pourquoi cela représente-t-il un risque ? La société pirate représente un risque de part ce qu'elle représente dans le monde maritime. En effet, si l'on considère la vie à bord d'un navire de guerre ou d'un navire marchand, le marin est soumis à une hiérarchie stricte dont l'autorité est pratiquement totale, il y a bien un code militaire avec des articles, mais son rôle est de décrire les crimes des marins et les châtiments autorisés. Sauf pour les crimes les plus graves, le marin n'a le droit à aucune forme de procès et dépend entièrement du capitaine et de son autorité. La phrase "seule maître à bord après Dieu" prend alors tout son sens. Tout dépend de la personnalité du capitaine et des officiers à bord. Si ces derniers sont tyranniques, le marin n'a pas de protection. Les amateurs de littérature maritime peuvent trouver dans les pages du genre de nombreux exemples de tyrannie arbitraire du type du capitaine faisant fouetter le dernier homme à descendre du mat ; ou encore le bosco et ses aides frappant l'équipage avec des cordages pour les faire travailler plus. Pour contrer l'argument qui ferait de ces pratiques le fruit de l'imagination des écrivains, il suffit de voir ce qu'il se passait quand un navire marchand était capturé par les pirates. Souvent, le capitaine et le maître du navire capturé étaient soumis à une forme de procès et s'ils s'étaient montrés tyranniques et cruels envers leurs équipages, ils étaient exécutés ou mutilés. Un exemple de ces pratiques apparaît dans une lettre d'Alexander Spotswood, gouverneur de Virginie en 1724 : "Your Lordships will easily conceive my Meaning when you reflect on the Vigorous part I've acted to suppress Pirates; and if those barbarous Wretches can be moved to cut off the Nose & Ears of a Master for but correcting his own sailors, what inhuman treatment must I expect, should I fall within their power, who have been markt as the principle object of their vengeance , for cutting off their arch Pirate Thatch (Teach, also

known as Blackbeard), with all his grand Design, & making so many of their Fraternity to swing in the open air of Virginia"¹²²³ (*Vos Grâces pourront facilement comprendre mon propos en considérant mon rôle actif pour supprimer la piraterie, et si ces barbares peuvent couper le nez et les oreilles d'un maître pour avoir seulement corrigé ses propres matelots, quel traitement inhumain m'attend si je devais tomber en leur pouvoir, moi qui ai été marqué comme le principal objet de leur vengeance pour avoir décapité le pirate Thatcht*¹²²⁴ *et ses grands projets, ainsi que d'avoir fait se balancer en Virginie autant de membres de leur fraternité.*)

Les pirates offraient donc clairement un autre modèle de société, ou le marin bénéficiait de plus de considération, de plus de protection contre les mauvais traitements et surtout pouvait avoir accès au droit de vote, ce qui n'était pas le cas ni en France, ni en Grande-Bretagne. Tout cela faisait que la piraterie était attractive, comme le montre la lettre du colonel Benjamin Bennet citée précédemment.

Si l'on va plus loin dans l'étude du fonctionnement de la confrérie, il est possible de voir émerger une forme de communisme. Le mot n'est peut-être pas adéquat, car il renvoie à une idéologie politique issue du Marxisme et qui donc serait anachronique, aussi faudrait-il plus parler de collectivisme. En effet, pour eux, la vie en mer devait se faire avec des notions d'égalité et de camaraderie. Les pirates refusaient toute forme de privilèges y compris pour le capitaine, qui n'avait pas de cabine privée et partageait l'a vie de l'équipage. Le partage du butin était fait selon une juste et équitable répartition, ce qui n'était pas le cas dans les marines de guerre avec les parts de prises¹²²⁵.

J.S Bromley a intitulé le chapitre 9 de l'ouvrage *Bandit at Sea : "Outlaw at Sea, 1660-1720, Liberty, Equality and Fraternity among the Caribbean Freebooters"* (*Les Hors la loi de la mer, 1660-1720, Liberté, Egalité et Fraternité parmi les Flibustiers des Caraïbes*). Le sous-titre utilise des mots très forts qui renvoient à ce que sera une des devises de la Révolution Française. Ce serait donc une conception à avoir de la confrérie, celle d'une société proto-révolutionnaire. Ce serait peut-être aller trop loin que de voir dans la piraterie la naissance réelle de mouvement communautaire comme celui de Robert Owen, ou de Saint-Simon, ni même une des sources du Marxisme. De même, il est clair qu'en s'attaquant au commerce maritime, les pirates menaçaient ce qui était considéré comme étant une importante source de richesse pour certaines nations européenne comme la France, la Grande-Bretagne, le Portugal, l'Espagne, les

¹²²³ PRO CO 5/1319, Alexander Spotswood to the Board of Trade, 16 June 1724.

¹²²⁴ Teach, aussi connu sous le nom de Barbe Noire.

¹²²⁵ C.R PENNEL, *Bandits at Sea: A Pirates Reader, Op. cit.* p 156.

Provinces-Unies... Pourtant, il ne paraît pas vraisemblable de considérer ces attaques comme des tentatives de renverser la société en place dans son ensemble. Il n'y avait pas à proprement parler de "République des Pirates", ni même réellement d'unité autre que celle de petites structures que représentent les équipages d'un navire.

Ainsi en plus de la menace posée sur le commerce maritime, qui est sérieuse vu son importance toujours grandissante au XVIII^e siècle et les richesses transportées, il y avait aussi une menace de l'exemple. La lettre du Colonel Bennet exprime la crainte que les marins rejoignent les pirates à la première occasion, ce qui veut dire quand les navires marchands sont capturés, mais parfois avant même que ce soit le cas, par une révolte d'un équipage mal traité qu'un navire pirate soit en vue ou non. Si l'on considère la proximité entre la marine de guerre et la marine marchande et la mobilité des marins de l'une à l'autre une fuite des marins vers la piraterie de grande ampleur déséquilibrerait encore plus la fragile balance entre les deux marines, surtout en cas de conflit.

De plus, si la piraterie réussissait à survivre et ainsi montrait une forme de succès et de durabilité, alors il aurait pu y avoir un risque que les marins servant dans les flottes de guerre se serve de cela et de la menace de la piraterie pour exiger des réformes, voir même se mutiner. Ce risque est loin d'être purement théorique. En effet, les marins sur les navires de guerre, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, servaient, pour la plupart, contre leur volonté. De plus, ils ne bénéficiaient pas d'une grande considération de la part des officiers qui dans leur grande majorité pensaient que le seul moyen de traiter un équipage était une discipline de fer souvent violente. Les marins ne bénéficiaient pas non plus d'une grande considération dans la "société civile" étant souvent caricaturés comme des ivrognes violents ou sans le sou.

En d'autres mots, il y avait un risque d'effet boule de neige. C'est pourquoi lorsqu'ils étaient capturés, les pirates étaient exécutés sans aucune chance de clémence. La lettre du gouverneur Spotswood donne un bon exemple de cela, puisqu'il décrit le traitement infligé aux pirates après la campagne contre Barbe Noire ; ils furent pendus en public surtout pour faire un exemple envers tous ceux qui auraient pu envisager de rejoindre la piraterie. La nécessité de combattre la piraterie conduisit même à la collaboration de marine ennemies comme la France et la Grande-Bretagne en 1720¹²²⁶

Il est toujours difficile de comparer des époques différentes, mais ces deux composantes, le risque d'effet boule de neige et l'extrême publicité des exécutions pour faire un exemple n'est

¹²²⁶ SP 78/169/76, Folio 241: Craggs to Sutton. British ships to cooperate with French in fighting pirates.

pas sans rappeler d'autres types de révoltes, notamment la Révolte des Esclaves menée par le célèbre Spartacus durant l'Antiquité. Cette Troisième Guerre servile eue lieu entre -73 et -71 et commence avec seulement soixante-dix gladiateur environs dont Spartacus, fuyant une école de gladiateur de Capoue dans le sud de l'Italie. Rapidement, cette révolte fut rejointe par des esclaves agricoles des riches villas et grands domaines du Sud, leur nombre passant de plusieurs centaines à plusieurs milliers puis plusieurs dizaines de milliers de personnes, Plutarque parle par exemple d'une bataille entre l'armée romaine et un groupe de 30.000 esclaves détachés du groupe principal¹²²⁷.

Une des différences majeures entre les pirates et cette guerre Servile est que les esclaves infligèrent plusieurs défaites à l'armée romaine au point de représenter une menace physique directe pour la République. C'est une chose que les pirates n'ont jamais été réellement en mesure de faire. Toutefois, comme il a été précisé, il s'agit d'une époque différente. En effet durant l'Antiquité, les armes étaient relativement simples : des glaives, des lances ou des javelots et des boucliers. L'équipement des gladiateurs pour les combats dans l'arène était assez similaire et après chaque bataille, il était possible de ramasser les armes tombées sur le champ de bataille, pour une future utilisation. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'armement a considérablement évolué, notamment par le développement et l'utilisation massive d'armes à feu utilisant de la poudre. Elles deviennent pratiquement les seules armes de jet (armes utilisant des projectiles) employées. Dans le cas du combat naval, des armes légères comme des mousquets ou des pistolets pouvaient être utilisées, mais surtout pour le combat de près ou l'abordage, mais par principe elles consommaient des projectiles et de la poudre, ce qui veut dire que même si les pirates avaient ou se procuraient ces armes, mais qu'ils venaient à manquer de balles ou de poudre, alors ces armes devenaient inutiles. Mais pour s'approcher et arriver au point d'un abordage, une autre arme était utilisée qui possédait une plus grande portée et un plus grand pouvoir destructeur, le canon. Lui aussi consommait de la poudre, en plus grande quantité qu'une arme légère et différents types de munitions, comme des boulets, des chaînes ou de la mitraille. Un manque d'une de ces deux composantes rendait les canons inutiles. De plus, l'architecture navale ne permettait à un navire de n'embarquer qu'un certain nombre de canons d'un certain calibre. Des canons trop puissants pouvaient endommager les membrures, qui sont l'ossature du navire et donc mettre en péril son intégrité structurelle. De plus, des canons mal placés, notamment trop au-dessus de la ligne de flottaison, pouvaient changer le centre de

¹²²⁷ PLUTARQUE, Crassus, 9:7.

gravité du navire et risquer de le faire chavirer. Il y a de nombreux exemples de ce genre de catastrophes, une des plus célèbres est peut-être le naufrage du navire de guerre le Vasa en 1672. La plupart des navires pirates étaient des navires marchands capturés ou de petites unités, avec ces considérations techniques, il était difficile pour les pirates d'égaliser la puissance de feu des frégates des marines de guerre de l'époque, sans parler des navires plus puissants, cela les empêcha de remporter des victoires militaires.

Les deux points où la comparaison semble possible et où des similitudes apparaissent seraient donc le risque de contagion qui à grande échelle aurait pu être dangereuse et la rigueur de la justice faite à ces mouvements. À la fin de la 3^e Guerre Servile, les autorités romaines ont fait un véritable exemple des esclaves capturés, le long de la route qui reliait Rome à Capoue, ils dressèrent des croix pour y crucifier environ 6 000 esclaves capturés. C'est un châtement particulièrement cruel et douloureux, mais surtout, il s'agit d'une mort jugée infamante. De plus, ce châtement fut public et visible afin de réaffirmer la puissance de la République, mais aussi de montrer ceux qui attendaient tous ceux qui voudraient remettre en cause l'ordre établi et aussi mettre en péril une des principales sources de revenus de la société romaine, les vastes exploitations agricoles et la main d'œuvre peu ou pas coûteuse. Dans le cas des pirates le châtement courant était la pendaison, ce qui pour les XVII^e et XVIII^e siècles était considéré comme une mort infamante. La lettre du gouverneur de Virginie citée précédemment affirme qu'il a suivi cette procédure régulièrement et de manière très publique afin de faire des exemples.

- **Les conséquences : les stations navales.**

La volonté de sécuriser le commerce colonial a eu un impact sur le recrutement naval. Le premier et peut-être le plus évident est le fait qu'en supprimant la piraterie, la société supprime une des tentations et une des possibilités pour les marins de servir en dehors de la marine marchande ou de la marine de guerre. De plus, cela protège aussi la marine marchande contre les violences agressions pirates qui pouvaient résulter par la mort de certains marins qui étaient alors perdus pour le service.

Cependant le combat contre la piraterie eut aussi d'autres impacts sur le recrutement maritime. Un point est particulièrement visible du côté britannique avec la création de bases navales permanentes, on parle alors de stations navales. Ce thème est actuellement un sujet

d'étude et de thèse dans le TEMOS / Temps, Mondes, Sociétés, avec la thèse : *Océans et marines en paix. Missions et stations navales du XVIII^e siècle, étude comparative France et Angleterre (1763-1793)* par Edern OLIVIER-JEGAT sous la direction de Sylviane Llinares.

Une de ces stations navales se situait sur l'île d'Antigua dans les petites Antilles. Les anciennes installations de la Royal Navy dans cette partie d'Antigua portent le nom de Nelson Dockyard, en référence à l'Amiral Lord Horatio Nelson (1758-1805) qui fut commandant de la flotte Britannique dans la Caraïbe de 1784 à 1787. Le site se trouve dans la région qui porte le nom d'English Harbour, le « port anglais » mais les infrastructures sont en réalité plus anciennes. La construction du chantier naval « moderne » commença en 1740 en s'appuyant grandement sur une main d'œuvre servile.

Cette structure offre de nombreux avantages qui peuvent avoir un impact, même indirect sur le recrutement, ne serait-ce qu'en limitant le besoin en nouveau marin.

Grace à ce port et chantier naval les flottes Britanniques présentent dans la Caraïbe disposait d'un point facile d'accès pour se réapprovisionner en vivre et en eau potable, notamment fruits ou légumes frais, nécessaires pour éviter des maladies comme le scorbut. De plus, il y avait un hôpital, construit entre 1755 et 1765 pour offrir de meilleurs soins aux marins que ceux qu'ils auraient pu recevoir en mer. Antigua n'est pas le seul lieu où un navire pourrait faire tout cela aux Antilles puisque chaque île dispose au moins d'un port pour l'exportation des productions coloniales. Cependant, à Antigua, les vivres et l'eau étaient faciles d'accès et réserver pour la Royal Navy dans des entrepôts, limitant ainsi le problème de concurrence avec la marine marchande. L'impact de cela sur le recrutement naval est que cela offre de meilleures conditions de vie aux marins et surtout un approvisionnement plus régulier en vivres et eau, ce qui va pouvoir limiter les pertes en marins dus à certaines maladies et donc limiter le besoin d'en recruter des nouveaux.

Le choix d'Antigua est stratégique. En effet, son emplacement entre les Îles au vent et les Îles sous le vent, permettaient à la Royal Navy de tenir la mer à proximité des voies maritimes les plus fréquentées, là où il y avait plus de chance de voir une attaque pirate. Cela crée deux autres avantages. Tenir la mer limite en partie les risques de désertion. En effet, si le seul point de contact avec la terre ferme est un port militaire, il est plus difficile de s'enfuir pour servir sur un navire marchand, ou encore de se cacher. De plus, tenir la mer avec une possibilité de se réapprovisionner ou réparer le navire à proximité permettait d'éviter d'avoir à naviguer vers les bases navales d'Amérique du Nord comme New-York ou Halifax, ou encore vers les ports européens. Cela aurait représenté de long voyage en fonction du vent et donc augmenter

le risque de perdre des marins à cause de maladies ou de blessures, ou encore la désertion qui y serait plus facile. Le chantier naval d'Antigua permit aussi la création locale d'activités et professions liées au monde de la mer comme les charpentiers ou les forgerons. Certains d'entre eux ont pu s'engager par la suite dans la Royal Navy. Cette île faisait parti de la station des îles sous le vent (*Leeward Islands*) qui comprenait également la Barbade et Sainte-Lucie. En termes de force en présence en 1755, la Royal Navy avait un navire de ligne sur la station des îles sous le vent, le HMS Advice, de 50 canons¹²²⁸. Cette liste concerne seulement les navires de ligne et ne prend pas en compte les frégates ou les autres unités plus petites. Plusieurs frégates ont servi sur cette station à différentes périodes comme par exemple la frégate HMS Hind en 1774¹²²⁹

Ce n'est pas la seule station navale de la Royal Navy à ce situé dans la région des Antilles. En effet, historiquement, la première d'entre elles fut la Jamaïque, fondée en 1655 et active jusqu'en 1830. Cette station navale avait mauvaise réputation à cause des maladies tropicales ainsi par exemple en 1742, il n'y avait sur la station qu'environ 3 000 marins en état de servir sur les 6 620 marins présents¹²³⁰. C'est pour cela qu'un hôpital naval fut construit en 1745. Cependant, il apparaît que cet hôpital n'a pas été bien conçu notamment en terme du lieu choisit pour sa construction, ce qui faisait que de nombreux patients ammenés à l'hôpital pour des maladies ou des blessures advenues à bord des navires contractaient des maladies tropicales additionnelles une fois arrivés à l'hôpital. C'est pourquoi un rapport fait à l'Amirauté en 1749 exprimait l'opinion que cet hôpital était plus un problème qu'un avantage pour le service¹²³¹. En termes de forces navales en temps de paix, il apparaît qu'en 1755 avant le début de la Guerre de Sept Ans la Royal Navy maintenait un navire de ligne à la station de la Jamaïque, le HMS *Severn* de 50 canons. Cette liste concerne seulement les navires de ligne et ne prend pas en compte les frégates ou les autres unités plus petites. Il est assez compliqué d'avoir des informations sur les plus petites unités, mais on trouve des traces de services de ces croiseurs comme la frégate HMS *Fox* qui servit sur la station de la Jamaïque entre 1748 et 1751¹²³², il serait également possible de citer la frégate HMS *Hind* qui servit à la Jamaïque de 1752 à 1756¹²³³. Au moment de la guerre de Sept Ans, ce sont presque les seules bases et stations

¹²²⁸ Jonathan R. DULL, *The Franch Navy and the Seven Years' War*, Op cit, p 262.

¹²²⁹ Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792*, Op cit, p257.

¹²³⁰ Daniel BAUGH, *British Naval Administration in the Age of Walpole*. Princeton University Press 1965, p 217.

¹²³¹ ADM 1/234, Letters from Senior Officers, Jamaica: including Admirals Knowles and Townshend, 15 January 1749.

¹²³² Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792*, Op cit, p257.

¹²³³ Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792*, Op. cit..

navales permanentes dans la région Amérique. Cependant d'après la liste en annexe de l'ouvrage de Jonathan R. Dull, il y avait 11 navires de ligne de la Royal Navy au large de terre-neuve et 2 navires de ligne dans la Baie de la Chesapeake¹²³⁴.

Toujours pendant ce conflit, la Royal Navy développa une station navale permanente à Halifax, en Nouvelle-Écosse, au Canada. L'établissement permanent date de 1758 et resta en service pendant toute la période de cette étude, et même au-delà puisqu'elle ferma en 1905. Un échantillon de navires basés à la station d'Amérique du Nord et réalisé par le musée d'histoire maritime de Nouvelle-Écosse donne une idée des forces en présence juste avant la Guerre d'Indépendance Américaine¹²³⁵. Ainsi, il y avait à Halifax en 1775 au moins un navire de ligne de 64 canons, 2 frégates de 32 et 5 unités plus petites soit un total de 3 469 marins. La Royal Navy était également présente en Inde, mais elle n'avait pas à proprement parler de stations navales sur place. En effet, l'Inde est gérée par l'East India Company. Cependant juste avant le début de la guerre de Sept Ans, la Royal Navy avait déployé deux navires de ligne dans l'Océan Indien. Le but était bien sur de protéger les intérêts de l'East India Company même si cette dernière disposait de navires armés.

Enfin, plus proche de l'Europe, la Royal Navy disposait de deux bases navales en Méditerranée, toutes les deux avaient été capturés à l'Espagne en 1708 pendant la Guerre de Succession d'Espagne. Il s'agissait de Gibraltar et de Port Mahon à Minorque. Gibraltar reste encore sous contrôle britannique à ce jour, mais Port Mahon a changé plusieurs fois de maître. En effet, l'île fut capturée par la France en 1756, ce qui valut à l'amiral Byng d'être exécuté. À la fin de la guerre de Sept Ans, elle fut rendue par la France à La Grande-Bretagne, avant d'être envahie à nouveau par une force combinée Franco-Espagnole en 1782 en cédé à l'Espagne lors du Traité de Paris en 1783. D'après la liste donnée par J. R Dull dans son ouvrage sur la Marine Française pendant la guerre de Sept Ans, seulement un navire de ligne était stationné en Méditerranée en 1755¹²³⁶.

Il ne faudrait pas mettre de coter la France. Il apparaît que cette puissance navale n'avait pas de stations navales permanentes sur le modèle britannique au moment de la guerre de Sept Ans. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il n'y avait aucun déploiement de navires français en dehors de la France en temps de paix. En effet pour 1755, on peut observer deux navires de ligne déployés aux Antilles. La France disposait de plusieurs points d'ancrage dans la région,

¹²³⁴ Jonathan R. DULL, *The Franch Navy and the Seven Years' War*, Op cit, p 262.

¹²³⁵ <https://maritimemuseum.novascotia.ca/desertion-identity-and-north-american-squadron-1765-1783>, consulté le 03/07/2017 à 08.44.

¹²³⁶ Jonathan R. Dull, *The Franch Navy and the Seven Years' War*, Op cit, p 262

en Guadeloupe, en Martinique ou à Sainte-Lucie. Il existe aux Archives Nationales, à Paris, la série B5 qui est le regroupement des listes d'armements français à différentes dates ou périodes. Ces listes sont assez précises, elles font un état des bâtiments en janvier et un autre en décembre pour Toulon en 1766¹²³⁷, dans d'autres cas pour tous les mois de l'année comme à Brest et elles détaillent les bâtiments par catégorie et donnent leur capacité à servir ou non. Malheureusement, la plupart des informations concernent les trois grands ports de guerre français, Brest, Rochefort et Toulon. On peut également trouver des informations sur Nantes, le Havre, Bordeaux ou encore Dunkerque. Il en est de même pour d'autres années comme 1760¹²³⁸. Cependant, toujours dans cette série, un mémoire met en avant le fait qu'en temps de paix, des navires de la Marine Royale étaient envoyés pour servir dans les colonies. Ce mémoire proposait également de limiter la durée de ces campagnes à 5 mois par mesure d'économie¹²³⁹.

Dans son ouvrage sur la marine, Ismael Bélisle affirme que la France disposait d'un réseau de bases navales et de ports d'appui coloniaux, aux Antilles il s'agissait de Saint-Domingue, la Guadeloupe et la Martinique. Dans l'Océan Indien, il s'agissait de l'Île Bourbon et de l'Île de France, qui s'appellent aujourd'hui La Réunion et l'Île Maurice¹²⁴⁰. Cependant, il ne rentre pas dans les détails notamment en termes de chronologie et ses informations semblent être démenties par d'autres sources. Il est à noter qu'il oublie de mentionner Louisbourg en Nouvelle-France (Canada). Ce site avait été fondé spécialement par la Marine Royale pour être un port fortifié qui garderait l'entrée du Saint-Laurent et donc du Canada par la mer, le site fut choisi en 1713, après le Traité d'Utrecht, qui mit fin à la Guerre de Succession d'Espagne, pour compenser notamment la perte de Port-Royal, qui est plus connue aujourd'hui sous le nom d'Annapolis, mais les travaux ne commencèrent qu'en 1721 et durèrent dix ans¹²⁴¹. Toutefois, la notion de base navale est un peu remise en question par Olivier Chaline. Le 11 mai 2012, dans le cadre de la session de printemps de la Société générale à Anderson House, le professeur Olivier Chaline a présenté une conférence sur le thème de la marine Royale dans la guerre d'indépendance. Durant cette conférence, il met en avant que dans les Antilles, la France ne disposait pas de réelle base navale comme pouvait avoir l'Espagne ou la Grande-Bretagne¹²⁴².

¹²³⁷ AN Marine, B⁵ 5

¹²³⁸ AN marine B⁵ 4

¹²³⁹ AN Marine B⁵ 4

¹²⁴⁰ Ismael BÉLISLE, *La Voile et le Canon*, *Op cit*, p 103.

¹²⁴¹ Jean BÉRANGER et Jean MEYER, *La France dans le monde au XVIIIe siècle*, *Op. cit.* p181.

¹²⁴² Olivier CHALINE, *Everywhere in the world. The French Navy and the American War 1778-1783*, <http://www.cincinnati.fr/histoire/320-everywhere-in-the-world-the-french-navy-and-the-american-war-1778-1783>, consulté le 23/8/17.

Une lettre du 6 août 1744, écrite par Champigny, gouverneur général des îles du Vent, protestait “contre l’absence de toute station navale permanente dans les parages de la Martinique et de la Guadeloupe”¹²⁴³.

¹²⁴³ Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, op cit, p 192.

Chapitre VII : la critique des systèmes de recrutement

A. Critiques légales et morales du recrutement maritime

- Une méthode de recrutement illégale ?

Dans la France de la monarchie absolue, le principe d'obligation de service est compréhensible. Elle s'établit autour de la volonté de centraliser le pouvoir et de s'appuyer sur une administration centrale et dans la mesure du possible unique. Ainsi, l'absolutisme royal en France est clairement une force de centralisation. Pour certains historiens, la gestion des armées et de la guerre est une des raisons pour la naissance de cette forme de monarchie. En effet, Giddens avance qu'à côté de la capacité accrue des États à pacifier la société à l'intérieur de frontières de mieux en mieux définies, le processus de territorialisation aurait créé un système international de type moderne, constitué d'États souverains¹²⁴⁴. Pour la tradition allemande mettant de l'avant le « primat de la politique étrangère »¹²⁴⁵, ce système international aurait été caractérisé par une compétition accrue entre les États qui aurait nécessité une centralisation politique et un renforcement de l'autorité. Ainsi, la logique inhérente à la compétition internationale et à la militarisation aurait contribué à produire une nouvelle forme d'État ayant plus de moyens, plus centralisé et doté d'une autorité centrale forte. Pour beaucoup d'historiens, la pratique de l'absolutisme s'accompagne également d'une rationalisation du droit et du développement de la bureaucratie, on peut même parler de bureaucratisation. Ainsi, le recrutement maritime peut être considéré comme une illustration de la mise en place de l'absolutisme en France.

¹²⁴⁴ Anthony GIDDENS. *A contemporary critique of historical materialism*. Volume Two, Cambridge; Oxford : Polity Press 1996.

¹²⁴⁵ Peter H. WILSON, *Absolutism in central Europe*. Coll. « Historical connections ». London ; New York : Routledge, 2000.

- **Opposition avec la loi britannique.**

En Grande-Bretagne, la situation est différente. Le pays a connu une évolution vers un régime nettement plus libéral. Elle commence en 1215 lorsque les Barons révoltés imposent au roi John 1er la signature d'une Grande Charte qui leur accorde ainsi qu'au Parlement un certain nombre de droits, c'est la première limitation du pouvoir royal. Mais ce n'est pas la seule ; par deux fois, la dynastie des Stuart tenta d'instaurer dans le pays une monarchie absolue sur le modèle franco-espagnol, mais aussi la religion catholique. C'est une chose qui ne fut pas acceptée par une partie de la population, mais aussi par le Parlement. Cela conduit à la première Révolution en 1642 qui se termine par le procès et la mort du Roi Charles 1er en 1649. Ses fils Charles II puis James II ne comprirent peut-être pas l'erreur du monarque précédent et leurs actions menèrent à la Glorieuse Révolution de 1688. Durant cette période il fut promulgué en Grande-Bretagne, deux textes fondateurs, *l'Habeas Corpus* et *le Bill of Rights*. Ils accordent dans le texte un certain nombre de droits et de libertés à tous les sujets britanniques, mais il persista de très graves discriminations à l'égard des minorités religieuses et notamment les catholiques. De ce point de vue, la Press pose un vrai problème, car elle sous-entendrait qu'il existerait une catégorie de la population qui ne jouirait pas des mêmes droits que les autres. Mais dans le cas présent, il s'agit d'une seule catégorie sociale qui ne serait pas protégée par les lois valables pour tous. Ce point est évoqué par un auteur britannique James Oglethorpe: "*How comes it then, that so very useful a part of his majesty as the sailors are, should be prest into the service denied their liberty and turned to slaves. For slavery is nothing more than service by force. The prest person is assaulted and seized on the king's highway and hurried into a floating prison without being allowed to speak to his friends*"¹²⁴⁶. Il est à noter qu'il utilise le mot prest et pas press en ancien anglais le mot prest aurait plutôt le sens d'un engagement volontaire contre une prime, mais au vu de ce qu'il exprime ce n'est pas ce sens-là qu'il faut retenir. Il est possible de traduire cet extrait: *et d'où vient-il qu'une partie aussi utile des sujets de Sa Majesté comme le sont les marins, puissent être pressé pour le service, reniant leur liberté et en faisant des esclaves ? L'esclavage n'est rien d'autre que le service de force. La personne pressée est assaillie sur la voie publique et envoyée dans une prison flottante, sans pouvoir parler ou écrire à ses amis.*

¹²⁴⁶ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang, Op cit*, Chapter 1, p25.

Le terme Habeas Corpus signifie ‘vous pouvez avoir le corps’. Il s'agit d'une ordonnance qui fait référence à l'article 39 de la Magna Carta qui stipule : ‘Aucun homme libre ne sera saisi, ni emprisonné ou dépossédé de ses biens, déclaré hors-la-loi, exilé ou exécuté, de quelque manière que ce soit. Nous ne le condamnerons pas non plus à l’emprisonnement sans un jugement légal de ses pairs, conforme aux lois du pays’. À l'origine, il s'agit de protéger les sujets royaux contre l'arbitraire des Barons, mais à cette époque, c'est seulement une prérogative royale. Pendant la période dite des tentatives absolutiste qui couvre les règnes de Charles II et de James II, le pouvoir royal trouvait le moyen de contourner cette disposition de la Grande Charte, notamment par le biais de la déportation outre-mer. Ce document de 1679 est une loi votée au parlement et qui s'intitule : une loi pour mieux assurer la liberté du sujet et pour la prévention des emprisonnements outre-mer. En fait elle dénonce les divers moyens qui sont utilisés pour contourner l'article 39 de la Grande Chartes. Elle fixe ensuite de nouvelles procédures afin de mieux protéger les sujets contre les abus, de sorte que le décret d'Habeas Corpus n'est plus une prérogative royale. Les dispositions en question prévoient notamment : « En l’absence de délit ou lorsque les charges sont manifestement insuffisantes, le juge fait libérer la personne. Sinon, sauf en cas de trahison ou pour les crimes les plus graves (félonies), le juge fixe une caution. La personne libérée sous caution ne peut être à nouveau incarcérée pour les mêmes motifs sans l’accord de la cour à laquelle appartient le juge qui a ordonné la caution. La caution doit être raisonnable », mais aussi : « Le lieu de détention d’une personne ne peut être changé que pour quelques motifs prévus par la loi. Elle ne peut en aucun cas être transférée outre-mer, ni en Écosse, hors du ressort des tribunaux anglais. »¹²⁴⁷.

La Glorieuse Révolution de 1688 et le *Bill of Rights* de 1689 vont encore limiter le contrôle du pouvoir exécutif. Dans le préambule de ce texte fondateur, on trouve la liste des mauvaises actions du roi James II qui ont conduit à sa déposition et son exil. Parmi celles-ci, on trouve : “*And excessive bail hath been required of persons committed in criminal cases to elude the benefit of the laws made for the liberty of the subjects; And excessive fines have been imposed; And illegal and cruel punishments inflicted; And several grants and promises made of fines and forfeitures before any conviction or judgment against the persons upon whom the same were to be levied; All which are utterly and directly contrary to the known laws and statutes and freedom of this realm*”.

¹²⁴⁷ Loi d'Habeas Corpus 1679.

Ce qui se traduit par : *Et il a été exigé des personnes mises en cause dans des affaires pénales des cautions excessives, en éludant le bénéfice des lois faites pour la liberté des sujets ; et des amendes excessives ont été imposées ; et des châtiments illégaux et cruels infligés ; et des promesses de subvention ont été faites sur les amendes et les confiscations avant même un jugement contre les personnes mêmes qui devaient les fournir ; tout cela est clairement et directement contraire aux lois connues, aux statuts et à la liberté de ce royaume. Ainsi, les articles 10 et 12 du Bill of Rights renforcent les dispositions contre les abus cités précédemment.*

Article 10 : « *That excessive bail ought not to be required, nor excessive fines imposed, nor cruel and unusual punishments inflicted* », « *qu'il ne peut être exigé de cautions, ni imposé d'amendes excessives, ni infligé de peines cruelles et inusitées* ».

Article 12 : « *That all grants and promises of fines and forfeitures of particular persons before conviction are illegal and void* » *Que les remises ou promesses d'amendes et confiscations, faites à des personnes particulières avant que conviction du délit soit acquise, sont illégales et nulles.*

Toutes ces dispositions sont garanties par le Parlement comme le montre l'article 13: "And that for redress of all grievances, and for the amending, strengthening and preserving of the laws, Parliaments ought to be held frequently;

And they do claim, demand and insist upon all and singular the premises as their undoubted rights and liberties, and that no declarations, judgments, doings or proceedings to the prejudice of the people in any of the said premises ought in any wise to be drawn hereafter into consequence or example ». *Qu'enfin pour remédier à tous griefs et pour l'amendement, l'affermissement et l'observation des lois, le Parlement devra être fréquemment réuni ; et ils requièrent et réclament avec instance toutes les choses susdites comme leurs droits et libertés incontestables ; et aussi qu'aucune déclaration, jugement, acte ou procédure, avant préjudicié au peuple en l'un des points ci-dessus, ne puissent en aucune manière servir à l'avenir de précédent ou d'exemple.*

Si l'on considère que James Oglethorpe a raison et que l'on doit assimiler la Press à une capture puis à un emprisonnement sur les pontons, alors un tel système va clairement à l'encontre des deux textes fondateurs, ce qui fait de la Press une disposition illégale.

Il est devenu important dans la pratique Historique contemporaine de chercher une certaine dose d'interdisciplinarité. Dans le cadre du recrutement maritime, l'interdisciplinarité peut souvent prendre la forme d'une étude du droit ancien et des divers lois relatives aux méthodes de recrutement que ce soit en France ou en Grande-Bretagne, c'est une chose qui a

été faite dans cet ouvrage, déjà de par l'étude de plusieurs de ces textes dont la mention de l'Habeas Corpus. Cependant, il est possible d'aller plus loin sur ce sujet et c'est ce qu'a fait Kevin Costello dans un article paru en 2008 : *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment, 1756-1816*¹²⁴⁸. Une grande partie de la chronologie de son article est similaire à la nôtre et peut donc être utile pour comparer le recrutement maritime dans le fait et dans le droit.

Au début officiel de la guerre de Sept Ans en 1756, il y eut en Grande-Bretagne une augmentation très imprévue du nombre de demandes d'Habeas Corpus de la part de marins et de soldats se considérant forcés ou pressés dans le service. Au cours du conflit ces demandes utilisées comme un remède contre l'impressment se multiplièrent¹²⁴⁹. Ce n'était pas à proprement parler une démarche nouvelle, en effet déjà durant la Guerre de Succession d'Espagne, il y avait eu de nombreux cas de demandes d'*Habeas Corpus* pour chercher à se libérer du service¹²⁵⁰. La pratique avait ensuite diminué puisque pendant la Guerre de Succession D'Autriche (1740-1748), on ne compte qu'un seul cas de demande d'Habeas Corpus, celui de Reynold en 1745¹²⁵¹ et il ne concerne même pas un marin, mais un soldat qui fut la victime d'un des rares exemples de conscription dans l'armée en Grande-Bretagne¹²⁵². Cela peut expliquer pourquoi la grande augmentation de demandes d'Habeas Corpus, ne fut pas prévisible pour le début de la guerre de Sept Ans. Dans de nombreux cas, ces demandes concernent des gens recrutés dans l'Armée, ce qui peut s'expliquer par le fait que les bataillons se trouvaient à terre où il était plus facile de déposer une plainte et de la voir suivre son cours judiciaire. Pour un marin, il y avait de nombreuses chances qu'il ne puisse pas toujours contacter le tribunal ou que le navire soit déjà parti en mer. Mais cela ne veut en aucun cas dire qu'il s'agissait d'une pratique exclusivement suivie par des soldats.

Le problème lié à ces demandes à la fois de la part des soldats et des marins arriva dans les chambres du parlement en 1758, ce qui est assez surprenant puisque qu'il n'y avait pas eu de mouvement de contestation de la part du public, ni même de mention du problème dans la presse avec les nombreux journaux britanniques de l'époque¹²⁵³. Cependant une fois qu'une

¹²⁴⁸ Kevin COSTELLO, *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment, 1756-1816*, The Journal of Legal History, Vol 29, N°2 August 2008 pp 215-251.

¹²⁴⁹ *Ibid.*, p 215.

¹²⁵⁰ Kevin COSTELLO, *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment*, *Op. cit.*.

¹²⁵¹ Trinn 1745, PRO KB 21/36.

¹²⁵² Kevin COSTELLO, *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment, 1756-1816*, *Op cit*, p 216.

¹²⁵³ *Ibid.*, p 219.

proposition de loi fut débattue devant la Chambre des Communes, alors la presse Anglaise prit le parti de la liberté¹²⁵⁴.

Le principal problème avec cette nouvelle loi était qu'il était devenu obligatoire de présenter le plaignant devant la cour, ce qui voulait dire le retirer de son régiment ou de son navire, avec tous les délais et le fait que cette obligation ne soit pas pratique. Le Comte de Newcastle et le Roi George II furent particulièrement furieux contre cette mesure et particulièrement sur le point que chaque plaignant devait être présenté devant la cour¹²⁵⁵. L'argument le plus frappant contre cette mesure vient de la Chambre des Lords et plus particulièrement de Mansfield CJ, sous les conditions de l'Habeas Corpus, a part pour les volontaires, pratiquement tous les soldats ou marins de la couronne pourraient utiliser cet argument pour être libéré du service, ce qui aurait pour conséquence un effondrement complet de toute l'organisation militaire¹²⁵⁶. Cet avis date de 1758, un moment où la Grande-Bretagne était lourdement engagée aussi bien au plan naval que militaire dans la guerre de Sept Ans. Après une longue bataille juridique, assez complexe, la loi de 1758 fut révoquée. Il n'y aura pas de nouvelle tentative pour l'implémenter, avant 1814, date du premier exil de Napoléon I^{er}.

Après 1758, il devint assez difficile de faire une demande d'Habeas Corpus pour des personnes pensant avoir été pressé dans le Service de façon illégale, notamment du fait de désaccords entre les juges sur la validité d'une telle mesure. Cependant, cela ne voulait pas dire la disparition totale des mandats d'Habeas Corpus dans l'armée ou la marine¹²⁵⁷, ainsi en 1779, le King Bench reçut vingt-quatre demandes d'Habeas Corpus¹²⁵⁸, avec une moyenne d'environ dix par trimestre. En fait dans le cas de la marine, l'Habeas Corpus restait la principale méthode pour essayer d'être libéré du service. Cependant l'Amirauté, consciente de cette pratique mis en place un formulaire pré-imprimé qui statuait que la personne en question était bien un sujet Britannique, avec une expérience de la mer et qu'il ne bénéficiait pas d'exemption, ce qui pour la plupart des cours de justice était suffisant pour invalider la demande d'Habeas Corpus¹²⁵⁹. Au-delà de cela, il y avait en fait peu de résistance officielle de la part de l'Amirauté, surtout dû à la crainte d'une procédure judiciaire contre elle en cas de tentative illégale de faire révoquer une demande d'Habeas Corpus par un faux formulaire. Toutefois, il faut noter que ces demandes d'Habeas Corpus restaient limité en nombre, il fallait d'abord que la personne en question ait

¹²⁵⁴ *Ibid.*, p 221.

¹²⁵⁵ *Ibid.*, p 222.

¹²⁵⁶ MSS Bundle 1352, Scone Palace, *Mansfield CJ's notes on Habeas Corpus*.

¹²⁵⁷ Kevin COSTELLO, *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment*, *Op. cit.* p 234.

¹²⁵⁸ Pro KB 36/246.

¹²⁵⁹ Kevin COSTELLO, *Habeas Corpus and Military and Naval Impressment*, *Op. cit.* p 238-9.

été pressé illégalement, c'est-à-dire qu'elle n'ait pas été à aucun moment de sa vie un marin. De plus, il fallait également que la personne, ou sa famille ait une certaine connaissance de la loi pour faire une demande auprès d'une cour de justice. Les demandes d'Habeas Corpus de la période ne remettent pas en cause la légalité même de l'impressment alors qu'il peut aujourd'hui apparaître comme contraire même au principe d'Habeas Corpus.

- **Comment justifier le maintien d'une mesure illégale ?**

J.R Hutchinson, qui a beaucoup travaillé sur le système de l'Impressment, est un auteur de référence sur le sujet. Il s'est demandé quand la Press est devenue une prérogative royale. Il donne une date précise, le 15 avril 1215. À ce moment de l'histoire, le roi ordonne sans compromis aux barons des vingt-deux ports de mer d'arrêter tous les navires et de les rassembler sur la Tamise avec leurs équipages. Une telle disposition ferait pour Hutchinson que les marins seraient exclus de la Magna Carta. Pourquoi l'affirme-t-il ? L'ordonnance d'Habeas Corpus relative à l'article 39 de cette Grande Charte est une prérogative royale, et donc un appel au roi. Or, dans ce cas particulier, comme c'est le souverain qui ordonne cette capture, il ne délivre donc pas d'ordonnance d'Habeas Corpus et cette action aurait pu faire jurisprudence. Donc si l'on considère que les textes suivants qui garantissent la liberté des sujets du royaume sont fondés sur la Grande Charte, alors l'exception faite pour les marins est maintenue et confirmée.

Cependant, ce genre d'argument ne tient pas devant un examen approfondi. En effet, si l'on regarde le titre même de l'Habeas Corpus de 1679 : une loi pour mieux assurer la liberté du sujet et pour la prévention des emprisonnements outre-mer. Tout comme le Bill of Rights cherche encore à renforcer la liberté. Certes il n'est jamais fait mention des marins, mais ils sont tous les deux écrits dans un sens général. Aussi, il est possible de dire que James Oglethorpe ait raison et que la press soit illégale.

Pourtant malgré son apparente illégalité, cette méthode de recrutement qui existait avant la période de notre étude, continue pendant celle-ci et ne s'arrêta pas même après la fin de la Guerre d'Indépendance américaine. De nombreuses critiques sur les lois britanniques de cette époque, en mettant en avant l'idée qu'elles sont faites par classes dirigeantes, pour classes dirigeantes. Sans revenir sur le bien-fondé de cette affirmation, il faut y voir un élément de réponse. Les gouvernements successifs de l'époque n'ignoraient pas que ce système de recrutement était largement mal vécu, très impopulaire et qui plus est en contradiction avec de

nombreuses valeurs propres à la Grande-Bretagne. Une telle situation aurait pu être tout à fait intenable. Or, ce n'est absolument pas le cas. La chose tient au fait que d'un point de vue électoral les marins représentent une catégorie négligeable¹²⁶⁰. Même si la société est plus libérale que dans de nombreux pays, le Parlement reste très influencé par l'aristocratie et le patronage. En effet, tout le monde ne possède pas le droit de vote, il est réservé aux propriétaires terriens. Cette 'carte électorale' ne prend pas réellement en compte la croissance de certaines villes liées au début de l'industrialisation. Cela conduit au problème des 'Rotten Boroughs' ou 'Pocket Boroughs', c'est à dire des *bourgs pourris* ou des *bourgs de poche*. Historiquement, un bourg est une ville qui a reçu une charte royale, qui faisait de la ville une nouvelle entité, indépendante de tout seigneur et ne relevant directement que du roi. Une telle charte permettait au bourg d'élire deux représentants à la Chambre des Communes. Or, les limites géographiques de ces bourgs n'ont pas évolué avec les agrandissements de certaines villes, ce qui fait qu'elles ne correspondaient plus du tout. De plus, une fois que la charte était donnée, elle restait en place, même si la ville perdait de son importance. C'est le cas par exemple d'Old Sarum. Au XII^e siècle, c'était une ville cathédrale particulièrement active, mais elle a été très vite abandonnée et a régressé avec la fondation de Salisbury ; toutefois, Old Sarum a gardé ses deux sièges.

Ces abus du bourg pourri et du bourg de poche sont des phénomènes qui ont été largement repris dans des œuvres culturelles britanniques. On le retrouve dans la série de Romans navals, de Patrick O'Brian. Même si c'est une œuvre de fiction, il faut la garder en tête. Enfin, on en trouve une trace dans l'Opérette de Gilbert et Sullivan *HMS Pinafore*¹²⁶¹:

'Sir Joseph Porter: I grew so rich that I was sent

By a pocket borough into Parliament.

I always voted at my party's call,

And I never thought of thinking for myself at all.

Chorus: And he never thought of thinking for himself at all.

Sir Joseph: I thought so little, they rewarded me

¹²⁶⁰ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang, Op. cit.* Chapter 1 p 26.

¹²⁶¹ Gilbert et Sullivan, *H.M.S. Pinafore; or, The Lass tête Loved a Sailor*, Opéra Comique en deux actes joué pour la première fois le 25 mai 1878 et qui connu 571 représentations, ce qui est la seconde pièce musicale en terme de diffusion à l'époque.

By making me the Ruler of the Queen's Nave!’

Ce que l'on peut traduire par :

‘Sir Joseph Porter: Je suis devenu si riche que j'ai été envoyé

Au Parlement par un bourg de Poche.

J'ai toujours votés aux ordres de mon parti,

Et je n'ai jamais pensé à penser par moi-même.

Chorus : et il n'a jamais pensé à penser par lui-même du tout

Sir Joseph Porter: J'ai tellement peu pensé, qu'ils m'ont récompensé

En me faisant gouverneur de la Marine de la Reine’

Le fait que toutes ces œuvres reprennent ce thème des bourgs pourris et des bourgs de poches, ainsi que leurs succès, montre l'impact de cette pratique sur la société. Deux de ces œuvres culturelles ont un rapport avec le monde de la marine. Certes, il s'agit d'œuvres de fiction, mais elles mettent néanmoins en avant une certaine forme de réalité, ne serait-ce que la perception que s'en faisait la population à l'époque. Il est clair que régime parlementaire en Grande-Bretagne dans la seconde partie du XVIII^e siècle est loin d'être représentative de la société britannique. Le mode électoral apparaît comme étant largement en faveur des classes aisées. Or, dans son ouvrage, Daniel James Ennis dit que pour les classes sociales élevées, ainsi que pour la classe moyenne, la vision de la presse n'est pas celle d'un instrument d'oppression, il s'agit plutôt d'une garantie de l'ordre social. Un des rôles de la Royal Navy est de protéger le commerce maritime. Ce commerce est une grande source de revenus pour le pays et donc ils en bénéficieront d'une façon ou d'une autre. De plus, la presse représente l'avantage de disperser ce qui est considéré comme la racaille et de l'emmener au loin. La perception des marins par la population n'est pas très bonne. En effet, comme l'affirme N.A.M. Roger par son titre *Le Monde de Bois*¹²⁶², il y a une large incompréhension et ignorance des Terriens sur les choses de la mer. La seule chose que ces Terriens peuvent voir, c'est le comportement des marins lorsqu'ils sont

¹²⁶²N.A.M. ROGER, *The Wooden World*, Op cit.

à terre. Souvent il va quelque peu à l'encontre de la morale de l'époque et peut aussi représenter un trouble de l'ordre public. Un marin à terre va faire la fête, boire, dépenser son argent, courir les filles... Ce sont de bonnes choses pour les taverniers et les prostituées, mais pas pour la bonne société. Il faut bien évidemment replacer la chose dans son contexte. Un marin qui rentre au port et qui est libéré du service ou même qui est en permission est dégagé de la très dure discipline navale, de la vie en mer qui est difficile. En effet, un marin risquait des brimades, telles que des coups de cordes ou de cannes, et s'il enfreignait le code de justice, il pouvait être mis à mort ou recevoir des coups de fouet. Il ne dispose que de 14 pouces d'espace pour dormir, il mange une nourriture souvent rassie, il n'est jamais vraiment sec... Après ce type de conditions de vie, il cherche à profiter et à s'amuser, avant de retourner à une vie difficile. S'il a empoché des parts de prises, il y a de fortes chances qu'il les dépense à ce moment-là.

Ce comportement va à l'encontre de la pensée de l'époque. Comme le dit un grand penseur et philosophe de ce siècle, l'un des droits les plus fondamentaux pour l'homme est la propriété privée. Il s'agit d'un droit que l'État, institué par le peuple, doit nécessairement protéger. Dans la doctrine de Locke, il est un droit quasi-absolu : 'Le pouvoir politique a le devoir de faire des lois afin de réglementer et de protéger la propriété.' Cette pensée libérale s'accorde parfaitement au courant d'évolution sociale de l'époque. C'est à partir du XVII^e siècle que la bourgeoisie marchande commence à prendre une véritable importance, au XVIII^e siècle cette classe sociale s'affirme de plus en plus, enrichie notamment par le grand commerce maritime et notamment le commerce triangulaire. En Grande-Bretagne, elle devient après 1688 une classe très importante du fait de sa représentation au Parlement. En France, la bourgeoisie ne peut normalement pas accéder au pouvoir. Dans ce système, le pouvoir politique revient au clergé et à la noblesse. Le premier n'est pas un état de naissance, mais cela ne veut pas dire que c'est un lieu d'égalité, car dans le système français, la plupart des hauts postes de cet ordre sont réservés à des personnes de noble naissance. La noblesse est traditionnellement auquel on accède par la naissance, sauf dans de rares cas d'anoblissement. Le besoin d'argent récurrent de la monarchie fit qu'elle mit en vente certaines charges de l'administration. C'est ce que l'on appelle la vénalité des offices. Souvent, ces charges étaient anoblissantes. Colbert, le principal ministre de Louis XIV et à l'origine de nombreux textes et réformes dans le domaine maritime, était originaire de la grande bourgeoisie marchande et en partie à la noblesse de robe. Ainsi même dans un système qui paraît moins ouvert tel que celui de la France, la bourgeoisie est largement représentée et dispose de moyens d'arrivée à des positions de pouvoirs. Elle essaye

aussi de copier la noblesse et ses façons de vivre, Molière s'en moque brillamment dans une de ses plus célèbres comédies : *Le Bourgeois Gentilhomme*. Cette connexion avec cet ordre de la société notamment par le biais de prêtres, peut donner une certaine influence à la bourgeoisie, à condition bien sûr qu'elle soit moins bête que le fameux Monsieur Jourdain. Tout cela crée les conditions d'un attachement à la propriété privée. Il est bon de signaler également que le clergé et la noblesse sont d'importants propriétaires terriens, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, là encore la propriété privée est importante. Il faut donc la défendre. Ce souci, de défendre la propriété s'accompagne chez Locke du projet de mettre en place des dispositifs d'exclusion : la mise en place de procédure de surveillance et d'enfermement des plus pauvres. Il s'inscrit dans le cadre du grand courant européen du grand enfermement. Partout, à la même époque ont été adoptés des édits et des lois, visant à empêcher les pauvres de mettre en cause les propriétés établies. John Locke envisageait par exemple de créer des colonies pénitentiaires pour exiler les pauvres récalcitrants.

Michel Foucault dans ses travaux visant à faire une histoire des systèmes de pensée et plus particulièrement dans son ouvrage *Surveiller et Punir* formule la théorie du Grand Renfermement. Concrètement, cette idée débouche sur l'envoi de force de prostituées et de pauvres pour peupler les colonies du Canada (lorsque celui-ci était français) et en Louisiane, comme le montre la gravure ci-dessus. En 1663, quand le Canada est transformé en province royale, on compte six colons en âge de se marier pour une seule femme blanche. En vue de réduire ce déséquilibre et d'assurer le peuplement de la colonie, Louis XIV subventionne, entre 1663 et 1673, le passage en Nouvelle-France de près de 770 jeunes femmes. Quand les finances le permettent, il leur accorde une dot de 50 livres destinée à faciliter leur mariage et leur établissement. Ces filles, contrairement à une légende tenace, ne sont pas des prostituées, mais bien souvent des orphelines élevées à l'Hôpital général de Paris. Une fois débarquées au Canada, elles se marient dans les mois qui suivent avec l'un des nombreux prétendants que compte la colonie. Au début des années 1680, Louis XIV cherche à compléter cette politique de 'féminisation' en offrant le 'présent du roi' — une dot de 50 livres également — à toute candidate autochtone à l'intermariage. En Louisiane, on fait aussi appel aux Filles du roi – ou 'filles à la cassette', comme on les y appelle – à l'époque de la Compagnie d'Occident : 120 jeunes femmes volontaires sont ainsi transportées entre 1719 et 1721. La Louisiane quant à elle, est prise en charge, à l'initiative de John Law, par une compagnie de commerce appelée Compagnie d'Occident (puis Compagnie des Indes en 1719). Le Mississippi devient alors une

colonie de peuplement. Des sociétés de colonisation recrutent de nombreux engagés pour mettre en valeur leurs concessions. Pour peupler la colonie, on fait aussi appel, comme au Canada, à des filles du roi — ou ‘filles à la cassette’ —, et l’on recourt à l’émigration forcée en profitant de la politique de bannissement mise en place par la Régence pour se débarrasser d’individus indésirables. Quelque 1 300 faux sauniers, fraudeurs de tabac, déserteurs et mendiants, mais aussi 200 jeunes femmes ‘de mauvaise vie’, sont ainsi envoyés en Louisiane, comme le montre la gravure ci-dessous¹²⁶³.

Pierre DUPIN, Antoine WATTEAU, *Départ pour les isles*, BNF Gallica,



[ark:/12148/btv1b6700383p](https://nau.ark:/12148/btv1b6700383p)

C'est le cas également de la colonisation australienne qui fut faite par l'envoi de *convicts* c'est-à-dire à dire des prisonniers. La colonisation de ce continent commence en 1788 par une colonie pénitentiaire à Port Jackson et Botany Bay, future Baie de Sydney. En plus de 80 ans, plus de 160 000 *convicts* furent déportés en Australie¹²⁶⁴. Ce qui est évoqué ici est en quelque sorte la version extérieure du Grand Renfermement par la déportation outre-mer, alors que sa

¹²⁶³ Pierre DUPIN, Antoine WATTEAU, *Départ pour les isles*, BNF Gallica, [ark:/12148/btv1b6700383p](https://nau.ark:/12148/btv1b6700383p).

¹²⁶⁴ Archives consultables sur le site britannique ancestors.co.uk.

version intérieure, par la réclusion des groupes à risque, a été inaugurée en Angleterre dès le XVI^e siècle, bien avant sa généralisation dans la France de Louis XIV. Au XVIII^e siècle en Angleterre, cette réclusion se caractérise notamment par les « Workhouses ». L'Australie orientale est peut-être l'exemple le plus connu du côté britannique, mais ce n'est pas le seul. La Grande-Bretagne mit également en place d'autres déportations. Le principe de cette politique exista pour punir à la fois les crimes majeurs et les plus petits en Grande-Bretagne et en Irlande entre le XVII^e et le XIX^e siècle. La Grande-Bretagne mit en place une déportation vers l'Amérique du Nord. Le Transportation Act fut voté en 1718 et en 1720 il fut étendu pour permettre le paiement de marchands transportant des criminels. La loi de 1718 prévoyait des déportations de sept ans, et revenir avant la fin de ce temps était considéré comme un crime passible de la peine capitale. Cette déportation en Amérique du Nord perdura jusqu'à la Guerre d'Indépendance en 1776¹²⁶⁵. C'est la défaite dans ce conflit qui contraignit l'Angleterre à chercher de nouveaux endroits de déportation puisqu'elle ne pouvait plus le faire en Nouvelle-Angleterre. Le Docteur John Dunmore Lang¹²⁶⁶ estima qu'il y eut plus de 50.000 personnes déportées vers l'Amérique du Nord, mais ce chiffre n'a jamais pu être vérifié. Ce n'est pas le seul lieu de déportation, mais les autres lieux sortent trop du cadre temporel de cette étude. Toutefois il est possible de citer les îles Andaman en Inde.

Ainsi, il faut replacer le service obligatoire des marins dans ce contexte de contrôle de la société. C'est un facteur qui peut expliquer qu'en France comme en Grande-Bretagne, on n'est pas réellement pris la défense des marins. Mais ce n'est pas là le seul facteur. Si personne ne veut défendre les marins, ils ne peuvent pas non plus se défendre eux-mêmes. Le processus électoral ne leur permet pas de s'exprimer, car l'écrasante majorité d'entre eux n'a pas le droit de vote. Certaines personnes ayant un rapport avec le monde de la mer peuvent avoir ce droit, c'est le cas des capitaines de vaisseau, ou encore des amiraux, qui eux peuvent avoir la fortune nécessaire pour satisfaire aux conditions de cette forme de suffrage censitaire. Toutefois, il apparaît qu'ils ne vont pas s'opposer à la press car elle vitale pour l'institution dont ils dépendent.

Ainsi, la press peut se maintenir, car politiquement parlant les marins représentent une catégorie négligeable de la population. Le gouvernement, tout comme l'Amirauté, est bien

¹²⁶⁵ A. Roger EKIRCH. *Bound for America. The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718-1775*, Oxford University Press, 1990.

¹²⁶⁶ John Dunmore LANG (1799-1878) fut un pasteur presbytérien, un écrivain et activiste Australien, le premier à chercher l'indépendance du pays.

conscient que cette mesure est mal acceptée, mais il s'agit d'un mal nécessaire, important pour la défense et la sauvegarde du pays.

Cette dernière idée met en avant un principe du droit latin : *quod est necessarium est licitum*¹²⁶⁷. Or depuis la République d'Olivier Cromwell, la Grande-Bretagne cherche à limiter si ce n'est supprimé les armées régulières sur son sol métropolitain par peur que quelqu'un ne l'use pour restreindre les droits des parlements. De fait, la Royal Navy représente la première, mais aussi la seule ligne de défense contre des possibles invasions. De plus, en cas de guerre, il fallait protéger la marine marchande et les colonies ce qui dépendait d'une marine forte. Tous ces éléments faisaient que la marine de guerre était nécessaire.

Enfin, il y a un autre élément légal à prendre en compte, c'est celui du droit coutumier, qui veut que quelque chose devienne légal s'il est pratiqué sans discontinuer pour une longue période de temps. Cela ne peut pas s'appliquer strictement au système de l'impressment. En effet, il s'est pratiqué en Angleterre puis en Grande-Bretagne depuis le Reine Elisabeth Ier jusque 1815, ou tout du moins depuis la Restauration (1660) et 1815, cela couvre la longue période de temps. En revanche, il n'est pas possible de dire qu'il s'est pratiqué sans discontinuer ; à chaque période de paix, il n'était plus nécessaire, car la marine trouvait suffisamment de volontaire et donc il n'était plus utilisé ce qui créait une cassure.

- **Le recrutement naval, responsable de la misère des marins et de leurs familles.**

• **En Grande-Bretagne.**

Il est dit que Mary Jones maudit la justice quand sa sentence tomba¹²⁶⁸. Cette jeune Irlandaise était accusée d'avoir volé quatre pièces de mousseline dans la boutique d'un drapier à Ludgate Hill. Pour sa défense, elle clama avoir toujours été une femme des plus honnête, mais que 'l'impressment' de son mari l'avait conduit elle et ses deux enfants au bord de la famine. Elle était à peine plus qu'une adolescente quand elle dut faire face à la saisie de ses meubles et de ses quelques biens pour payer la petite dette de son mari ; elle fut jetée hors de son logis et

¹²⁶⁷ Ce qui est nécessaire est légal

¹²⁶⁸ Horace BLEACKLEY, *Life of John Wilkes*, Londres, 1917, p 268, cité in Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, London, Continuum, 2007, p 1.

forcée de mendier dans les rues¹²⁶⁹. À la fin, elle devint désespérée et avec Ann Styles, une logeuse venant de la même maison d'Angel Alley dans le Strand, elle conspira pour voler afin d'améliorer sa vie. Lors de son procès à Old Bailey, le 11 septembre 1771, il apparut que leur plan fut maladroitement exécuté, ce qui explique pourquoi son délit fut aisément découvert. Après un mois passé dans la prison de Newgate, Mary Jones fut condamnée à mort pour vol à l'étalage, tandis que sa complice fut acquittée. On raconte qu'elle allaita son plus jeune enfant jusqu'à ce que le bourreau ait placé la corde autour de son cou. Cela illustre la dureté des autorités face aux classes les plus pauvres de la société, ce qui rejoint ce que les déportations et les colonies pénitentiaires. D'après les journaux, il n'y eut pas de protestations contre sa pendaison à Tyburn. Il n'y eut pas non plus d'efforts de la part des deux shérifs John Wilkes et Frederick Bull pour intervenir en sa faveur, bien qu'ils aient tous les deux émis une opposition orale à la press, au point de d'en mettre en question la légalité. En revanche, ce qui frappa la presse, c'est que les deux shérifs pouvaient amener la condamnée à Tyburn sans soutien militaire. La présence de la troupe à certaines exécutions publiques avait terni la réputation de la loi, mais également des précédents désagréables pour une cité aussi attachée à la liberté que peut l'être Londres. 130 ans auparavant elle avait fermé ses portes au roi Charles Ier¹²⁷⁰.

Le cas de Mary Jones aurait pu tomber dans l'oubli, en n'étant qu'une histoire parmi d'autres de familles à qui une situation similaire était arrivée. Pourtant, ce ne fut pas le cas, car il aurait pu inspirer un Victor Hugo tant cette affaire rappelle un certain Jean Valjean. Ainsi, six ans plus tard, sir William Meredith, lors d'un débat à la chambre des Communes sur la peine de mort, utilisa l'exemple de Mary Jones. Selon lui, elle aurait mérité de la compréhension pour son acte, car elle faisait face à la perte du revenu de son foyer par 'l'impressment' de son mari lors de la crise des îles Malouines (Falkland Islands crisis) des années 1770-71. Ces dates mettent encore une fois en avant la multiplication des conflits et des risques de conflits au XVIII^e siècle. L'argument de William Meredith était le suivant : "The state bereaved the woman of her husband and the children of a father; the law deprived the woman of her life and the children of their remaining parent. Take all the circumstances together; I do not believe that a fouler murder was ever committed against law than the murder of this woman by law."¹²⁷¹ Ce que l'on peut traduire par : *L'Etat a privé la femme de son mari et les enfants d'un père. La loi prit la*

¹²⁶⁹ Old Bailey Proceedings, 11 Septembre 1771, OldBaileyonline, trial of Mary Jones (t17710911-32) ; *Cobbett's Parliamentary History*, 19 (1777), 237-8, *Newcastle Chronicles*, 3 juin 1797 cité in Nicholas Rogers, *The Press Gang, Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, Op cit, p 1.

¹²⁷⁰ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit. .

¹²⁷¹ *Cobbett's Parliamentary history*, 19 (1777), 238, cité in *Ibid.*, p 2.

vie de cette femme et priva les enfants de leur seul parent restant. Toutes les circonstances prises ensemble, je ne pense pas qu'un meurtre plus fou fut commis contre la loi que le meurtre de cette femme par la loi.

Cependant, cet argument ne porta pas dans une société dure comme celle de l'époque. De plus, les marins n'appartenaient pas à une catégorie sociale qui pouvait peser sur la vie politique, au point de dire que c'était une catégorie négligeable. En face, il y avait les intérêts des banquiers, des bijoutiers et d'autres boutiquiers affluents qui se plaignaient que le vol atteignait des proportions endémiques. Ce facteur est un vrai signe de l'inégalité de la société britannique à cette époque. Meredith ne réussit pas à rendre la loi plus souple. Ce ne fut pas la seule occasion où l'on repara du cas de Mary Jones, car à la veille des grandes mutineries de 1797, il continuait à hanter le public dans le « soi-disant pays de la liberté. »¹²⁷². Ainsi, cette histoire ressortit notamment à Newcastle. Cela montre également que pour toute une catégorie de la population, le fait que la Grande-Bretagne fût un Etat plus libéral et se réclamât comme tel était une imposture, ou une hypocrisie. Certes, ce pays apparaît plus libéral sur le plan économique et politique, mais sans réforme sociale, alors cela ne touche pas toutes les couches de la population et cette plus grande liberté n'est pas la chose la plus importante pour les catégories en question.

Aussi marquante et poignante qu'elle soit, l'histoire de Mary Jones n'est cependant pas particulièrement exceptionnelle dans la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle. En effet, si l'on regarde de près les archives de la paroisse de Saint-Martin des Champs (Saint-Martin in the Fields), une des paroisses les plus pauvres de la région londonienne, on trouve des histoires de familles réduites à dépendre des soins de la paroisse à cause de 'l'impressment'. Par exemple en 1776, au début de la Guerre d'Amérique, quand les 'press gangs' écumaient les rues de Londres à la recherche d'hommes éligibles pour le service, Tony Tearney, un allumeur de lampes, fut pris par un 'press gang', laissant sa partenaire, Sarah Morris, incapable de répondre aux besoins de ses deux enfants âgés de trois et un an¹²⁷³. Dix-huit mois plus tard, Elizabeth Leigh, une femme de 38 ans vivant à Marygold Court se retrouva sans revenus avec ses deux enfants en bas âge quand son époux, sans emploi dans la fabrication de fils d'or et d'argent, et qui avait dû travailler à la fabrication de chandelles pour survivre, fut 'pressé' dans le

¹²⁷² Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*

¹²⁷³ Westminster Public Library, Parish Examinations, St Martin in the Fields, F5063/377-8 cité in, Nicholas Rogers, *Ibid.*, p 3.

service¹²⁷⁴. Cet impact négatif de l'impression est illustré par une caricature conservée au musée de Greenwich¹²⁷⁵



*'The Neglected Tar' : a press gang seizing a seaman,
NMM Greenwich, PAD4772*

Ce sont là des exemples parmi d'autres. D'une manière générale, un rapport sur la mendicité de 1796 mettait en avant le fait que de nombreux mendiants cherchant du secours auprès de la 'Mendicity Society' (société d'aide aux mendiants) étaient des femmes mariées, victimes du service militaire¹²⁷⁶. Il n'y avait pas en Grande-Bretagne à cette époque de service militaire au sens de la conscription, puisque la base du recrutement restait le volontariat. Pourtant, il est possible de considérer l'existence officieuse d'une forme de conscription, car, même si tout le monde ne devait pas servir dans la marine ou l'armée de terre, la 'press' est une forme de service obligatoire. Pour l'armée, il n'y avait pas de saisie d'hommes par la force, mais les sergents recruteur connaissaient de nombreuses astuces y compris l'excès de boisson pour «

¹²⁷⁴ Westminster Public Library, Parish Examinations, St Martin in the Fields, F5065/133-4 cité in, *Ibid.*, p 4.

¹²⁷⁵ 'The Neglected Tar': a press gang seizing a seaman PAD4772

<http://collections.rmg.co.uk/collections/objects/108923.html#Lh1borW60pmlIKhc.99>

¹²⁷⁶ *British Parliamentary Papers*, 3 (1814-1815, 238) et Sir Frederick Eden, *The State of the Poors*, London, 1797, vol 2 p 167, 563 et vol 3 p 837, cité in Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, *Op. cit.*.

forcer les hommes dans le service ». Certes certains des documents dépassent le cadre historique de cette étude, mais ils viennent confirmer les exemples décrits.

Concernant les maris de ces femmes poussées à la mendicité, pour Nicholas Rogers, il ne fait pas de doute que certains ont pu s'engager de leur plein gré pour fuir les responsabilités familiales ou pour d'autres nécessités, mais la plupart furent forcés dans le service quand l'Amirauté avait un besoin presque désespéré d'hommes pour servir sur les navires. C'est pourquoi, la Royal Navy et plus particulièrement le système de recrutement connu sous le nom de la 'press' ou encore 'impressment' était responsable, dans certains cas, de la misère des familles des marins servant à bord des navires.

Pour bien comprendre cela, il faut revoir le procédé de recrutement. Les 'press gangs' parcourent les rues des villes où il est possible de rencontrer des marins, puis lorsqu'ils rencontrent des hommes 'éligibles' ils pouvaient littéralement les enlever dans la rue. Ensuite, les hommes en question vont être conduits sous escorte sur des pontons, où ils seront enfermés jusqu'à ce qu'ils puissent être déployés sur des navires. Les critiques de l'époque disent même qu'ils étaient ainsi traités sans pouvoir ne prévenir ni famille ni amis. Le fait que la plupart de ces hommes soient illettrés et ne leur permettaient pas de faire passer des messages, tendrait à confirmer cette hypothèse. Voilà qui explique que la rupture était nette et parfois brutale. À cela, il faut ajouter le fait que les marins britanniques n'étaient payés qu'au retour de la campagne¹²⁷⁷, ce qui rendait impossible l'envoi d'argent à la famille. Avec le doublage des coques en cuivre, les missions en mer pouvaient être plus longues, car il n'y avait plus besoin de rentrer au port pour gratter les fonds, de sorte que l'absence des marins étant par conséquent plus longue, elle mettait à rude épreuve les économies familiales.

- **En France**

Dans les méthodes utilisées pour renforcer le recrutement du système des classes, il y avait une politique sociale visant à remédier à la misère des gens de mer¹²⁷⁸. Si une telle politique était nécessaire, c'est bien qu'il y avait un problème sur ce plan. Pourtant, le système était conçu pour ne pas avoir à faire avec ce genre de difficultés. En effet, à la différence de la Grande-

¹²⁷⁷ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 35.

¹²⁷⁸ Voir la partie sur le recrutement des marins en France en temps de guerre.

Bretagne, les marins étaient supposés recevoir une avance sur salaire d'au moins 3 mois afin d'assurer une situation financière.

Sur le principe, il s'agissait d'une bonne disposition, et le problème ne viendrait pas du système en lui-même, mais plutôt de la situation financière à l'époque. À la fin du règne de Louis XIV et durant le règne de Louis XV, la monarchie connaissait des problèmes de trésorerie. Ce fait est porté à notre connaissance par un document joint en annexes. Il nous apprend qu'il était nécessaire de mettre en gage les vaisseaux d'or et d'argent pour payer les matelots. De fait, le versement des salaires était plutôt aléatoire, ce qui provoquait la misère des gens de mer.

Si sur le papier le système apparaît comme cherchant à mettre fin à la misère des gens de mer, la réalité semble être différente. Elle fut rapportée notamment par le voyageur, agronome et écrivain Arthur Young qui visita la Bretagne dans les années 1780. Au XVIII^e siècle, les gens de mer vivaient difficilement, le peuple de marins paysans qu'observe le Britannique est décrit en ces termes : « Passé Châtelaudren et entré en Basse Bretagne, on reconnaît à l'instant un autre peuple¹²⁷⁹. Ces gens vivaient dans des conditions sanitaires et d'hygiène particulièrement mauvaises. Pour subvenir à ses besoins en plus de sa demi-solde dont le versement était assez aléatoire dépendant de si l'Etat avait des fonds ou non, le marin Breton à terre était également cultivateur d'un lopin de terre autour de sa chaumière. Dans les environs de Guingamp Arthur Young décrit ces chaumières : « misérables huttes de boue sans vitres et presque sans lumière [avec] des cheminées de terre »¹²⁸⁰. Cette vision renforce l'idée de la pauvreté des marins en général et en Bretagne en particulier. Toutefois, si cette vision est basée sur des observations réelles, elles ne sauraient être généralisées à l'ensemble de la population maritime du royaume. La demeure du marin cultivateur Breton à la campagne était modeste. Elle se caractérisait par : une demeure basse aux murs de moellons grossiers, au toit de chaume ou de genêt et au sol de terre battue ; comportant dans le meilleur des cas deux pièces situées de part et d'autre de l'entrée ; l'une réputée « cuisine » et l'autre « chambre » dans les inventaires notariés ; prolongé d'une étable cloisonnée à mi-hauteur ouverte sur l'habitation pour faire profiter de la chaleur animale les nantis qui possédaient une vache. La pièce principale ou unique s'organisait autour d'une grande cheminée de pierres située au pignon, dont l'âtre-cuisine accueillait les veillés sur des sièges de part et d'autre du foyer, où mijotait sur un trépied la marmite de soupe de bouillie d'avoine ou de blé noir ; cette salle commune était meublée d'une table-huche et de ses deux bancs de bois. C'était là que vivait la famille, toutes

¹²⁷⁹ Arthur YOUNG, *Voyages en France, 1787, 1788, 1789*, Tome II.

¹²⁸⁰ *Ibid.*,.

générations confondues ; dans une proximité à peine atténuée par l'intimité relative des « lits clos » munis de rideaux, plus rarement de portes coulissantes, auxquels on accédait en escaladant des coffres de rangement bas posé sur pieds. »¹²⁸¹

Que ce soit le logement décrit par Arthur Young ou celui ainsi décrit par Alain Berbouche, il est apparent que ce n'est pas le type d'habitation confortable que pourrait s'offrir des gens aisés, au contraire elles étaient plus proche des chaumières des modestes des paysans. Comme on peut le voir avec cette description, le confort était plutôt rudimentaire et l'intimité quasi-inexistante. Avec le toit de chaume et la seule cheminée, il devait également y avoir des problèmes de froid et d'humidité. En résumé, des conditions de vie qui ne devaient pas être très différentes en mer et à terre.

« Ces logis enfumés, car leurs cheminées mal conçues tiraient mal, trop exigü pour les gens qui y vivaient, même si lié à leur mobilité, le taux de célibat des gens de mer était supérieur à la moyenne nationale et leur taux de natalité bien inférieur, devenaient très vite des mesures insalubres ; où l'air vicié ne se renouvelait guère par les ouvertures étroites et obstrués pour garder la chaleur. L'hygiène était pire qu'à l'extérieur à cause de la proximité du bétail, des animaux domestique et de la volaille qui divaguaient ; faute aussi de vêtements de rechange »¹²⁸².

Cette description amène à penser que la vie à terre n'était pas très différente de la vie en mer. En effet, sur un navire, aussi, l'hygiène était un gros problème du fait du manque de circulation d'air lié à l'espace confiné et aux tentatives de ne pas laisser entrer l'eau à l'intérieur du navire. De plus, à bord, l'équipage vivait proche du bétail qui était embarqué pour fournir des produits frais lors du voyage en mer. L'intérieur d'un bâtiment de guerre n'était pas enfumé, car le feu était un élément dangereux dans une structure faite de bois et de toile. En revanche, en mer, également, il était difficile de changer de vêtements ou encore de les laver.

« Faute de place, dans une promiscuité malsaine à tout égard, les enfants partageaient souvent la couche des vieillards. Épisodiquement, des épidémies de variole, typhus et dysenterie ravageaient ces populations aux organismes affaiblis par la malnutrition. »¹²⁸³

Le tableau de la misère des gens de mer semble ainsi être grand à la campagne, cela malgré leur solde de dix à quinze livres quand ils servent dans la marine et la demi-solde.

¹²⁸¹ Alain BERBOUCHE, *Marine et Justice, la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Presses Universitaire de Rennes, 2010, p 54.

¹²⁸² Alain BERBOUCHE, *Marine et Justice, la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Op. cit..

¹²⁸³ *Ibid.*, p 55.

Cependant, il faut encore une fois mettre en avant que du fait des problèmes d'argent de la monarchie le versement de ces salaires pouvaient parfois prendre du temps.

La situation dans les villes portuaires du royaume n'était pas meilleure que dans les campagnes. La raison pour cela vient de la densité de population qui était plus importante dans les villes portuaires ce qui avait pour conséquence une augmentation des prix du logement. À titre indicatif, 47 % des gens de mer étaient insolvable¹²⁸⁴. Un mémoire anonyme du 2 mai 1779 décrit la ville de Brest¹²⁸⁵ : « une petite ville dont la situation, l'air de la rade, les exhalaisons du port, la construction des maisons, la malpropreté des habitants, le défaut de police et le grand encombrement d'hommes doivent nécessairement faire un séjour malsain ».

Cependant, la situation en ville était encore empirée par le fait que contrairement à la campagne, il n'y avait pas la possibilité de cultiver un lopin de terre pour améliorer sa subsistance, au contraire, toute la nourriture devait être achetée aux prix du marché qui connurent une forte augmentation à la fin du XVIII^e siècle. Parfois, la marine pouvait être la cause de ces épidémies, ainsi en 1757, l'escadre revenant de Louisbourg au Canada revenait avec quatre mille malades, ce qui résulta en une épidémie de typhus qui tua un tiers de la population de Brest estimé à cette époque à près de trente mille habitants. Cependant, la situation en ville était encore empirée par le fait que contrairement à la campagne, il n'y avait pas la possibilité de cultiver un lopin de terre pour améliorer sa subsistance, au contraire toute la nourriture devait être achetée aux prix du marché qui connurent une forte augmentation à la fin du XVIII^e siècle¹²⁸⁶.

On peut donc voir qu'il y avait une certaine différence entre la théorie et la pratique. Malgré les bonnes intentions du système mis en place par Colbert, décrit comme humaniste, on peut dire que le système des classes notamment après 1720 et la fin du versement de la demi-solde aux marins qui restaient oisifs dans les quartiers et qui ne pouvaient pas servir dans la marine marchande ou la marine de pêche parce qu'ils faisaient partis de la classe qui devait servir cette année-là. Il est possible de trouver de nombreux témoignages de la misère des gens de mer dans les archives et notamment celui-ci : « A Dunkerque, le nommé Matthieu Moret, marin parti de cette ville, il a six ou sept mois pour naviguer à Ostende est déserté du navire avec lequel il s'était embarqué sitôt son arrivée à Bordeaux ou Nantes, sans avoir donné aucune de ses nouvelles que Marie Jacqueline Vandenbussche son épouse ainsi abandonnée est décédée

¹²⁸⁴ *Ibid.*, p 56.

¹²⁸⁵ ADIV 2 Ea 8 fonds Langeron.

¹²⁸⁶ Alain BERBOUCHE, *Marine et Justice*, Op cit, p 56.

subitement le 28 octobre dernier sur la paille et sans chemise sur le corps que les vêtements n'étant que des guenilles et que ceux de ses enfants ci-après nommés rongés de vermine n'étant pas meilleurs ont également été jetés »¹²⁸⁷

B. Concurrences et rivalités

- Un système qui ne touche pas que les marins

• En Grande-Bretagne.

Parmi les exemples précédents, il y avait ceux de Sarah Morris et d'Elizabeth Leigh¹²⁸⁸. Dans ces deux cas, le mari ou compagnon qui fut pris par un 'press gang' pour servir les navires du roi, n'était pas un marin. Il est même possible de dire que leurs métiers n'avaient rien à voir avec le monde de la mer. En effet, ces exemples proviennent de l'étude de paroisses comportant une population majoritairement artisanale comme celles du Strand, qui n'est pas connu pour avoir des maisons d'habitation logeant des marins, comme il pouvait y en avoir sur les deux rives de la Tamise, à l'Est de l'actuel Tower Bridge.

C'est une critique qui fut souvent faite à la Royal Navy, de recruter de force des personnes qui n'étaient même pas des marins, donc des terriens. Dans son ouvrage J.R. Hutchinson¹²⁸⁹ insiste beaucoup sur ce point, mais il faut tenir compte de la vision la plus noire et la plus négative avec laquelle il s'emploie à présenter la « press ». En revanche, N.A.M. Rodgers cherche, quant à lui, à être plus objectif sur le sujet et montre dans ses ouvrages¹²⁹⁰ qu'il y avait en fait un nombre de terriens assez faible 'pressé' à bord des navires sur la période 1756-1783. Au-delà de ce débat d'historiens, il est possible de constater, notamment avec les exemples cités qu'il arrivait à la 'press' de recruter de force des personnes qui n'étaient pas marins. Cependant, ce n'est pas à proprement parler le but de ce système, car la Royal Navy a avant tout besoin de marins. Toutefois, dans certains moments où l'Amirauté avait un besoin désespéré d'hommes pour compléter ses équipages, le 'press gang' pouvait recourir à ce genre d'expédient.

¹²⁸⁷ *Ibid.*, p 294.

¹²⁸⁸ Voir le recrutement naval, responsable de la misère des marins et de leurs familles.

¹²⁸⁹ J.R HUTCHINSON, *The Press Gang, Afloat and Ashore, Op. cit.* p 7.

¹²⁹⁰ *Ibid.*,.

Pour répondre à J.R. Hutchinson, il faut rappeler la faible utilité de terriens à bord des navires¹²⁹¹. En effet, les métiers des marins sur un navire nécessitent de nombreuses compétences et un long apprentissage. Néanmoins, parfois, pour compléter un équipage, il fallait recourir à des personnels non-marins. Ils pouvaient quand même avoir une certaine utilité sur les navires en tirant sur un cordage désigné, ou en nettoyant les ponts. De plus, s'ils avaient des dispositions, on pourrait envisager un apprentissage du métier au fil de la campagne. Enfin, certains terriens ayant pratiqué des métiers artisanaux pouvaient avoir des travaux similaires ou approchants à bord du navire. Cela pouvait être le cas pour les charpentiers, les forgerons, les fabricants de chandelles... Ou des métiers voisins.

Mais il apparaît peu possible d'envisager une utilisation importante de terriens à bord des navires de la Royal Navy, car le navire ne pourrait pas fonctionner correctement. C'est pourquoi la thèse la plus probable serait celle de N.A.M. Rodger.

- **En France**

L'inscription des marins sur les rôles du système des classes avait en partie pour fonction d'éviter le recrutement de terriens à bord des navires de la Marine Royale. Il arrivait que l'on conduise de force des personnes jusqu'au port d'embarquement. Mais l'on s'apercevait que ce n'était pas des marins et donc on ne les embarquait pas sur des navires. Ainsi comme le montre Jacques Captier, : 'De fait, on renvoyait souvent, après d'inutiles vexations, des gens qui n'étaient nullement marins et qui avaient été violemment enlevés.'¹²⁹²

Ainsi, la Marine Royale essayait au maximum de ne pas recruter de force des terriens à bord des navires. Mais cela ne veut pas dire que cette marine ne recrutait pas des personnels non-marins à bord des navires. Il existe un certain nombre d'exemples, notamment le recrutement des soldats à bord, mais le roi Louis XVI, par une ordonnance du 9 janvier 1781, fit appel à ses sujets de 18 à 25 ans qu'ils aient navigué ou non. Cette ordonnance permit donc le recrutement de personnes qui n'étaient pas des marins pour servir sur les flottes. Toutefois, ceci intervint au moment de la Guerre d'Amérique, conflit durant lequel la Marine Royale fut particulièrement active et donc avait un besoin important en hommes. Toutefois, cette possibilité reste basée sur la base du volontariat et pas sur l'enrôlement obligatoire. Le processus

¹²⁹¹ Voir le recrutement des marins en France au moment de la guerre d'Amérique.

¹²⁹² Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 210.

n'était pas toujours aussi ouvert, car cette décision faisait suite à l'ordonnance du 3 janvier 1779 qui ordonnait de lever dans les paroisses maritimes tous les hommes de 16 à 36 ans qui ne figuraient pas sur les classes et qui n'appartenaient pas aux compagnies de garde-côtes. Leur nombre devait être de la moitié de celui des hommes servant dans les compagnies de garde-côtes. Ces hommes devaient être désignés pour le service par tirage au sort.

On voit donc que la Marine royale pouvait elle aussi avoir recours à des terriens pour compléter ses équipages dans des périodes où elle avait un besoin désespéré d'hommes. Là encore on voit que l'utilisation de ces catégories d'hommes était limitée, pour les mêmes raisons que dans le cas de la Royal Navy.

- La marine de guerre, une menace pour le commerce ?

L'importance du commerce maritime au XVIII^e siècle n'est plus à démontrer. D'un certain point de vue, on peut parler d'une forme de mondialisation des échanges. En effet, chaque grande nation maritime va pratiquer un commerce ou les échanges se font entre toutes les parties du monde, en Europe, en Afrique et en Amérique dans le cadre du commerce dit triangulaire, mais aussi du commerce direct entre l'Europe et les Amériques. On pratiquait également le commerce entre l'Europe et l'Asie par le biais de comptoirs et de colonies en Inde, mais aussi en Indonésie et aux Philippines. Enfin même des États affichant une volonté de pratiquer un isolationnisme total pouvaient garder des relations commerciales avec le monde extérieur. C'est notamment le cas du Japon qui au début du XVII^e siècle interdit la présence sur son sol de tous les Européens alors qu'ils avaient été tolérés au cours du XVI^e siècle. Toutefois, malgré cela, le pays autorisa les Provinces-Unies à conserver des relations commerciales avec l'archipel à condition que ses ressortissants restent cantonnés sur la petite île de Deshima, au large de Nagasaki.

Il existait une sorte de symbiose entre la marine de guerre et la marine de commerce. En effet, l'une ne pourrait exister sans l'autre. Une des missions de la marine de guerre est de protéger la marine marchande. Cela se fait en temps de guerre, contre la marine ennemie et les corsaires qui représentent une menace. Mais cette protection existe aussi en temps de paix contre la piraterie et la menace d'un retour de cette pratique.

La marine de guerre servait également les intérêts des marchands et des classes dirigeantes en permettant un contrôle de la société par l'envoi au loin d'une partie des classes

les plus pauvres, ce qui correspond à la théorie du grand renfermement de Michel Foucault, ou encore à certaines idées développées à l'époque par des auteurs tels que John Locke. De plus, elle fournissait les navires d'escorte lorsque les convois étaient nécessaires. La marine marchande était également utile pour la marine de guerre, surtout en temps de paix quand le nombre de navires en service et donc les besoins en hommes étaient plus faibles. Alors, la marine de commerce offrait un emploi à tous les marins dégagés du service. Cela offrait un avantage certain. Dans bien des cas, des soldats qui ne trouvaient plus d'emplois dans leur pays pouvaient aller chercher du travail ailleurs et ainsi devenir des mercenaires. La marine de commerce permettait à ces marins de continuer à travailler dans leur pays et donc dans un premier temps de ne pas aller rendre plus puissant un pays étranger et dans un second temps rendait ces mêmes marins disponibles en cas de conflit.

- **En Grande-Bretagne**

Une grande partie du commerce de ce pays se fait par voie maritime, et cela, depuis le Moyen Age où le pays était réputé pour ses exportations de laine et de métaux comme l'étain ou le plomb. Cette situation vient de l'insularité du pays, mais aussi de ses relations tumultueuses avec les pays qui ont une frontière terrestre à l'époque, à savoir l'Écosse et le Pays de Galles. Avec le temps, ce pays développe ses échanges maritimes, et au XVIII^e siècle la Grande-Bretagne a développé un empire de colonies et de comptoirs commerciaux à l'échelle mondiale. Cette construction, que l'on appelle premier empire colonial, s'est développée entre 1583 et 1783, c'est-à-dire entre le début des premières expéditions coloniales sous le règne d'Élisabeth I (1558-1603) jusqu'à la fin de la Guerre d'Indépendance américaine.

Cela met également en avant un problème : le recrutement des marins pour la Royal Navy semble être une gêne pour le commerce. En effet la press peut recruter les marins servant sur les navires de commerce à la fois à terre et en mer. Si cette marine peut perdre aussi facilement perdre ses équipages, alors il y a un risque qu'elle ne puisse plus armer ses navires. Pourtant, la Royal Navy ne cherchait pas objectivement à pénaliser le commerce, au contraire elle chercha à prendre des dispositions pour limiter au maximum l'impact de la 'press ' sur le commerce. C'est pourquoi en règle générale, les capitaines et officiers de la Royal Navy arrêtaient les navires de commerce à l'entrée des ports, mais lors du voyage de retour, afin de s'assurer que le navire regagne effectivement la Grande-Bretagne avec sa cargaison. Ainsi cela

représente une forme de protection du commerce, car quand le navire est au port les marins, ne sont plus nécessaires et avec l'arrivée de la cargaison, on s'assure que l'armateur ne perde pas d'argent. Le problème est que pour le voyage suivant l'armateur devra reconstituer un équipage. Or, dans une période de pénurie en hommes, une telle entreprise s'avérera difficile, car la Royal Navy et ses 'press gangs' auront déjà parcouru les villes maritimes pour capturer tous les hommes éligibles.

Cependant, il restait possible d'essayer de cacher des hommes soit à terre, soit dans des caches à bord des navires. C'est un aspect que l'on retrouve dans la littérature, mais avec l'expérience, de nombreuses caches sur les navires étaient détectables.

Le gouvernement britannique était parfaitement conscient de l'importance du commerce maritime, mais également du poids du recrutement de la Royal Navy. Cependant, sans une bonne marine de guerre, il n'aurait pas pu y avoir de commerce maritime ; en outre, de la Royal Navy dépendait la protection de l'île contre un éventuel débarquement que l'armée n'était pas assurée de pouvoir repousser. L'intérêt national prioritaire était donc de fournir des hommes à la marine de guerre.

Toutefois, cela ne veut pas dire que l'État entendait étouffer la marine marchande. Il était plutôt question d'une forme de cohabitation. La chose apparaît comme difficile dans un contexte de pénurie d'hommes. Ainsi pour assurer la survie du commerce fondamental et par là-même les approvisionnements indispensables en produits que le pays ne produisait pas, l'Amirauté pouvait établir des exemptions de service, de véritables protections contre la 'press'.

Dans ce contexte de protection du commerce, il y avait une catégorie qui était plus protégée que les autres, les chasseurs de baleine des Mers du Sud. C'était une activité très importante pour le pays car elle apportait des richesses, mais également des matières premières qui ne pouvaient pas être obtenues autrement. De ce fait, une grande partie des marins baleiniers étaient protégés de la « press ».

Cette activité était également très pratiquée en France, Nantes étant un des ports principaux de départ pour ces navires¹²⁹³. Ce dernier fait renvoie à une autre symbiose entre la marine militaire et la marine marchande, car cette dernière pouvait importer des matériaux nécessaires à la Royal Navy qui n'étaient pas produits en Angleterre, comme c'était le cas notamment du bois, du fer, et du goudron qui venaient de la Mer Baltique.

¹²⁹³ Musée de la Ville de Nantes, château des ducs de Bretagne.

On estime que le nombre de ces protections contre l'enrôlement en Grande-Bretagne montèrent jusqu'à plus de 56 000 au XVIII^e siècle¹²⁹⁴.

- **En France**

Dans ce pays, également, il y a une connexion entre la marine de commerce et la marine de guerre. Le commerce maritime s'est développé plus tardivement en France. À la différence de l'Angleterre elle n'avait pas forcément besoin de passer par la mer pour faire du commerce étant donné ses frontières terrestres avec de nombreuses régions, des territoires et des pays. Mais l'essentiel du commerce extérieur ne s'en faisait pas moins par voie maritime en raison du mauvais état des communications routières avant le XVIII^e siècle. Les grandes compagnies de commerce maritimes françaises (du type de la Compagnie des Indes) de l'époque furent créées par Colbert, bien que l'encouragement au grand commerce maritime lui ait été antérieur, déjà avec Fouquet, qui avait armé lui-même des navires. Cependant, Colbert, en établissant le système des classes, avait à l'esprit la protection du commerce. Cependant, lorsque les classes ne suffisaient pas à fournir le nombre de marins nécessaires, il fallait prendre des mesures. Elles furent d'ordres divers, mais pouvaient souvent porter un préjudice au commerce. Ce fut le cas par exemple lors de la fermeture de ports, comme le montre Jacques Captier, dans son ouvrage.

De plus, l'utilisation de méthodes comme la presse à certains moments de la Guerre d'Amérique et le dépassement du nombre fourni par les classes avaient tendance à priver la marine de commerce de marins, ce qui posait un problème pour armer des navires.

Ainsi, on peut dire que malgré cette volonté de préserver le commerce, la Marine Royale restait prioritaire en termes d'utilisation des hommes disponibles. Cependant là encore il n'est pas question d'étouffer le commerce, c'est pourquoi il y avait des exemptions à l'enrôlement dans les classes. La Marine de Guerre était là aussi indispensable pour protéger la marine de commerce. Les marchands français en feront l'expérience après la grande victoire de Nelson¹²⁹⁵, la marine française n'étant plus assez puissante pour tenir la mer, elle se retrouvera bloquée au port, de sorte que les navires de commerce seront eux aussi bloqués au port de peur de se faire capturer en tant que prise de guerre, et de fait, le commerce sera quasiment au point mort, ce qui sera une grande gêne pour le pays.

¹²⁹⁴ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p7-8.

¹²⁹⁵ Il s'agit de la bataille de Trafalgar qui eut lieu le 21 octobre 1805.

En France, on considère également la marine marchande comme une importante réserve de marins. Ce terme inclue les navires de commerce, mais aussi les navires de pêche, car la fonction de cette activité était déjà au XVIII^e siècle largement commercial, notamment la pêche hauturière à la morue. La consommation de poisson était très importante en France, même loin des côtes, en raison des obligations religieuses catholiques, à commencer par celle de ne pas consommer de viande le vendredi.

La marine marchande constituait une réserve, car elle offrait du travail aux marins en temps de paix ou quand le service n'avait pas besoin d'eux, ce qui les empêchait d'aller chercher du travail à l'étranger et donc de renforcer une puissance étrangère.

De plus, grâce à l'action de Colbert, la marine marchande avait aussi une fonction de formation pour les futures générations de marins avec l'obligation qui lui était faite de prendre un certain nombre d'apprentis et de novices à bord de ses navires.

- **Les concurrences 'déloyales' faites aux marines de guerre**

La marine de guerre pouvait être considérée comme une gêne pour la marine de commerce, même si la protection de cette dernière apparaissait comme vitale pour le maintien des échanges. Cependant, il est également possible de parler d'une concurrence déloyale faite à la Royal Navy, N.A.M. Rodger dans *The Wooden World* en identifie deux, à savoir la marine marchande et les corsaires. Mais cette concurrence touchait également la Marine Royale, Jacques Captier, semblant identifier les mêmes facteurs, la marine marchande et les corsaires. C'est pourquoi il est possible de parler de la France et de la Grande-Bretagne ensemble.

Les avantages de la marine de commerce et des corsaires semblent être du même ordre. Tous deux offrent un salaire plus important aux marins, ce qui est déjà un avantage considérable. Ainsi, en France, le salaire moyen dans la Marine Royale oscillait entre 10 et 15 livres par mois alors qu'il était de 20 livres par mois dans la marine marchande. Marine Acerra et André Zysberg donnent des chiffres plus précis, ainsi, vers 1785, après la guerre d'Amérique, mais en période de paix, où les salaires de la marine marchande étaient moins importants qu'en temps de guerre, un marin au long cours, ou navigant au grand cabotage pouvait toucher un salaire mensuel de 34 livres tournois au Havre, près de 40 livres à Nantes, 30 livres à Bordeaux et 28 livres à Marseille¹²⁹⁶. Ces chiffres montrent qu'en servant le roi, un marin français pouvait

¹²⁹⁶ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit. p 164.

perdre près de la moitié de ses revenus. Pour la France, il faut aussi ajouter que les problèmes récurrents de trésorerie rendaient la paye des marins de guerre assez irrégulière et parfois aléatoire, alors que la marine marchande ou les corsaires en règle générale ne connaissaient pas ce genre de problèmes. Il y avait donc la sécurité d'être payé, ce qui ajoutait de la concurrence à la Marine Royale.

De plus, avec le doublage des coques en cuivres, les navires de combat pouvaient rester en mer plus longtemps, ce qui avait pour conséquence d'augmenter la durée des missions et par là-même la pénibilité des tâches. Cependant, cette avancée technologique n'affectait pas réellement le commerce. En effet, la durée des voyages pour livrer des marchandises restait sensiblement la même qu'auparavant. Ainsi, il se creusait un écart entre le temps de service dans ces deux marines. C'est un aspect que soulignent à la fois Jacques Captier,¹²⁹⁷ et Nicholas Rodgers¹²⁹⁸.

Cependant, malgré des causes communes, on peut voir une différence dans le développement de cette compétition. En France, le pouvoir dès Colbert a cherché à réguler le recrutement et donc à limiter cette compétition. Il se posait alors deux problèmes. Le premier est qu'en voulant ménager à la fois le commerce et les navires de guerre, le système était viable en temps de paix, et apparaissait viable en temps de guerre à l'époque de Colbert. Mais, au XVIII^e siècle le nombre de navires ainsi que leur puissance de feu ont connu de nombreuses augmentations, cela impliquait donc un plus grand besoin en hommes, ce qui fut compliqué à mettre en place. Aussi peut-on supposer avec justesse que le nombre de marins a quant à lui augmenté moins rapidement que les besoins, ce qui a creusé ce décalage. Aussi bien, malgré toute la bonne volonté du pouvoir, il n'était pas possible de tout faire.

Le second problème vient du fait que la marine marchande était par certains points plus attractifs que la Marine Royale. Cela pouvait donc représenter une tentation de désertion. En effet, le pouvoir était assez clément avec les déserteurs du fait de son besoin en marins¹²⁹⁹.

En Grande-Bretagne, la question s'est posée différemment, dans la mesure où le gouvernement refusa de s'impliquer dans la compétition pour les marins¹³⁰⁰. Cette décision ou plutôt cette absence de décision procède de la logique d'un Etat libéral. La Grande-Bretagne est ce type d'Etat au XVIII^e siècle, elle suit en effet l'influence de philosophes politiques, comme

¹²⁹⁷ *Ibid.*, p205.

¹²⁹⁸ Nicholas RODGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 7.

¹²⁹⁹ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 130.

¹³⁰⁰ N.A.M ROGER, *The Wooden World*, Op cit, p 183.

John Locke. Aucune société n'a jamais réellement collé à des modèles théoriques, mais ce modèle est ce vers quoi tend la Grande-Bretagne. C'est dans ce contexte que s'explique cette volonté de ne pas réguler. Le problème est que ce manque d'engagement de l'Etat crée les conditions d'une forme de libre concurrence pour les marins¹³⁰¹. De ce fait, chacun d'eux utilisait ses propres méthodes pour arriver à ses fins : la force, la fraude, l'argent¹³⁰². La Royal Navy avait à la fois des forces et des faiblesses. On peut citer notamment de meilleures conditions de travail et la perspective d'argent venant des prises. Pour N.A.M. Rodger, il n'y a pas de doute que des trois employeurs maritimes la Royal Navy était à la fois le plus important et le plus puissant¹³⁰³. La 'press' lui donnait un certain nombre d'avantages comme de servir avec des navires ayant des équipages complets ou presque. De plus, elle n'avait pas besoin de dépendre de nombreux étrangers ou de garçons et de marins âgés comme cela pouvait être le cas dans la marine marchande¹³⁰⁴.

Cet état de fait faisait que les autres employeurs maritimes devaient soit proposer des salaires plus importants, soit faire appel à des méthodes de contrainte. Ils ne pouvaient pas bénéficier de la contrainte légale que représente la 'press', si bien qu'il fallait manipuler les marins. Il existait plusieurs méthodes dont une particulièrement répandue, qui impliquait des patrons de taverne, qui faisait boire et manger les marins au-delà de leur possibilité de paiement et donc contracter des dettes. Il fallait ensuite mettre le marin devant un choix difficile : soit le marin encourait la prison pour dettes, soit le maître d'un navire marchand lui proposait de le sortir de ce mauvais pas et de payer pour lui en échange de son service sur le navire marchand. Le tavernier recevait également de l'argent pour son 'aide'¹³⁰⁵. Il existait des méthodes plus simples et plus directes telles que de faire boire le marin avant de l'assommer d'un grand coup sur la tête puis de le conduire à bord d'un navire marchand.¹³⁰⁶

Dans son ouvrage, N.A.M. Rodger décrit plusieurs exemples, mais le point fondamental est la reconnaissance par l'Amirauté de la nuisance que représente cette pratique que l'on appelle en Anglais 'craint'. Ainsi l'amiral Holburne¹³⁰⁷ déclara : « *The crimp is worse than the*

¹³⁰¹ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, London, *Op. cit.*.

¹³⁰² N.A.M RODGER, *The Wooden World*, London, *Op. cit.*.

¹³⁰³ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, London, *Op. cit.*.

¹³⁰⁴ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, London, *Op. cit.*.

¹³⁰⁵ *Ibid.*, p 184-5.

¹³⁰⁶ *Ibid.*, p 184-6.

¹³⁰⁷ Sir Francis Holburne, (1704–1771) il fut un amiral Britannique à partir de 1740, et amiral commandant du port de Portsmouth pendant 8 ans à partir de 1758. Il fut également membre du parlement de entre 1761 et 1768 et Premier Lord de l'Amirauté sous l'administration de North en 1770 avant d'être nommé directeur de l'Hôpital naval de Greenwich

deserters » ce qui veut dire : Les ‘crimps’ sont pires que les déserteurs. Avant d'ajouter : « *and ought to be hanged in his stead, as many a man is decoyed away by them that never intended it by being made drunk* », ce que l'on peut traduire par : et doivent être pendu sur place, tant les hommes sont leurrés par eux, ils n'auraient jamais eu l'intention de s'enfuir s'ils n'avaient pas été en état d'ébriété.

À cela, il faut ajouter l'argent, car les intérêts économiques de la marine marchande sont tels qu'elle pouvait offrir de vastes primes afin de trouver des marins. Ce genre de tentation pouvait encourager la désertion. C'est pourquoi cette concurrence des autres employeurs maritimes représentait vraiment une nuisance, car elle privait la Royal Navy de marins dont elle avait besoin.

C. La résistance au recrutement maritime

Cette partie traite plus particulièrement des formes violentes que pouvait parfois prendre la contestation du recrutement naval. En France, on ne trouve que peu d'exemples de réactions violentes face au recrutement naval. Le mode de recrutement du système des classes était fait pour justement éviter ce genre de désordres qui déplaisaient tant à Colbert. Selon Jacques Captier, il n'y eut que peu de révoltes au début de la mise en place du système, mais Louis XIV ne pouvant les tolérer, envoya la troupe pour régler la question¹³⁰⁸. Cependant, il pouvait y avoir d'autres formes de résistance.

En Grande-Bretagne, en revanche, il y eut de nombreux phénomènes de rixes ou de révoltes. En fait, sur la période 1738-1805, soit 67 ans, il y eut 602 rixes et émeutes, chiffre qui laisse certainement de côté un certain nombre de petites rixes isolées. Sur la période 1740-1805, il y eut environ 450.000 hommes recrutés dans la Marine. Ainsi, 602 rixes ou émeutes feraient environ une tous les 750 hommes recrutés¹³⁰⁹. Considérée de cette façon, la révolte face au recrutement apparaît comme négligeable. L'affirmation qu'au vu des chiffres les révoltes seraient insignifiantes contient sans doute une part de vérité, mais ignore le fait que beaucoup de ces rixes et émeutes impliquaient plus de 50 ou 100 personnes qui pouvaient conduire des protestations à l'échelle d'une communauté contre les 'press gangs'¹³¹⁰.

Il existe de nombreux exemples de ce fait. Ainsi en 1741 à Dublin, une foule de 300 personnes armées d'armes à feu, d'épées et de masses s'attaqua aux 'press gangs'¹³¹¹. Cinq ans plus tard, une foule de 200 à 300 hommes s'attaqua au Sloop *Dispatch*, qui était en mission de recrutement¹³¹².

- En Grande-Bretagne

• Qui se révolte ?

¹³⁰⁸ Jacques CAPTIER, *Étude historique et économique sur l'inscription maritime*, Op cit, p 118.

¹³⁰⁹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 40.

¹³¹⁰ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit..

¹³¹¹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit..

¹³¹² Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op. cit..

Les marins étant les premiers concernés par la ‘press’, il semble logique qu’ils soient les premiers acteurs de ces révoltes qui avaient lieu au moment même où les ‘press gangs’



Thomas ROWLANDSON, *A Cribbage Party in St. Giles's Disturbed by a Press Gang*. 26 Oct 1787, Royal Collection RCIN 810254

parcourent les rues à la recherche d'hommes à enrôler. Cependant, et contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas les seuls à s'élever contre ce système. Les femmes ont joué un grand rôle également dans tout le système de contestation. Cet élément est confirmé par le travail de Nicholas Rogers¹³¹³, mais également par de nombreuses gravures et caricatures, comme celles de Thomas Rowlandson¹³¹⁴.

Enfin, plusieurs sources mettent en avant le fait que les émeutes et les rixes furent également conduites, lorsque des marins s'étaient établis dans des travaux et des emplois proches du

¹³¹³ *Ibid.*, p 41.

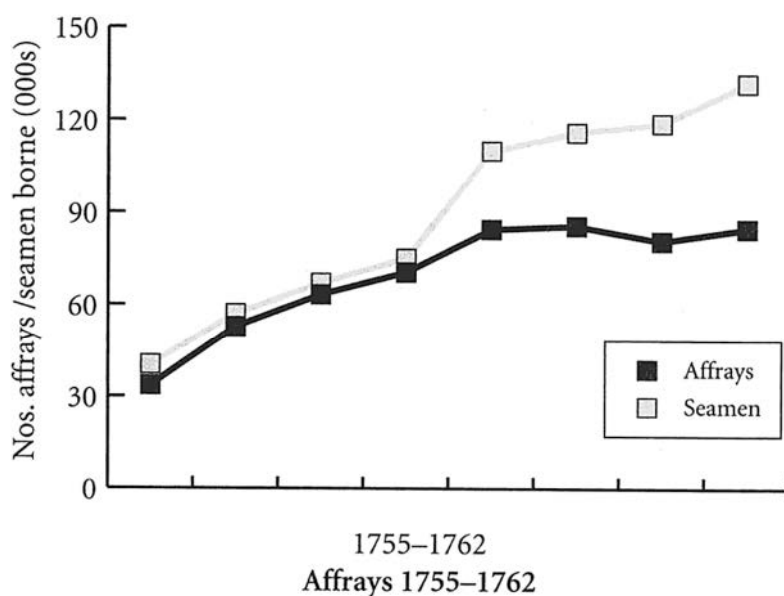
¹³¹⁴ Thomas ROWLANDSON, *A Cribbage Party in St. Giles's Disturbed by a Press Gang*. 26 Oct 1787, Royal Collection RCIN 810254.

domaine maritime, par des collègues de ces hommes qui n'acceptaient pas l'intrusion des 'press gangs' dans leurs vies¹³¹⁵. Ces bagarres pouvaient survenir dans deux cas, soit pour empêcher les 'press gangs' de recruter les marins, soit encore quand il y avait des tentatives pour secourir des marins qui auraient déjà été recrutés.

- **Quand ces émeutes étaient-elles les plus fréquentes ?**

Après la question du qui, vient la question du quand. Il semblerait qu'il y ait une logique dans le développement de ces émeutes. Nicholas Rogers aborde ce sujet dans son ouvrage¹³¹⁶.

À l'aide d'outils mathématiques, il montre des courbes mettant en rapport les émeutes et le nombre de marins recrutés. Ainsi, pour la période de ces deux conflits, deux graphiques. Le premier présente le nombre de rixes/révoltes (*Affrays*) par rapport au nombre de marins recrutés (*Seamen*) en millier au cours du temps durant la Guerre de Sept Ans¹³¹⁷.

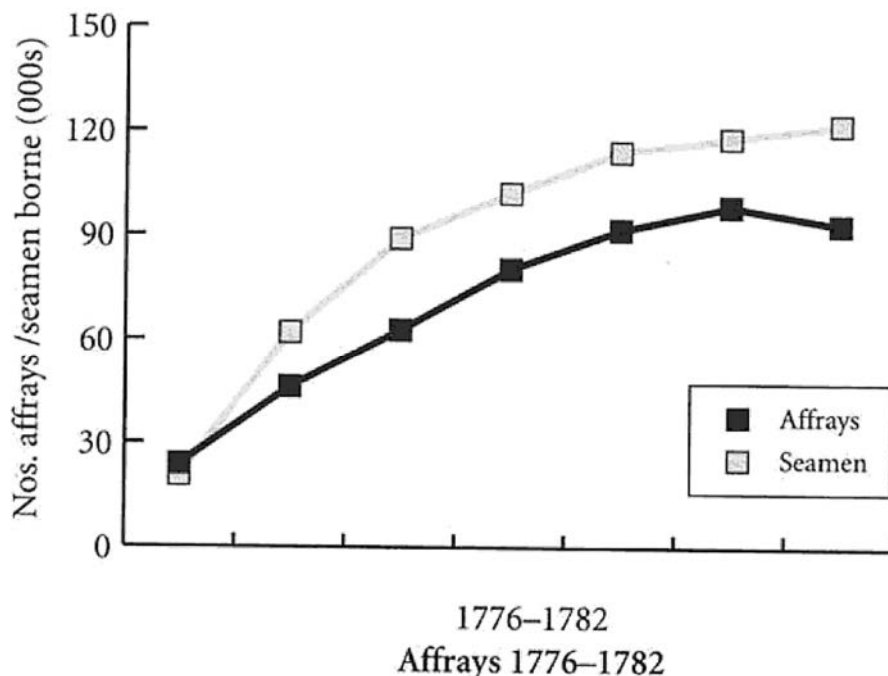


¹³¹⁵ Nicholas ROGERS, *The Press Gang*, Op cit, p 40.

¹³¹⁶ *Ibid.*, p 40-45.

¹³¹⁷ *Ibid.*, p 43.

Ce second graphique présente le nombre de rixes/émeutes (*Affrays*) par rapport au nombre de marins recrutés (*Seamen*) au cours du temps durant la Guerre d'Indépendance américaine¹³¹⁸.



A partir de ces deux documents, on constate une augmentation rapide du nombre de ces rixes ou émeutes au début du conflit. Elles sont plus nombreuses, car c'est à ce moment que la marine recrute le plus par le biais de la 'press' quand le nombre de volontaires ne suffit plus pour compléter les équipages. On voit en effet, que les modèles de courbes se suivent. Pour donner des chiffres plus précis, en 1755 au moment de la mobilisation pour le conflit, le nombre de d'émeutes/rixes fut de 150 % plus important que durant l'année 1756¹³¹⁹. De même, le nombre de ces phénomènes augmenta sensiblement durant l'année 1759, quand la Grande-Bretagne voulut profiter d'une série de victoires navales pour augmenter la pression sur la France et la conduire à la table des négociations¹³²⁰. Durant la Guerre d'Indépendance américaine, le nombre de ces rixes ou émeutes fut également plus important durant les trois premières années de ce conflit¹³²¹. C'est à ce moment-là que le recrutement de force est le plus intense, car il faut alors compléter les équipages de beaucoup de navires. Cela renseigne également l'évolution du rôle de la 'press' durant une campagne. Au début de celle-ci, les 'press

¹³¹⁸ *Ibid.*, p 44.

¹³¹⁹ *Ibid.*, p 43

¹³²⁰ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*.

¹³²¹ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*.

gangs ' doivent recruter des hommes éligibles et donc de ce point de vue-là parfois arracher des hommes à leurs familles et leurs foyers. Avec le prolongement du conflit, comme il n'y a plus ou presque de marins qui ne sont pas employés, leur rôle se transforme alors plutôt en une chasse aux déserteurs, et dans ce contexte il y aurait moins de révoltes, car le choc du départ du marin serait déjà passé¹³²².

- **Où se révolte-t-on ?**

Après la question du qui et du quand, vient la question du où, formulée autrement cette question revient à : y a-t-il des lieux privilégiés pour ces rixes ou émeutes ? la réponse se trouve dans un tableau qui figure dans l'ouvrage de Nicholas Rogers¹³²³:

Tableau 40 - Les révoltes contre l'impression

	Nombre	Londres	Sud-Est	Sud-Ouest	Nord-Est	Nord-Ouest	Nations Celtiques	Lieux inconnus
1738-48	80	46	24	6	11	6	6	2
1755-62	132	22	8	20	10	22	16	1
1770-71	34	69	14	6	3	0	10	0
1776-82	122	30	8	18	12	18	9	4

Le tableau montre notamment que la principale zone de rixes ou émeutes est la ville de Londres. C'était une ville peuplée et attirante pour les marins. Mais il semblerait que ce ne soit pas la seule raison de ce grand nombre de phénomènes de révoltes. Depuis les années 1640, la ville de Londres a développé une forme d'autonomie et de liberté par rapport au pouvoir. Cette volonté d'indépendance va se manifester pendant la Première Guerre civile quand la ville ferma ses portes au roi Charles Ier. Au XVIII^e siècle, elle gardait une sorte de folklore de cette époque et de ces événements. Aussi, la population voyait d'un très mauvais œil le recrutement forcé des hommes dans la marine¹³²⁴. Cet esprit ne touchait pas que la population, mais aussi certains

¹³²² Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*

¹³²³ *Ibid.*, p 55.

¹³²⁴ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.*

magistrats de la ville qui ne cachèrent pas leur opposition à la ‘press ’ au point de parfois aller jusqu'à l'interdire notamment à cause de troubles à l'ordre public¹³²⁵. Toute cette agitation contribua à donner une mauvaise image de la ‘press ’ et y attacha de manière encore plus forte de la violence. C'est ce genre de choses qui permirent à J.R. Hutchinson de présenter le ‘*press ganging*’ de la façon la plus négative qu'il soit¹³²⁶.

Cependant, malgré la mauvaise réputation de ‘la press ’, il faut signaler qu'il y eut à l'époque moins de révoltes et de manifestations contre cette pratique qu'il put y en avoir contre l'augmentation du prix des denrées¹³²⁷. Toutefois, cela montre l'impact que pouvait avoir le système de recrutement sur la société de l'époque, ce qui met fait davantage ressortir le décalage entre cet impact et le nombre d'études qui ont été faites sur le sujet.

Il semblerait néanmoins, qu'il y eut peu de révoltes violentes en France contre le recrutement naval. Colbert, qui avait horreur du désordre, avait conçu son système des classes en partie pour remédier à ce genre de problèmes qui étaient survenus par le passé. Mais ce n'est pas forcément la seule raison. À la différence de la Grande-Bretagne, le recrutement touche une moins large partie de la population qui n'est pas répartie de la même façon sur le territoire. De plus, si Londres reste une ville maritime, ce n'est pas le cas de Paris ou Versailles où les populations sont plus sujettes à la révolte, ce qu'ont montré des mouvements tels que la Fronde.

- **En France**

• **La fin de la violence ?**

Alain Berbouche mentionne la résistance au système des classes en France, un fait qui est confirmé par Alain Cabantous dans son ouvrage *La Vergue et les Fers*. Sur le papier, le système des classes était parfaitement adapté aux besoins du recrutement maritime, mais dans la réalité, ce n'était pas toujours le cas. En temps de paix, la classe appelée était souvent trop nombreuse pour que la marine ait du travail pour tous, tandis qu'en temps de guerre, il y avait souvent un manque de marins pour la Marine Royale, ce qui fait que l'on devait parfois appeler des classes dont ce n'était pas le tour de servir. Ce fut particulièrement le cas pendant la guerre de Sept Ans

¹³²⁵ Daniel James ENNIS, *Enter the Press Gang, Op cit*, Chapter 1.

¹³²⁶ J.R HUTCHINSON, *The Press-Gang Afloat and Ashore*, Op cit, p 7.

¹³²⁷ Nicholas ROGERS, *The Press Gang, Op. cit.* p 43.

après la Rafle Boscawen de 1755 qui fit près de 2000 prisonniers¹³²⁸. Si la forme de résistance au recrutement maritime la plus fréquente au XVIII^e siècle était la révolte collective d'une ou plusieurs paroisses, voire parfois de larges régions dans le cas des marins basque en Béarn en 1671¹³²⁹, cette pratique se fit plus rare au XVIII^e siècle, sauf peut-être dans le cas des zones fluviales, pour laisser place à un refus plus minoritaire voir parfois individuel. Ce type de résistance laisse également plus de place à l'imagination d'individus ou de petits groupes. Une de ces méthodes était de simuler ou de provoquer une maladie de peau¹³³⁰. Ainsi, un témoignage du Commissaire des classes de Boulogne sur Mer en 1781 révèle : " J'ai prévenu Monsieur d'Anglemont de tous les moyens que l'on avait employé ci-avant ici à l'hôpital de Boulogne pour en imposer aux médecins et chirurgiens, tels que de se frotter le visage avec du safran pour paraître le teint livide, de se piquer les gencives pour faire cracher le sang et se dire attaqué de la poitrine, prendre des drogues pour paraître avoir de la fièvre et un flux hépatique et enfin n'entretenir des ulcères aux jambes. Au moyen de quoi, si on interdit toute communication avec les familles et si on empêche de marcher, j'ai tout lieu de penser que l'on reconnaîtra que les maladies dont ils se plaignent sont susceptibles de guérison."¹³³¹ Cette pratique ne pouvait fonctionner que face à un médecin ou un chirurgien complaisant déclarant des marins inaptes au service avec des supercheries aussi détectables. Cela met en avant la complicité de certaines personnes du domaine médical dans la résistance au service des classes¹³³².

- **La désertion une forme de résistance ?**

La forme de résistance la plus directe au recrutement maritime restait la désertion. Cela pouvait bien sûr se pratiquer à bord des navires, mais il y avait aussi un certain nombre de marins en France qui décidaient de le faire avant l'embarquement. Les régions frontalières étaient des lieux privilégiés de ce genre de désertion, avec la possibilité de passer en Hollande ou en Espagne¹³³³. Ces deux pays connaissaient une pénurie de marins et donc offraient des conditions avantageuses au gens de mer désireux de venir y travailler. Face à cela, le pouvoir

¹³²⁸ Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers*, Op cit, 1984, p 83.

¹³²⁹ *Ibid.*, p 86,

¹³³⁰ *Ibid.*, p 88.

¹³³¹ AN Marine C⁴ 32, f 336-340.

¹³³² AN Marine, C⁴ 45 f 400.

¹³³³ Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers* Op cit, p 88.

Royal dit preuve d'un certain laxisme et d'un clair manque d'autorité. Puisqu'à chaque fois qu'il essaye d'enrôler les marins de Dunkerque, ils partaient en Hollande et à chaque fois qu'il essayait d'enrôler les marins Basques, ils partaient en Espagne, ces deux régions furent tout simplement exemptés des classes jusqu'à la Révolution¹³³⁴. Cette pratique loin, de résoudre le problème augmenta encore la tension liée au recrutement maritime, car les régions voisines regardaient ces privilèges avec envie. C'était notamment le cas à Calais¹³³⁵. Du côté de la Méditerranée, l'attrait de l'étranger existait aussi et les marins de Provence allaient souvent chercher refuge et emploi du côté de Gêne¹³³⁶. Cette forme de désertion n'était pas limitée aux régions proches des frontières, de nombreux marins cherchaient à se cacher dans des lieux où les archers des classes ne pouvaient pas les trouver. Il s'agissait souvent de régions difficiles d'accès, mais les marins étaient aussi aidés par les difficultés budgétaires de la France qui faisaient, comme le montre le cas de Rochefort, que les Intendants avaient peu d'archers à leur disposition. Il existe plusieurs exemples de ce type de lieux, comme les montagnes dans l'arrière-pays de Toulon¹³³⁷ mais aussi les régions marécageuses comme les marais de Merlimont près de Boulogne sur Mer. Un autre exemple est celui des marais du grau de Vendres, près d'Agde, où en 1782 des matelots en fuite purent se cacher pendant six mois¹³³⁸. Ensuite, il restait aux marins la possibilité de tenter de fuir pendant le trajet du lieu de rassemblement vers le port.

Il convient de se poser la question du volume de marins ainsi concerné par la désertion, mais aussi de faire une comparaison avec la Royale Navy. En Grande-Bretagne, pendant la guerre de Sept Ans, on considéra 133.708 marins comme déserteurs et pendant la Guerre d'Indépendance Américaine 42000, ce qui représenterait environ 12 % des effectifs potentiels¹³³⁹ en France le chiffre tourne plus autour de 5%.

¹³³⁴ *Ibid.*, p 89.

¹³³⁵ Alain CABANTOUS, *Op. cit.*.

¹³³⁶ Alain CABANTOUS, *Op. cit.*.

¹³³⁷ Alain CABANTOUS, *Op. cit.*.

¹³³⁸ AN Marine C⁴ 33 f 498.

¹³³⁹ Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fer, Op. cit.* p 91, (pour la guerre de Sept Ans ce chiffre inclut les morts de maladies).

D. Bilan et projets de réforme en Grande-Bretagne

- En Grande-Bretagne

• La vision de Lord Anson

Lord Anson était un marin de carrière qui après avoir servi dans la Royal Navy, notamment avec le rang de Vice-amiral pour sa victoire à la Première Bataille du Cap Finisterre en 1747, continua sa carrière au service de son pays et de la Navy en occupant différents postes au sein de l'Amirauté. Ainsi, il rejoignit le Navy Board comme administrateur à partir de 1744. Entre 1751 et 1756, il fut nommé Premier Lord de l'Amirauté. La politique de Lord Anson fut une politique de réforme de la Royal Navy sur de nombreux niveaux notamment pour la construction de navires et les chantiers navals. Il fut également l'instigateur d'un bilan de l'impressment après la Guerre de Succession d'Autriche. En effet, ce conflit montra que le système de l'impressment était inadéquat sur de nombreux points. Le danger pour la sécurité nationale était qu'il fallait à la flotte plusieurs années pour atteindre son effectif complet en règle générale trois années¹³⁴⁰. Il y avait plusieurs explications pour cela, la première était que de nombreux marins étaient à l'étranger notamment en service dans la marine marchande. Une autre raison venait de l'inefficacité du système. Il était particulièrement difficile de trouver des marins qualifiés, ce qui avait des implications sur les opérations stratégiques, plusieurs fois, l'Amirauté du changer ses plans et garder des navires au port en attendant de trouver des marins¹³⁴¹.

L'impressment provoquait également d'autres problèmes moins immédiats. Dans chaque conflit du XVIII^e siècle, lorsque la Royal Navy avait des effectifs complets, cela avait un impact très important sur les ressources de la marine marchande. Sur le papier, le nombre de marins nécessaires pour le Service équivalait à pratiquement la totalité des effectifs de la marine marchande. Il faut bien sur considérer que l'ensemble des équipages de la Royal Navy n'étaient pas constitués de marins professionnels, il y avait notamment un grand nombre de terriens.

¹³⁴⁰ Brian LAVERY, *Royal Tars*, Op cit, p 160.

¹³⁴¹ Brian LAVERY, *Royal Tars*, Op. cit..

Toutefois, pour combler le vide laissé par les press gangs, la marine marchande engageait des étrangers ou alors formait des volontaires¹³⁴². Cette pratique, nécessaire, pour assurer la survie du commerce maritime, avait une conséquence négative à la fin de tous conflits. Avec le retour des marins libérés du service plus tous les marins formés par la marine marchande, cette dernière disposait d'un grand choix pour former des équipages, ce qui voulait dire la possibilité de réduire les salaires et qui créait du chômage ce qui conduisait à des protestations sociales et des conflits et émeutes. Et plus de la menace contre la paix civile, cet état de fait faisait que de nombreux marins étaient tentés d'aller prendre un emploi à l'étranger, ce qui représentait une perte sèche pour la Royal Navy dans le cas de l'irruption d'un nouveau conflit, ce qui était une possibilité fréquente au XVIII^e siècle.

Pour mettre fin à tous ces problèmes, de nombreuses personnes dont Anson était en faveur d'une réforme du recrutement naval en Grande-Bretagne. Toutefois, la difficulté venait du fait qu'une telle réforme devrait obligatoirement faire l'objet d'une loi au Parlement. En 1749 un projet de loi (*bill*) fut déposé devant la Chambre des Communes pour « A Speedily manning of the Navy » (*un recrutement rapide de la marine*).

En substance, ce projet de loi prévoyait la mise en place d'une réserve de trois mille marins payé dix livres par an, ce qui représentait environ la moitié du salaire normal dans la Royal Navy. Cette réserve aurait été occupée pendant la paix avec des travaux à terre ce qui aurait permis de les rappeler rapidement dans la Navy en cas de conflit ou de mobilisation. Il semble que ce chiffre de trois mille ait été une base de départ et qu'il était espéré avec le temps d'en étendre le nombre. De plus, il y avait un projet pour mettre en place des éléments de formation pour créer de nouveaux marins¹³⁴³. Enfin, ce projet de loi prévoyait également d'entendre la loi martiale et donc la possibilité d'être recruté à des personnes qui n'y étaient pas sujettes auparavant¹³⁴⁴.

Ce projet de loi rencontra une forte opposition dans la Chambre des Communes, notamment de la part des éléments les plus conservateurs (Backbenchers) qui voyait dans ce projet une opportunité pour l'Etat d'augmenter son contrôle sur la société, une chose contre laquelle ils étaient totalement opposés, même si cela voulait dire réduire les méfaits de la press. Face à cette opposition, le projet de loi fut abandonné. En 1751, les effectifs de la Royal Navy furent considérablement réduits par mesure d'économie, car le conflit précédent avait été très

¹³⁴² Brian LAVERY, *Royal Tars, Op. cit.*.

¹³⁴³ *Ibid.*, p 161.

¹³⁴⁴ COBBETT, *Parliamentary History of England*, vol 14, 1747-1753.

dur pour les finances de la Grande-Bretagne. Un des arguments pour cette réduction était que l'augmentation de la piraterie, un phénomène qui se produisait souvent à la fin de conflits maritime ne s'était pas produit à la fin de la guerre de Succession d'Autriche¹³⁴⁵. En revanche, cette remarque, confirme un point important, le maintien des marines de guerre en temps de paix servait en partie à combattre la piraterie où, à éviter le retour de la piraterie. Face à ce constat, les effectifs de la Navy furent réduits à un total de huit mille hommes¹³⁴⁶.

Les arguments de l'opposition au Parlement, sont assez typiques de la philosophie britannique et particulièrement du Libéralisme politique développé dans les ouvrages de John Locke et de Thomas Hobbes. Cette pensée voulait limiter au possible le rôle de l'Etat et son implication dans la vie des citoyens, intervient seulement pour assurer la paix et la sécurité et ainsi garantir la liberté. C'est cette idée que défendaient les backbenchers au Parlement. Le fait que la liberté des marins continue néanmoins à être bafouée peut s'expliquer de deux façons. Il faut considérer la théorie du grand enfermement qui faisait de la press un moyen d'envoyer au loin une catégorie de la population jugée comme dangereuse, violente et prône aux excès de boisson, sans compter parfois immoral. Cependant, il est également possible de considérer l'impressionnement comme un mal nécessaire afin de défendre la liberté en Grande-Bretagne. En effet, la Royal Navy était la ligne de défense la plus importante d'un pays qui en suivant le libéralisme politique regardait les armées régulières avec la plus grande méfiance comme un outil qui pourrait permettre à un gouvernement d'instaurer un régime autoritaire. Sans la Navy, il ne serait pas possible de repousser une tentative d'invasion.

- **Le projet de George Everett**

Le projet de Lord Anson n'est pas le seul projet de réforme du recrutement naval en Grande-Bretagne, il fait écho à d'autres projets plus anciens. En 1695, George Everett un charpentier de marine (*Shipwright*) publia à Londres un pamphlet intitulé *Encouragement for Seamen & mariners* (Encouragement pour les marins et mariniers) avec le sous-titre : *Being a proposed Method for the more seepdy and effectual furnishing of their Majesties Royal Navy with able Seamen and Mariners* (Proposition d'une méthode pour fournir des hommes des marins

¹³⁴⁵ *Parliamentary Debates*, Vol XIV, 1747-53, cols 829-30.

¹³⁴⁶ Brian LAVERY, *Royal Tars*, Op cit, p 161.

qualifiés et des marinières à la Royal Navy)¹³⁴⁷. Le but de cette proposition était selon son auteur de permettre au gouvernement de faire des économies au regard des importantes sommes d'argent engagés dans le recrutement maritime¹³⁴⁸, que ce soit pour les primes versées aux volontaires ou celles versés aux Press Gangs. Mais aussi afin de: « prevent those many mischiefs and abuses daily committed by disorderly press masters both at sea and land, to the great prejudice of their Majesties, and injury of the subjects¹³⁴⁹. (D'Empêcher les mauvaises actions et abus commises tous les jours par les maîtres de press aussi bien en mer qu'à terre, au détriment de leurs majestés et de leurs sujets.)

Plus loin dans son texte, il développe les bienfaits de cette proposition tant pour le pays que pour la Royal Navy. Le premier argument est que sa proposition diminuerait les difficultés de la vie du marin dans le Service, ce qui aurait pour conséquence d'améliorer la réputation de la Royal Navy, rendant le recrutement plus facile et permettant l'économie de vastes sommes d'argent utilisé auparavant pour le recrutement.¹³⁵⁰ De plus, cette proposition était aussi en faveur de la marine marchande qui avec une réforme du recrutement naval pourrait continuer à fonctionner sans interruption¹³⁵¹ en cas de conflit ou même de mobilisation.

Sur le plan pratique cette série de propositions par George Everett (voir annexes) est particulièrement intéressante dans ses composantes. Le premier point est la création d'un véritable registre des marins qualifiés présents et servant en Grande-Bretagne, aussi bien dans la marine marchande que dans la Royal Navy, une chose qui n'avait pas été véritablement faite depuis le temps de la Reine Elisabeth Ière. Ce registre aurait également permis de mettre fin à cette idée erronée qu'il y avait en Grande-Bretagne une réserve pratiquement inépuisable de marins. Cette pratique se rapproche également du système administratif mis en place dans la Marine Royale en France après les réformes de Colbert. George Everett ne fait pas référence au système français dans son ouvrage, ce qui pourrait s'expliquer par le fait qu'il n'ait jamais vraiment une bonne idée de revendiquer que l'inspiration d'un modèle vient en fait d'un des ennemis le plus régulier de la Grande-Bretagne. Si toutefois l'inspiration est bien la réforme de Colbert, il aura fallu à ce dernier moins de dix ans pour déjà avoir une influence en dehors de frontières de la France, ne serait-ce que dans l'esprit de l'auteur. Si l'on regarde de plus prêt George Everett n'est pas à proprement parler un intellectuel ou un écrivain, il se déclare comme

¹³⁴⁷ George EVERETT *Encouragement for seamen and mariners* Wing-E3546-691_04, p 1.

¹³⁴⁸ George EVERETT *Encouragement for seamen and mariners*, *Op. cit.*.

¹³⁴⁹ George EVERETT *Encouragement for seamen and mariners*, *Op. cit.*.

¹³⁵⁰ *Ibid.*, p 4.

¹³⁵¹ George EVERETT *Encouragement for seamen and mariners*, *Op. cit.*.

étant un charpentier de marine, ce qui voudrait dire que la connaissance du modèle français était déjà relativement répandue.

Au-delà du registre de marins, le fait que les marins revenant d'un voyage en mer dans la marine marchande soit ensuite pratiquement envoyé dans la Navy en fonction des besoins en hommes ressemble également au système des classes mis en place en France avec une forme de roulement des marins. Ces deux points ainsi que le côté très administratif de ses propositions semblerait montré que ce modèle serait inspiré par celui de la France.

- **Bilan et projets de réformes en France**

La première chose que l'on constate en faisant de la recherche sur le recrutement maritime en France est le très faible nombre d'études sur le sujet, que ce soit des études postérieures comme la thèse de Jacques Captier, en 1907 ou encore des études, des critiques ou des projets de réformes contemporains. Cela est également le cas de la période des Lumières qui ont pourtant analysé et critiqué l'ensemble de la société en France dans la seconde partie du XVIII^e siècle. Une raison pour cela pourrait être que les centres de recrutements de la marine, les grands ports et arsenaux, mais aussi les provinces maritimes du royaume sont loin de Paris ou Versailles, capitales politiques et intellectuelles de France.

Cette absence d'intérêt pour la marine est confirmée sous la Révolution dans un rapport de la Commission de Marine sur l'Inscription Maritime. Le délégué Boulay-Paty commence ce rapport en disant : « Je viens vous entretenir d'une partie essentielle de la force publique, sur laquelle on n'a jeté que par intervalle quelques regards passagers et dont on ne s'est jamais assez occupé, je veux parler de la marine »¹³⁵²

• **Considérations sur l'importance des Classes Maritimes de France**

Il s'agit d'un rapport fait en 1790 par M. Huon, Commissaire de Classes de la Marine devant l'Assemblée nationale. La date place ce document plusieurs années après la fin de la Guerre d'Indépendance d'Amérique, ce qui serait en dehors de la période de cette étude. Cependant puisque ce rapport a été fait avant toutes réformes liées à la Révolution et qu'il dresse un bilan

¹³⁵² Rapport du 24 ventose an VII, Commission de Marine sur l'Inscription Maritime, BNF Gallica

après la Guerre d'Indépendance Américaine, il faut le considérer comme une source importante pour faire le bilan du recrutement naval en France sous l'Ancien Régime. Néanmoins, au niveau de l'objectivité, il est possible de soulever quelques doutes, la Révolution n'a pas toujours eut un regard tendre envers les institutions du régime politique précédent.

Au niveau de la structure, M. Huon divise son rapport en trois questions :

1. « L'enrôlement des gens de mer que l'on entend plus communément sous la dénomination de *classes*, est-il nécessaire à la force et à l'activité des armées navales, ou peut-il être remplacé par une autre institution équivalente ? »
2. « Le régime actuel de cet établissement ne blesse-t-il pas trop les droits essentiels de la liberté ? »
3. « Le changement qu'il est possible d'apporter à ce régime ne peuvent-t-il pas le rendre compatible avec la nouvelle constitution du royaume ? »

Les deux premières questions peuvent fournir d'important éléments de réponse sur l'efficacité des classes maritimes, mais aussi sur des questions comme celle de l'entrave à la liberté.

Dans ce texte : «L'enrôlement des gens de mer que l'on entend plus communément sous la dénomination de classes, est-il nécessaire à la force et à l'activité des armées navales, ou peut-il être remplacé par une autre institution équivalente ? » (voir annexe), M. Huon commence par faire l'historique de la mise en place du système des classes en France. Pour lui, la réforme commencerait dès 1665 avec les premiers textes d'importance en 1670 et 1673. Il confirme également que la loi qui mit en place le système de la division en classes datait de l'ordonnance de la marine de 1689. Pour lui la différence entre les provinces où il y avait quatre classes et celles où il y en avait trois, viendrait du nombre de marins, même si les chiffres ne semblent pas toujours être d'accord avec cet argument.

Toujours selon ce texte, la mise en place de ce système ne souffrit pas de trop grandes difficultés, quand on voit la suite des arguments, on peut penser que cela viendrait du fait que ce système répondait à un sens de justice et d'égalité très présent chez les marins. Le succès du système viendrait également du fait qu'à l'origine le système proposait une demi-solde pour les marins qui faisaient partie de la classe dont c'était le tour de servir et qui donc ne pouvait s'embarquer pour gagner leur vie dans la pêche ou la marine marchande. Toutefois, il faut quand même considérer la citation d'Alain Berbouche : « On ne s'enrichissait donc pas, ni au service

maritime du roi Louis, ni à celui du roi George... »¹³⁵³. Pour aller plus loin, il est possible de donner une estimation de la différence de salaire en France entre la Marine Royale et les autres professions maritimes. En moyenne, un marin pouvait facilement gagner le double en servant dans la marine marchande et le triple dans la Grande Pêche océanique¹³⁵⁴. Ainsi la demi-solde, représentait au mieux un quart ou un sixième de ce qu'aurait pu gagner un marin s'il était libre de s'engager sur un autre navire. Cependant, cette demi-solde représentait déjà une certaine garantie financière. De plus, il était possible pour le marin de trouver d'autres emplois qui le maintenaient disponibles pour le service tout en augmentant sa subsistance. Par exemple, s'il vivait dans une région rurale et que la saison était propice, il pouvait essayer de travailler comme journalier agricole, surtout qu'il y avait toujours une grande demande de bras au moment des récoltes, d'autant plus que les marins avaient l'habitude des travaux physiques, difficiles et fatigants. Il y avait également d'autres pistes à explorer. Alain Berbouche met en avant qu'un marin travaillant comme journalier dans un port pouvait gagner le même salaire à la journée que les marins servant sur les navires du roi, ce qui viendrait s'ajouter à la demi-solde, sans le problème de partir servir loin de chez soi ou encore de risquer sa vie¹³⁵⁵. C'était une possibilité s'il y avait du travail dans le port, ce qui était souvent le cas, mais aussi si le marin ne vivait pas trop loin dudit port. Enfin, il restait une possibilité, celle de la pêche. Il était interdit aux capitaines de navires de pêche d'engager des marins qui faisaient partie de la classe dont c'était le tour de servir. Cependant, toutes pêches n'étaient pas lointaines. Pour prendre un exemple, pendant les Guerres du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, il arrivait que le port et la rade de Brest soit sous le blocus d'une escadre anglaise. Durant ces périodes, pour améliorer l'ordinaire, les officiers britanniques achetaient fréquemment des homards ou du poisson aux pêcheurs Bretons. Cela se faisait sans tentative de capture de ses pêcheurs. Cette pratique montre qu'il existait aussi une pêche plus proche des côtes et qui ne nécessitait de partir pour plus d'une journée en mer ce qui pourrait être compatible avec les obligations inhérentes aux marins faisant partie de la classe réservée pour le service.

Toutes ces pistes ne peuvent pas s'appliquer à tous les marins de cette classe, de plus, elles étaient dépendantes de nombreux facteurs extérieurs tels que la distance, les besoins de ces diverses activités, l'opportunité et bien d'autres, ce qui faisait que ce n'était ni une source de revenus stables ni réguliers, mais pouvait parfois être un complément salubre, ce qui met

¹³⁵³ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale* Op cit, p 309.

¹³⁵⁴ Alain CABANTOUS et Jacky MESSIAEN, *Gens de mer et navires de Dunkerque au XVII^e et XVIII^e siècles*. Dunkerque, Kim 1977, pages 23 et 126.

¹³⁵⁵ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, Op cit, p 309.

en avant l'importance et la nécessité de la demi-solde pour que les marins restent disponibles pour le service une année sur trois ou sur quatre. D'après le rapport de M. Huon, le versement de cette demi-solde connut de nombreux problèmes, ce qui met en avant les problèmes financiers de la monarchie Française qui étaient récurrents au XVIII^e siècle. C'est pourquoi après 1720 le versement de la demi-solde fut complètement abandonné. Toutes ces pistes ne peuvent pas s'appliquer à tous les marins de cette classe, de plus, elles étaient dépendantes de nombreux facteurs extérieurs tels que la distance, les besoins de ces diverses activités, l'opportunité et bien d'autres, ce qui faisait que ce n'était ni une source de revenus stables ni réguliers, mais pouvait parfois être un complément salutaire, ce qui met en avant l'importance et la nécessité de la demi-solde pour que les marins restent disponibles pour le service une année sur trois ou sur quatre. Pour lui, c'est à partir de ce point-là que le système commença à ne plus fonctionner correctement.

Pour résumer, la conclusion de ce rapport est que le système des classes était un bon système ou tout du moins le seul système possible si l'on considère les deux seules alternatives soulignées dans le rapport, l'impraticable volontariat ou la presse chaotique. Le problème de la presse serait un risque important notamment au niveau de la désertion, cependant, il faut admettre si l'on regarde le nombre d'articles, dans les ordonnances de la marine de 1689 et 1765, qui traite de la désertion et des diverses peines qui doivent y être appliquées, alors on peut dire que le risque de désertion était important également dans le système des classes. Il faut noter que le seul système qui est pris à titre de comparaison est celui de l'Angleterre et de sa Presse, à aucun moment, il ne fait référence à un autre système de recrutement comme par exemple celui de Suède. Ce n'est pas nécessairement par manque de connaissances, en effet, à cette époque, il y avait une grande circulation des idées et des informations, par le biais des écrivains et des voyageurs, mais aussi par l'espionnage et la diplomatie. L'objection majeure était que le système suédois était adapté pour une marine qui ne comptait qu'un petit nombre de navires. Le seul point de comparaison possible est donc la Grande-Bretagne, car c'est la seule puissance qui a une marine comparable en taille. Cependant, le système tel qu'il était après 1720 ne fonctionnait que sur le papier à cause de la suppression de la demi-solde pour les marins.

La partie : «Le régime actuel de cet établissement, ne blesse-t-il pas trop les droits essentiels de la liberté ? » Hélas ne traite pas du régime des classes tel qu'il était au moment de la guerre de Sept Ans, ni de la Guerre d'Indépendance Américaine, mais du recrutement naval

après l'Ordonnance de la Marine du 31 Octobre 1784. Cependant, en se penchant sur le paragraphe précédent, il est possible de trouver certaines informations sur le point qui est couvert par cette question. « La nécessité de l'enrôlement des gens de mer et leur assujettissement au service en exerçant cette profession, est suffisamment prouvée par l'expérience de plus d'un siècle ». L'argument qu'il met en avant est que ce mode de recrutement serait légal non seulement du fait des diverses Ordonnances de la marine, mais aussi parce que cette méthode de recrutement eu lieu sans discontinuer entre 1689 et 1784, ce qui représente près d'un siècle, ce qui est une référence au droit coutumier, quelque chose est légal du fait de sa pratique continue pendant une longue période. Cette citation met également en avant un principe de droit latin : *quod est necessarium est licitum*¹³⁵⁶ et devant la menace en cas de guerre pour la marine marchande et les colonies de la France, avoir une marine de guerre forte était nécessaire.

Toutefois, cela ne voulait pas dire que le rapporteur n'était pas conscient d'une certaine atteinte à la liberté individuelle des marins : « Il s'agit d'adoucir tellement ce joug indispensable, qu'il répugne le moins possible à la liberté individuelle, en employant les formes capables d'en garantir les droits, uniquement subordonnés à la nécessité impérieuse du service public ». Cela confirme, que s'il n'était pas possible de se passer d'un enrôlement des marins pour le service dans la marine de guerre, il fallait réformer le système afin qu'il soit plus en accord avec le principe de la liberté individuelle.

- **Bilans modernes du système des classes maritimes**

Depuis Jacques Captier, en 1907, il y a eu peu d'études complètes sur le recrutement maritime en France. Toutefois, plusieurs auteurs se sont attachés à ce sujet ou alors à celui de la condition des gens de mer en France, ce qui les a amenés à poser un jugement sur le recrutement naval en France et surtout sur son efficacité.

L'Université de Caen est à l'origine de la création du site internet <http://www.uni-caen.fr/ufr/histoire/cimarconet/>; qui offre la possibilité de consulter l'inscription maritime du Cotentin. En plus ce site offre plusieurs considérations sur le système du recrutement maritime

¹³⁵⁶ Ce qui est nécessaire est légal

en France : « Un appareil bureaucratique s'est mis en place pour l'enregistrement, le suivi professionnel et la levée des gens de mer. Cet appareil a été, au moins dans le principe, un laboratoire en matière de modernité administrative et de rationalisation de la gestion des ressources humaines.

Des commissaires de marine sont désignés pour superviser la confection et la mise à jour des registres ou matricules de marins classés. Ils sont assistés par des écrivains et des commis. Leur circonscription est le département de marine. Chaque département est divisé en quartiers, ensemble de paroisses littorales doté d'un chef-lieu, où l'on trouve également un commissaire des classes qui tient à jour tous les papiers de l'administration de la Marine. Un petit groupe de paroisses limitrophes appartenant au même quartier forme un syndicat, circonscription de base, dont le chef est un ancien marin ou « syndic », qui collecte également des informations et représente le plus proche interlocuteur des gens de mer dans leurs relations avec l'État. Il y avait 70 quartiers à la veille de la Révolution, qui étaient attachés à l'un des trois grands ports de guerre : Brest, Rochefort et Toulon (Cherbourg devient une base navale et préfecture maritime seulement à l'époque de Napoléon Ier). »¹³⁵⁷

État de La Marine Royale de France, 1785, Archives des Yvelines

¹³⁵⁷Jean-Louis LENHOF et André ZYSBERG, <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet>.

Cette première partie met en avant le fait que le recrutement maritime en France était très organisé, administratif et bureaucratique. Cela donne une idée du nombre de quartiers et des grands ports de guerre en France à l'époque de la Royale. Cependant, l'Université de Caen en Compte trois, Brest Rochefort et Toulon, alors que parfois le nombre de ports est différent avec l'addition du Havre, Bordeaux et Dunkerque. Dans son ouvrage sur la marine Ismael Belisle affirme que l'un des grands problèmes de la marine Française était le manque de ports en eaux profondes dans la Manche, ce qui rendait impossibles les grands ports militaires dans cette région. Il confirme également les trois grands ports de guerre de Brest Rochefort et Toulon¹³⁵⁸. Les trois autres représentaient donc des grands centres de commerces. Pourtant, dans l'état, des gens de mer, on peut voir qu'il y avait des marins de Bordeaux, Le Havre et Dunkerque servant dans la Marine Royale. Cela peut signifier deux choses, soit la présence de navires de guerre pour protéger le port et les navires marchands. Toutefois, avec les batteries et les défenses côtières, cela semble superflu. En fait ces trois derniers ports étaient avant tout des centres administratifs du fait des considérations géographiques et pratique de l'époque. En effet, les voyages sont longs par voie de terre et donc il serait plus long et plus difficile de faire circuler les nombreux messages liés au caractère bureaucratique du recrutement naval de France du bas de la Province de Guyenne jusque Rochefort, ou de la partie la plus Orientale de la Flandre maritime jusque Brest. C'est pourquoi il était important d'avoir un centre dans ces grandes provinces maritimes.

« L'organisation mise en place par Colbert semble un modèle de rationalité et d'humanité à côté de systèmes coercitifs, comme la presse anglaise. Néanmoins, le principe d'un service militaire obligatoire des gens de mer constituait un régime d'exception, alors que l'armée de terre d'Ancien Régime restait une armée de métier, la plupart des Français échappant à toute contrainte militaire.

En outre, le système des classes a mal fonctionné. En temps de guerre, comme l'effectif de la classe de service s'avérait souvent insuffisant d'une année à l'autre, les commissaires levaient les marins qui restaient dans leur quartier, quelle qu'ait été la classe à laquelle ils appartenaient. En outre, les paies des marins servant dans la Royale étaient souvent réglées avec des retards considérables (plusieurs années pendant le règne de Louis XIV), ce qui projetait les familles dans la misère. Ajoutons à ce tableau que les conditions de vie à bord des vaisseaux étaient très dures. La mortalité pour cause d'épidémie, de nourriture avariée et surtout de

¹³⁵⁸ Ismael BÉLISLE, *La voile et le canon*, *Op. cit.* p 107-9.

captivité en Angleterre était considérable : 20 à 30 % des marins levés, parfois davantage, ne sont pas revenus chez eux à l'issue des guerres de Sept Ans (1756-1763) et d'Amérique (1778-1783).

Les compensations restaient, dans les faits, minimes, sinon illusoires. En effet, le versement d'une demi-solde aux marins estropiés ou invalides représentait une « faveur » (accordée par le roi) et non un droit, malgré le système de prélèvements. Enfin, le service dans la marine royale pesait uniquement sur les navigants. Seuls les marins de métier semblaient capables de servir sur les vaisseaux de guerre du roi de France, alors qu'en Angleterre, des « terriens » de la ville et de la campagne étaient enrôlés de gré ou de force dans la Royal Navy. Comme le coût humain de chaque guerre navale était très élevé, la population des gens de mer français n'a jamais dépassé 60 000 hommes entre le règne de Louis XIV et la Révolution. Un illustre marin de Granville, Pléville Le Pelley, disait que la Royale consommait des marins sans jamais en former¹³⁵⁹. »

Ce texte fait la comparaison entre l'armée de terre et la marine, ce qui est quelque chose que nous avons fait également. Cela met en avant que le recrutement naval en France est une exception sur le régime normal qui est de rejoindre volontairement les forces militaires. D'un certain point de vue, il est possible de dire que ce système de recrutement fût en avance sur son temps. Toutefois, cette avance n'est réelle que sur le papier, parce que le système fonctionnait mal et cela n'était pas dû à un quelconque problème administratif, mais aux problèmes financiers récurrents de l'Ancien Régime.

Concernant l'affirmation que la Marine Royale prenait des marins sans jamais les former, les divers textes de loi, notamment les ordonnances de la marine de 1689 et 1765 prenaient des dispositions pour assurer la formation de marins par la marine marchande et la marine de pêche. Encore une fois, ce sont des dispositions qui fonctionnaient sur le papier, mais il faut considérer que l'exemption offerte ne justifiait pas nécessairement le fait de devoir prendre un certain nombre de garçons inexpérimentés à bord, ce qui pourrait justifier l'affirmation à la fin de ce texte.

Alain Berbouche est juriste, politiste et historien, il est également membre de la Société Française d'Histoire maritime. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur la marine Française et ses institutions et notamment *L'Histoire de la Royale, La Marine française et la politique au*

¹³⁵⁹Jean-Louis LENHOF et André ZYSBERG, <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet>

Siècle des Lumières. Il couvre la période qui va de 1715 à 1789, soit de la fin du règne de Louis XIV à la Révolution. Dans ce livre, il analyse le fonctionnement des classes maritimes en apportant des considérations sur la condition des gens de mer en France durant cette période : « Le système colbertien de conscription maritime initialisé par Richelieu n'avait pas résolu le problème de recrutement des équipages royaux au début du siècle suivant : le budget de la Marine était incapable de payer aux gens de mer obligés de servir une année sur trois, quatre ou cinq des soldes identiques aux rémunérations de la pêche et du commerce. »¹³⁶⁰ Là aussi, il est possible de mettre en avant que l'un des plus gros problèmes du recrutement naval en France était lié à des problèmes budgétaires. Il est à noter que l'auteur écrit une année sur cinq, ce qui est une configuration qui n'apparaît pas dans aucun des textes de loi que nous avons pu commenter. Le fait que la France ne puisse pas payer les mêmes salaires que les autres marines privées n'était pas un cas isolé, c'était vrai aussi pour la Grande-Bretagne qui avait-elle la possibilité de forcer des marins à servir. Il semblerait que la France dû avoir recours à ce genre de méthode elle aussi, ce que nous avons déjà évoqué, mais qui est ici confirmé : « Au cours des guerres, des escadres avaient été paralysées faute d'effectifs suffisants et des équipages de vaisseaux dangereusement réduits ; aussi, la presse, c'est-à-dire la contrainte par corps des gens supposés de mer, était-elle redevenue d'un usage normal pour la Marine Royale. »¹³⁶¹

Le pouvoir royal était au fait de ces difficultés, c'est pourquoi Antoine de Sartine qui fut ministre de la marine de 1774 à 1780 tenta d'étendre le système géographiquement et aussi de mettre en place des efforts réglementaires, mais cette politique ne connut qu'un nouvel échec : « Mais les rôles d'inscriptions étaient en désordre, raturé et incomplets et les fraudes se multipliaient. »¹³⁶²

Pour la première fois, un des bilans du recrutement naval en France point du doigt le fait qu'il y aurait également eu des problèmes au niveau administratif et bureaucratique. Cependant, il ne précise pas la cause de ces problèmes. Est-ce que cela venait d'un manque de rigueur de la part des commissaires ou alors de difficultés venant des marins ? Pour répondre à cette question il convient de se pencher plus avant sur l'administration de la marine sous l'Ancien Régime. L'Intendant de la marine avait un rôle central pour le recrutement maritime. Cette fonction avait été réformé sous Colbert ; les intendants sont nommés à titre permanent ce sont des terriens qui assurent l'administration des ports et arsenaux du royaume. Ainsi, à la fin

¹³⁶⁰ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, *Op. cit.* p 293.

¹³⁶¹ *Ibid.*, p 293.

¹³⁶² *Ibid.*, p 293.

du XVII^e siècle, la marine compte cinq intendants à Toulon, Rochefort, Brest, Le Havre et Dunkerque¹³⁶³. Les endroits où sont postés ces intendants nous aident à expliquer la présence du Havre et de Dunkerque dans les chiffres des marins disponible en France. La fonction d'Intendant de la marine n'était donc pas une charge vénale, ce qui voulait dire que l'Intendant n'avait pas besoin d'acheter sa charge. Cela représente plusieurs avantages. Dans un premier temps, puisque l'Intendant n'avait pas besoin de payer sa charge, cela limitait la tentation et le besoin de se rembourser dans l'exécution de sa fonction. Dans un second temps, cela voulait dire qu'au moins en principe les administrateurs qui étaient nommés à ce poste l'étaient en raison de leurs compétences, cependant, il est aussi possible de considérer que dans certains cas les nominations dépendaient de la faveur d'un patron ou d'un protecteur. Toutefois, si l'on regarde la très grande variété des responsabilités de l'Intendant : l'intendant est le représentant du roi sur le terrain, il sert également de contact entre le pouvoir et sa marine. Tout passe par lui ; il est chargé de la police, de la justice et des finances sur les territoires et les vaisseaux dont il a la charge. La police désigne à la fois le maintien de l'ordre dans l'arsenal, mais aussi l'administration en général. L'intendant doit veiller à ce qu'il n'y ait pas de troubles, de violences ou de vols dans les magasins. « Le détournement des biens de l'État, l'emploi illicite de matières, en un mot la spoliation des deniers du roi. »¹³⁶⁴ Ce sont là de véritables hantises pour les intendants et aussi le pouvoir. Cela montre encore une fois le budget limité de la monarchie, bien sûr dans tous les pays, la gestion des fournitures et se protéger contre le vol était un problème, mais quand on savait que le manque de fonds créait déjà des problèmes pour le recrutement naval, on imagine la crainte du pouvoir et donc la pression sur les intendants de ne pas gaspiller ou perdre des ressources. Les entrepôts de bois posent doublement problème tant pour les risques d'incendie que pour les vols du combustible ou du matériau de construction. Ce problème était renforcé par le fait que le bois était quelque chose de précieux. Dans son ouvrage sur la marine, Ismael Bélisle affirme que la construction d'un navire de guerre au XVIII^e siècle consommait un volume de bois équivalent à plus de trois mille arbres¹³⁶⁵. En plus de cela, il fallait que ce soient les bonnes variétés d'arbres, à savoir, du chêne pour la coque et du pin pour les mats¹³⁶⁶. Ce grand nombre d'arbres ne peut pas être utilisé directement après la coupe, car il fallait le laisser sécher. Devant la pénurie de bois lié à l'augmentation des flottes

¹³⁶³ Michel VERGÉ-FRANCESCHI : *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996, p 208.

¹³⁶⁴ Martine ACERRA, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, Thèse, dirigée par Jean MEYER, Paris IV-Sorbonne, p. 154.

¹³⁶⁵ Ismael BELISLE, *La voile et le canon*, Op cit, p 32.

¹³⁶⁶ Ismael BELISLE, *La voile et le canon*, Op. cit..

et la diminution des forêts en Europe, cette matière première était d'autant plus précieuse. La France avait un désavantage, celui de ne pas pouvoir avoir accès au commerce de bois de la Baltique et de la Russie¹³⁶⁷.

En 1744, l'intendant de Rochefort dispose de onze archers pour faire face à ces risques. Ils sont tous aux appointements de 360 livres tournois par an. Les forces mises à la disposition de l'intendant sont d'autant moins considérables qu'elles se répartissent sur l'ensemble de son département de la façon suivante : six à Rochefort, deux à La Rochelle, deux puis un à Marennes et un aux Sables d'Olonne¹³⁶⁸. Le faible nombre d'hommes engagés pour une si grande tâche semble encore une fois mettre en avant le manque de moyens financiers.

Concernant, l'administration générale, l'intendant rassemble toutes les informations des différents détails de son arsenal et des quartiers de son département, les expose au ministre dans des rapports, supervise les travaux de construction, s'occupe de l'hôpital, gère son personnel (demandes de congé, recommandations dans un grade...), etc.

L'intendant possède également des pouvoirs de justice. Relèvent de sa compétence tous les délits « commis à l'intérieur de l'enceinte de l'arsenal, soit sur un territoire dépendant de la marine ou [...] sur un bâtiment en mer ou en rade » ; mais encore « toute personne appartenant à la marine [et tous] les officiers, soldats et matelots du port n'exerçant pas de fonction militaire et dépendant du commandant du port » ; et enfin « toutes causes touchant aux biens appartenant à la marine ou aux personnes employées par elle »¹³⁶⁹. Tout cela, met en avant que devant l'importance du rôle de l'Intendant, il était nécessaire de nommer des gens particulièrement compétents.

Après l'intendant, venait les commissaires de la marine qui étaient nommés par le roi qui leur délivre une commission, elle devait ensuite être enregistrée par le bureau du contrôle de la marine afin qu'elle devienne effective. On distinguait les commissaires ordinaires et les commissaires généraux.

- Les commissaires ordinaires sont des officiers établis par l'intendant à la tête d'un ou plusieurs détails du service. Comme l'intendant par rapport au ministre, le commissaire ordinaire est l'interface entre le service dont il a la responsabilité et l'intendant. Il dirige,

¹³⁶⁷ Ismael BELISLE, *La voile et le canon, Op. cit.*

¹³⁶⁸ Jean-François ASSELIN « Les officiers de plume et l'administration de la marine » in *Ports, arsenaux et populations portuaires*, Laboratoire de recherche d'histoire et d'archéologie maritimes, Institut de recherches sur les civilisations de l'Occident moderne, Paris IV-Sorbonne, 2001, p.5.

¹³⁶⁹ Benoît-André PEDRETTI, "Édification d'un État de marine ou la « Révolution » des Colbert (1661-1690), les administrateurs des marines marchande et militaire", 1995 thèse de l'école des Chartes, p 400-02.

coordonne, surveille, le détail dont il est chargé afin que les ordres donnés par l'intendant soient le plus promptement exécutés. Pour cela, il dispose d'écrivains de la marine. La proportion des commissaires est très faible sur le terrain. Ainsi pour l'année 1748, les commissaires ordinaires ne représentent que 7,2 % des effectifs administratifs à Toulon, 8,5 % à Rochefort et 9,5% à Brest¹³⁷⁰. À Rochefort, en 1744, la part était d'environ 10 %¹³⁷¹. La faiblesse de ces effectifs peut en partie expliquer les problèmes avec les registres des classes, car, même avec l'assistance des écrivains de la marine, il fallait qu'ils supervisent la mise en place des registres

- Le commissaire général est « placé sous les ordres directs de l'intendant et le suppléant en cas d'absence dans ses pouvoirs et fonctions, même ceux d'ordonnateur et de juge »¹⁶. Il est un « adjoint » de l'intendant et non son « substitut » ; cependant « le poste de commissaire général est un passage obligé pour accéder à la gestion d'un port »¹³⁷². Il y avait en France un faible nombre de commissaire généraux, entre six et sept entre la Guerre de Sept Ans et la Guerre d'Indépendance Américaine¹³⁷³. Ce faible nombre exclus qu'ils aient été en charge sur le terrain du maintien des registres des classes.

Cette courte description de l'administration navale en France permet de dire qu'elle serait liée à une partie du problème de l'inefficacité du recrutement naval en France, ne serait-ce que par son manque de moyens. Toutefois une partie de la faute revient également au comportement des marins des classes. Dans son étude sur la marine en France sous l'Ancien Régime, Alain Berbouche cite quelques exemples ; selon lui l'endroit où les marins étaient les plus « dociles » et donc acceptait le mieux le système en place était Brest¹³⁷⁴. Ce n'était pas le cas dans tous les ports ou arsenaux de France ; à Toulon par exemple, il était nécessaire d'avoir recours aux Archers des classes, des soldats en armes, pour être sûr que le recrutement se fasse et encore, il y avait souvent de la résistance violente¹³⁷⁵. La solution qui fut trouvée pour palier à ce fut prendre les familles en otage pour être sûr que les marins se présentent aux rassemblements. Même comme cela, de nombreux marins refusaient encore de marcher vers les lieux où se

¹³⁷⁰ AN, Marine, C² 93 (Toulon); C² 53 (Rochefort) et C² 52 (Brest).

¹³⁷¹ Jean-François ASSELIN, *Les officiers de plume dans la marine royale au XVIII^e siècle à travers l'étude de l'arsenal de Rochefort*, Mémoire de maîtrise, dirigé par Jean-Pierre POUSSOU et Michel VERGÉ-FRANCESCHI, Paris IV-Sorbonne, 2000, p.68.

¹³⁷² Benoît-André PEDRETTI, *Édification d'un État de marine ou la « Révolution » des Colbert*, Op cit, p 480 et 483.

¹³⁷³ D. NEUVILLE, *État sommaire des Archives de la Marine antérieures à la Révolution*, Paris, Baudoin, 1898, p. 385.

¹³⁷⁴ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale* Op cit, p 293.

¹³⁷⁵ Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers*, Op cit, p 85.

trouvaient les vaisseaux et devaient être emmenés de force dans des voitures fermées et portant les fers¹³⁷⁶. Un autre exemple dans la région de Bordeaux, en 1782, pendant la Guerre d'Indépendance Américaine près de huit cents matelots de Provence ont désertés de la Marine Royale et ont cherchés à s'engager dans la marine marchande en se faisant passer pour des marins Italiens, notamment Génois et Napolitains qui devant la difficulté de trouver des marins pendant le conflit firent semblant de les croire¹³⁷⁷. De par la loi en vigueur dans les ordonnances de la marine de 1689 et 1765, il ne leur était pas possible de recruter des marins qui faisaient partis de la classe dont c'était le tour de servir, d'où le besoin pour les déserteurs de se faire passer pour étrangers. Le fait que les capitaines marchands aient fait semblant de les croire est aussi un indicateur du manque d'efficacité du recrutement maritime en France. Sur le papier, le système avait été créé pour que le recrutement de la marine de guerre ne gêne pas la marine marchande. On peut voir ici que ce n'était pas le cas, puisque ces capitaines devaient sans doute manquer de main d'œuvre qualifié pour prendre le risque qui était lié aux peines en vigueur pour avoir utilisés des marins qui faisaient partis de la classe réservée pour le service. Devant cette situation du recrutement maritime en France, le Maréchal de Castrie, ministre de la marine à partir de 1780, s'intéressa à la question et reçus de nombreux rapports négatifs notamment de la part de Malouet, l'Intendant de la Marine de Toulon¹³⁷⁸.

Dans leur ouvrage *L'essor des marines de guerre européennes*, Martine Acerra et André Zysberg ont eu aussi dressé un bilan du système des classes en posant la question "Le système des classes a-t-il jamais fonctionné ?"¹³⁷⁹. La réponse est assez claire : "Les exigences des armements successifs cumulées avec le poids des pertes humaines n'ont jamais permis le fonctionnement des classes sauf en temps de paix"¹³⁸⁰, les auteurs concluent même : "On peut donc en déduire que les classes n'ont jamais existé que sur le papier"¹³⁸¹. Ils confirment même que quand la Royale venait à manquer de marin, l'administration devait employer l'impressment, comme en Angleterre et comme ce fut le cas en 1757.

C'est en se penchant sur l'évolution de la population maritime qui permet de mieux comprendre le problème. En 1687 la France comptait 50849 marins et en 1787 elle en comptait

¹³⁷⁶ Alain BERBOUCHE, *Histoire de la Royale*, Op cit, p 294.

¹³⁷⁷ *Ibid.*, p 294.

¹³⁷⁸ *Ibid.*, p 295.

¹³⁷⁹ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit. p 157.

¹³⁸⁰ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit..

¹³⁸¹ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, Op. cit. p 159.

53089 soit une évolution de 4%¹³⁸². Or, en 1775 à la veille de la guerre d'Amérique la France avait un total de 128 navires de guerre (vaisseaux + croiseurs)¹³⁸³ et en 1714 elle en avait à peine 70¹³⁸⁴. De plus les navires avaient évolués en embarquant plus de canons et par conséquent en ayant besoin de plus de marins. D'une certaine façon, la situation était comparable en Grande-Bretagne, on estime la population maritime de l'Angleterre à 50.000 marins dans les années 1690¹³⁸⁵, ce chiffre ne prend pas en compte les marins d'Ecosse, de Galles ou des autres dominions britanniques, cependant ils n'étaient pas nécessairement recrutés par la press. A cette époque le Parlement avait voté pour l'année 1701 un effectif de 30.000 hommes pour la Royal Navy¹³⁸⁶ et 20.916 avaient été recrutés¹³⁸⁷. En 1792 la population maritime de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et des colonies du Canada et des Antilles était d'environ 118.000 marins¹³⁸⁸. Cependant pendant la guerre d'Amérique, en 1783 le parlement avait voté un effectif de 110.000 hommes pour la Navy¹³⁸⁹.

¹³⁸² Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *Op. cit.* p 187.

¹³⁸³ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, *Op. cit.* p 608.

¹³⁸⁴ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *Op. cit.* p 67.

¹³⁸⁵ Martine ACERRA, André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes*, *Op. cit.* p 135.

¹³⁸⁶ Brian Lavery, *Royal Tars*, *Op cit*, Annexes

¹³⁸⁷ Christopher Lloyd, *British Seamen*, *Op cit*, p 286-288.

¹³⁸⁸ Christopher Lloyd, *British Seamen*, *Op. cit.*

¹³⁸⁹ Brian Lavery, *Royal Tars*, *Op cit*, Annexes.

Conclusion

Il s'agit sans doute du moment le plus délicat de tout travail de tout travail de recherche. C'est celui que l'on aborde à la fin après des semaines ou des années de rédaction, de recherche et de questions. C'est presque un moment de regret également devant un projet qui tient à cœur et qui touche à sa fin.

Cette étude comparative est un travail original qui compare les systèmes de recrutement pour les marines de guerre de la France et de la Grande-Bretagne. Ce sont à l'époque les deux plus grandes marines en termes de nombre de bâtiments, de puissance navale, de capacité de projection, mais aussi de besoins en hommes. Cependant, cela ne veut pas dire que le recrutement naval n'a pas été étudié. C'est pourquoi ce travail cherche tout d'abord à faire la synthèse du recrutement maritime au point vue institutionnel, politique et général, comme avait pu le faire Jacques Captier en 1907, en France, avec une vision plus proche des marins et plus dans la veine de l'histoire des gens de mer comme a pu notamment le faire Alain Cabantous, Ce qui est valable pour la France, l'est aussi pour la Grande-Bretagne, et l'étude de l'impression fait aussi la synthèse de ces deux visions. La recherche sur le recrutement naval ne se contente pas seulement de regarder les systèmes principaux dans ces deux pays, à savoir l'impression d'un côté et les classes maritimes de l'autre. Comme le titre l'indique, forcé à servir renvoie à l'idée de travail forcé, c'est-à-dire que l'on s'est intéressé à plusieurs questions autour de ce concept. Par exemple, le recrutement naval est-il toujours forcé ? Quelle est la place du volontariat dans les deux marines et est-il efficace ? À l'autre extrémité du spectre, le travail forcé ne concerne-t-il que les marins ? D'autres institutions, ont-elles fournis à la Marine des personnes contre leur volonté ? On peut penser au fait d'envoyer des gens sur les navires pour vider les prisons ou encore d'utiliser des esclaves pour servir sur les vaisseaux du roi, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, et surtout dans des régions comme les Antilles où les maladies tropicales pouvaient décimer les équipages, ou encore dans l'Océan Indien, ce théâtre d'opération fort loin des bases navales Européennes, dont le voyage pouvait durer jusque six mois, ce qui rendait l'envoi de renforts long et difficile. Il s'agit d'une étude originale parce que souvent les recherches sur le recrutement maritime se concentrent sur les territoires métropolitains de la France ou de la Grande-Bretagne. Pour les études sur la Royal Navy, on trouve également des ouvrages ou des articles qui traitent du recrutement naval en Amérique du Nord. Ici nous avons essayé d'aborder le recrutement naval en dehors du territoire métropolitain de manière globale, y compris pour la France. Enfin, nous nous sommes

intéressés aux conséquences du recrutement maritime, sur les gens de mer bien sûr, mais aussi sur la capacité des marines de guerre à accomplir leurs missions, en regardant en particulier l'impact du recrutement maritime sur les grandes batailles navales de la guerre de Sept Ans et sur celles de la Guerre d'Indépendance Américaine.

Quelles sont les conclusions de cette étude ? Avant de chercher à comprendre le mécanisme du recrutement maritime dans les deux pays, il était nécessaire de mettre en lumière des éléments de réponse à la question suivante : pourquoi les marines de guerre sont-elles si gourmandes en hommes au xviii^e siècle ? La date de cette question sous-entend que ce n'était pas forcément le cas durant les périodes précédentes. Or, le concept de marine nationale permanente n'existe pas au Moyen Age et à la Renaissance. C'est le cas en France, et aussi, de manière plus surprenante, dans une nation insulaire comme l'Angleterre. L'existence de la marine dépend alors beaucoup de la volonté de l'homme assis sur le trône. Au Moyen Age, souvent, lorsque le pouvoir a besoin d'une marine, il réquisitionne ou loue les services de navires marchands pour des missions militaires. Il y eu bien sûr des exceptions à cette règle, mais rien d'assez permanent ou important pour constituer ne serait-ce qu'un embryon de ce qui existe au xviii^e siècle. Comme le cas des croisades peut l'illustrer, le rôle des flottes à cette époque est surtout le transport, parfois le blocus d'un port ou d'une ville, mais rarement celui de batailles navales. Le changement commence à la Renaissance, c'est avant tout un changement de stratégie dans la guerre navale avec l'apparition de l'artillerie à poudre sur les navires. Cela l'est plus encore aux alentours des années 1580 et notamment 1588 avec le combat entre l'Invincible Armada et la flotte anglaise. L'apparition de l'artillerie en mer, et la possibilité d'avoir des canons spécifiques pour cet usage est un des facteurs qui a contribué à l'augmentation des besoins en homme dans les marines de guerre. Cela implique de plus en plus la construction et l'équipement de navires spécifiques pour les marines de guerre, ce qui au vu des sommes à engager favorise grandement la création d'une marine financée et contrôlée par le pouvoir central. Ainsi une des conséquences de la création d'une marine « nationale », aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, fut l'obligation de plus en plus importante pour le pouvoir central de recruter ses propres marins.

Au cours du xviii^e siècle, la taille des navires n'a pas cessé d'augmenter avec la disparition progressive des navires de 4^e rang pour faire place au navire de ligne standard de 74 canons, le 3^e rang, mais il y eût également le développement de navires de ligne plus importants les 2^e et 1^{er}s rangs avec des puissances de feu allant de 80 à plus de 100 canons. Cela implique mécaniquement le besoin de trouver plus de marins, car sur ces différents

navires, la taille des équipages n'est pas la même. Si l'on regarde les plus petites unités, parfois regroupés sous le nom de croiseurs, les frégates, les corvettes, les sloops ou les bricks, on observe également une augmentation de leur taille et de leur puissance de feu au cours du XVIII^e siècle, avec des conséquences nécessairement similaires, l'augmentation des besoins en hommes.

Si la taille des navires augmente au cours du siècle, leur nombre le fait aussi et de manière assez importante. Cela signifie de besoins en marins de plus en plus importants, sauf que la population maritime de la France et de la Grande-Bretagne n'augmente pas à la même vitesse que les besoins des marines de guerre. Ajoutons que le besoin en homme est encore plus important, puisque la taille des marines marchandes augmente aussi de manière assez conséquente au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, mettant ainsi plus de pression sur le recrutement maritime avec plus de compétition pour les marins disponibles.

Enfin, les besoins en hommes plus importants s'expliquent par ce que N.A.M Rogers appelle la "Rotation des équipages" en raison des marins indisponibles pour cause de blessures ou de maladies. Dans certains cas, la mortalité pour cause de maladie est plus importante que celle provoquée par les combats. Il en est de même pour le problème de la désertion qui peut être très importante. Ces deux facteurs augmentent les besoins en marins pour les flottes de guerre dans les deux pays.

En prenant en compte tous ces facteurs, la France et la Grande-Bretagne ont dû mettre en place des méthodes pour répondre à ces besoins en hommes de plus en plus importants. Au départ, les deux pays ont une stratégie commune, à savoir de favoriser le recrutement par le volontariat. Quand cette méthode n'est pas suffisante, les deux pays ont recours à un expédient commun : la presse. Il s'agit d'une forme de recrutement forcé, souvent violente, qui s'apparente à une chasse aux marins. Ainsi, contrairement à une vision commune, il y a, à l'origine beaucoup de similitudes entre la France et la Grande-Bretagne. Cependant, dans la seconde moitié du XVII^e sous l'impulsion de Colbert, ministre de Louis XIV, la France estime que ce système est inefficace, brutal et souvent contreproductif et décide de mettre en place ce qui est connu sous le nom de système des classes. C'est à ce point dans le temps, que les deux systèmes commencent à diverger. En effet, dans le même temps, la Royal Navy continue à privilégier le volontariat comme méthode principale de recrutement. Contrairement à une idée qui est souvent répandue à tort, le volontariat est une source importante de marins pour la Royal Navy. Dans de nombreux cas, cela représente même la majeure partie de l'équipage, puisqu'en période de guerre le nombre de volontaires sur un navire oscille en moyenne entre un et deux

tiers de l'équipage. Cependant, il est vrai que lorsqu'il n'y a pas assez de volontaires, la Royal Navy continue à avoir recours à l'impressment pour compléter ses équipages. Cette pratique implique ce qu'il est possible de qualifier de véritables chasses au marin. L'impressment se pratique à terre, un officier de la Navy est en charge d'un press gang. Après avoir sélectionné une taverne comme quartier général, le gang se disperse dans le but de capturer toute personne ayant l'air d'appartenir au monde de la mer. Souvent, cette pratique inclue une capture violente comme le montre un certain nombre de gravures ou même de témoignages directs de marins ou terriens victimes de l'impressment. L'autre façon de pratiquer la "presse" est de le faire en mer. Un navire de la Royal Navy se place à l'approche des grands ports de commerce et arrête les navires de commerce proches de la fin de leur voyage de retour. Une fois que cela est fait, la Navy capture tous les marins dont elle a besoin, toujours en essayant de laisser un squelette d'équipage suffisant pour que le navire de commerce puisse rejoindre le port sans problème.

Sur le papier, cela marque une différence fondamentale avec la France, pour qui l'utilisation de l'impressment est une méthode de recrutement trop aléatoire et trop brutale. C'est pourquoi sous la direction de Colbert, la France imagine un système de recrutement plus organisé. C'est ainsi qu'est développé le principe du système des classes. Il s'agit d'un registre sur lequel tous les marins de France doivent s'inscrire. La France est alors divisée en plusieurs zones. Trois grandes zones, une pour chacune des ports militaires, Brest, Rochefort et Toulon. Chacune de ces zones sont divisées en quartiers, puis en districts et enfin en paroisses. Cela permet au ministère de la Marine de savoir combien de marins sont disponibles et leurs localisations. Pour les deux ports de l'Atlantique (Rochefort et Brest) les marins doivent servir ou rester disponible un an sur quatre., les trois autres années, ils sont donc libres de chercher un emploi dans la marine marchande ou dans celle de la pêche. Pour le port de la Méditerranée, Toulon, le système est similaire, mais les marins doivent servir ou rester disponibles un an sur trois.

Malgré ces apparentes différences, il existe un point commun fondamental entre ces deux systèmes de recrutement des deux pays. Dans les deux cas, les marins étaient forcés à servir.

Le recrutement pour les marines de guerre ne finit pas avec la fin du conflit, la Marine, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, garde des effectifs actifs en dehors des périodes de conflit, cela pour de nombreuses raisons. L'une d'entre elles est de garder un noyau de marins au service de la couronne afin que les matelots hautement qualifiés ne risquent pas de partir chercher du travail à l'étranger. Cela permet également de garder une capacité de

protection et de réponse militaires face aux nombreuses tensions qui concernent les différents Etats européens. En effet, au cours du XVIII^e siècle, on observe une multiplication des conflits et aussi certaines crises qui auraient pu déboucher sur des conflits comme celle des Malouines de 1770 qui faillit déclencher une guerre entre l'Espagne, alors soutenue par la France, et la Grande-Bretagne. Cette pratique, de garder des navires actifs en période de paix débouche sur un autre point commun entre la France et la Grande-Bretagne. Durant ces périodes, le système de recrutement théorique imaginé par les deux pays fonctionnent parfaitement. En effet, en période de paix, la Royal Navy a plus que le nombre de volontaires nécessaires pour remplir ses équipages et peut même s'offrir le luxe de refuser des marins. En France, également, en période de paix, le système des classes suffit largement à fournir tous les marins dont le pays avait besoin. Certains d'entre eux devaient même rester dans leurs quartiers sans forcément avoir d'emploi dans la Marine de guerre. Cependant, il se pose alors une différence assez fondamentale à ce moment-là, celle de la liberté. En France, le marin dont c'était le tour de servir, mais, dont la Marine n'avait pas besoin, en période de paix, n'avait pas le droit de chercher un autre navire ou de s'engager loin de son quartier. Il devait rester près de son domicile et percevait une demi-solde. Il pouvait bien sûr s'engager dans des activités agricoles dans sa paroisse, ce qui explique le concept du paysan-marin qui pouvait exister en Bretagne. Au contraire le marin en Grande-Bretagne est quant à lui complètement libre de chercher un emploi où il le souhaite, y compris s'engager dans la marine marchande ou de pêche pour un voyage long, sans se soucier d'aucune obligation.

Il faut ensuite mettre en avant une autre différence entre ces deux pays en ce qui concerne le recrutement maritime, celle du recrutement dans les colonies. La France comme la Grande-Bretagne à cette époque sont deux puissances coloniales majeures, avec des territoires en Amérique du Nord et du Sud, dans les Caraïbes, mais aussi en Asie. Ces empires peuvent représenter des bassins de population plus ou moins importants. Cela implique l'existence d'une population locale de gens de mer et donc potentiellement un vivier de recrutement lorsque des navires de guerre sont sur zone. Pourtant, la France et la Grande-Bretagne prennent une approche assez différente de cette possibilité. La Grande-Bretagne n'hésite pas à recruter des marins dans ses colonies, ce qui incluait la pratique de la presse quand cela est nécessaire. Cela provoque un certain nombre de tensions entre le pays et ses colonies. Certaines d'entre elles essayent même de faire passer des lois pour annuler ou limiter la capacité de la Royal Navy à recruter par la force des marins sur leurs territoires. Il y a des émeutes et de nombreuses formes

de résistance à l'impressment, de la part de la population, en Amérique du Nord, y compris au Canada. Le nombre de marins recrutés dans les colonies pouvaient parfois être assez important.

En revanche, le système des classes, en France, ne s'étend pas en dehors des frontières du royaume et ne s'applique pas aux colonies. Les recherches sur un échantillon de rôles d'équipage de nombreux navires ayant servi aux Antilles montrent une absence de recrutement dans cette région, cela aussi bien pour la guerre de Sept Ans que pour la guerre d'Indépendance. Il y a des échanges entre les navires, ou des marins revenant de l'hôpital, mais pas de recrutement à proprement parler. Dans certains cas très rares, il a été possible de trouver des traces de recrutement à la Réunion pour des navires qui allaient sur le théâtre d'opérations de l'Océan Indien, mais cela restait assez exceptionnel.

Le recrutement maritime dans ces deux pays ont un autre point commun, celui de son manque d'efficacité. En Grande-Bretagne, en période de conflit, le volontariat n'est pas suffisant pour fournir à la flotte assez de marins, et l'impressment, une forme de recrutement forcé, est alors mis en place. Bien que cette pratique n'est censé ne s'appliquer qu'aux gens de mer et dans des périodes où la flotte a vraiment besoin d'hommes, il arrive que des terriens soient recrutés de force même s'ils n'ont aucune expérience de la mer. Parfois, la situation était tellement catastrophique que les officiers recruteurs devaient organiser ce que l'on appelait des "Hot press", c'est-à-dire la capture de tous ceux qui tombaient sous la main des press gangs. La France connaît également des problèmes de recrutement, en particulier pendant la guerre de Sept Ans, ce qui la conduit notamment à garder les marins pour le service du roi plus longtemps que le terme d'un an prévu par le système des classes. Dans certains cas extrêmes, la France doit même recourir à l'impressment. Bien sûr, ces problèmes de recrutement ont des conséquences sur la planification militaire des campagnes, mais ils ont aussi des conséquences importantes sur le résultat de certaines grandes batailles navales. Cela est particulièrement vrai lors de la guerre de Sept Ans. La Grande-Bretagne eut le problème lors de la bataille de Minorque en 1756 où sa flotte en sous-effectif n'arrive pas à briser la ligne française. Cela provoque la perte de l'île de Minorque et l'exécution de l'Amiral Byng. La France n'est pas non-plus épargnée lors de plusieurs de ses batailles navales pendant la guerre de Sept Ans, notamment la bataille de Lagos et celle des Cardinaux toutes les deux en 1759. La France doit alors employer des gardes côtes et des canonnières de l'armée sur ses navires, qui pas conséquent n'ont pas le temps de se former et donc sont moins efficaces que leurs adversaires. Ce ne sont pas, bien sûr, les seules causes des défaites navales, mais cela a été un facteur important. L'autre inefficacité de ces deux systèmes vient des phénomènes de résistance de la part des marins qui

ne veulent pas être forcés à servir contre leur gré sur les navires de leur roi. Cette résistance peut prendre de nombreuses formes. Par exemple il y eu des émeutes ou de la violence contre les press gangs en Angleterre. En France, le système des classes a été mis en place par Colbert justement pour éviter la violence et le désordre de la press. La notion de « fin de la violence » peut donc représenter un des succès de cette réforme. Non seulement cette forme de conscription mis fin à la violence fait aux marins quand on les recrutait, mais, au xviii^e elle mit également majoritairement fin à la violence comme forme de recrutement des marins. Cela ne veut pas nécessairement dire une absence totale de résistance, elle prends juste d'autres formes, comme la simulation de maladies, la fuite à l'étranger ou encore la désertion.

Face au manque chronique de marins, les deux pays cherchent à trouver des méthodes de recrutement parallèle pour compléter leurs équipages. La première de ces méthodes est d'avoir recours à l'armée. Le système de recrutement dans les armées étant plutôt différent que celui de la marine. Dans le cas de la France, il n'y a pas cette forme de conscription qu'il peut y avoir pour les marins, au contraire, l'armée reposait plutôt sur le volontariat. Dans de nombreux cas, la Marine Royale embarque des soldats pour servir à bord de ses navires en complément des équipages. En Grande-Bretagne, également, l'armée est recrutée sur le principe du volontariat. Il fallait que la future recrue accepte la prime à l'engagement, plus connue sous le nom de "King's Shilling". Dans certains cas, les recrues se réveillent après une nuit bien arrosée ayant accepté le Shilling sans vraiment s'en rendre compte. Mais au-delà de ces pièges posés par les sergents recruteurs, il n'y a pas vraiment, à proprement parlé, de recrutement forcé des soldats. Pourtant, il y avait bien un lien entre l'armée et la marine. En Grande-Bretagne, il existait un corps d'armée spécial, les Royal Marines dont le seul but était de servir sur les navires du roi. Leurs fonctions à bord sont assez diverses, ils gardent l'armurerie, la poudrière, la cabine du capitaine. En cas de mutinerie, ils sont souvent appelés pour garder le contrôle du navire face aux mutins. Pendant les combats navals, ils fournissent un feu roulant de mousquets quand le navire ennemi est à porter, ce qui souvent pouvait se faire du haut des hunes de manière à avoir une vue dégagée sur le pont ennemi. Toutefois, si l'armée semble avoir moins de problèmes de recrutement que la marine, il n'est pas possible de transposer les formes de recrutement de l'armée à la marine, car les soldats peuvent être formés au maniement des armes et aux manœuvres en quelques semaines ou mois. Dans la Marine les choses sont différentes car les marins doivent être capables de servir immédiatement sur le navire. Le métier de marin au xviii^e siècle était très technique et difficile et nécessitait souvent de nombreuses années de formation et d'apprentissage. S'inspirer d'une autre pratique venant

de l'armée, à savoir le recrutement de mercenaires n'est pas possible dans le cas de la marine. En effet la plupart des puissances navales de l'époque, militaires ou commerçante, a une population maritime importante. Cependant, cette population représente une richesse importante qu'il ne faut pas laisser aller servir à l'étranger. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de recrutement de marins étrangers. En effet, les rôles d'équipage de nombreux navires, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne montrent la présence de marins de multiples nationalités. Cela ne représente jamais un nombre important de personnes. Ce besoin de recourir à des marins étrangers souligne une fois de plus que le système des classes tout comme l'impressionnement ne suffisent pas pour fournir assez de marins aux marines de guerre.

Le problème du recrutement était encore amplifié par le besoin qu'ont les États de ménager le commerce maritime de leurs pays respectifs. Ce secteur d'activité représente pour les deux pays des sommes colossales tous les ans. Or, en période de guerre, le commerce maritime ne cesse pas totalement et il est même protégé par les marines de guerre par des systèmes de convois. Cela implique de laisser des marins disponibles pour former les équipages des navires marchands, ce qui représente une limite supplémentaire au nombre de marins disponibles.

Pour trouver plus de marins la Grande-Bretagne n'hésitait pas à utiliser des méthodes originales comme le recrutement de marins noirs, que ce soit des hommes libres ou des esclaves, même des esclaves en fuite qui cherchaient à échapper à l'enfer des plantations. Il existe de nombreuses preuves de cette pratique dans l'art naval, mais aussi dans des mémoires qu'ont laissés des esclaves devenus marins comme Oludah Equiano. La France, quant à elle, ne semble pas avoir apprécié cette solution, telle que la lecture des rôles d'équipage de navires ayant servi aux Antilles durant la guerre de Sept Ans et la guerre d'Indépendance américaine en témoigne. Néanmoins, il existe des traces de l'utilisation d'esclaves sur quelques navires français pendant ces deux conflits à partir de la Réunion et de l'Île Maurice pour servir dans l'Océan Indien. Il apparaît que cette mesure est une solution temporaire au manque de marin. Ces esclaves, ou tout du moins ceux qui survivent à la campagne, ne sont pas libérés, ne peuvent pas faire carrière dans la marine, mais sont renvoyés sur ces deux îles. Cela illustre une autre différence dans le recrutement naval. La Royal Navy est parfois plus ouverte d'esprit pour le choix de ses marins. La marine est très attractive pour de nombreux esclaves, en effet, la Navy ne fait pas de distinction entre ses marins et les traite tous de la même façon.

Si les conditions de vie sont dures sur un navire de guerre, à cause du manque d'espace, de peu d'heures de sommeil consécutives possibles, de l'humidité et de beaucoup d'autres

facteurs ; elles semblent être préférables aux conditions de vie dans l'enfer des plantations. De plus, dans de nombreux cas, servir sur un navire du roi pouvait conduire à la liberté. En effet, pour beaucoup de capitaines, les vaisseaux militaires représentaient une extra-territorialité de la Grande-Bretagne et sur le territoire métropolitain l'esclavage était interdit. Enfin, les codes de justice militaire offraient une certaine protection aux marins face aux abus.

Si cette étude a su mettre en avant de nombreuses différences entre les deux pays, il faut également souligner un point commun. Le manque d'efficacité de ces deux systèmes qui n'était pas inconnu des responsables politique de Versailles et de Westminster. Cependant, peut-être que l'écueil majeur fut qu'aucun des systèmes ne fut remis à plat pour être changé en profondeur. Or, le souci majeur était que le système des classes et l'impressment étaient des méthodes de recrutement qui ont été imaginés et mises en place au xvii^e siècle à une époque où les besoins des marins étaient clairement moindre parce que les deux marines avaient moins de navires de guerre, mais aussi des navires de guerre de plus petite taille qui donc nécessitaient moins de marins. L'augmentation des populations maritime ne s'est pas fait au même rythme que les besoins en hommes aussi bien pour les marines de guerre que pour les marines marchandes. Cette remise à plat a eu lieu en France à la veille et au moment de la Révolution en tirant les conséquences des problèmes survenus lors de la guerre d'Amérique. Cette refonte représente une évolution du système des classes vers l'Inscription maritime. En Grande-Bretagne, il n'y eut pas de refonte de l'impressment qui continua à opérer tant que la Royal Navy fut à voile, mais il fut assorti d'un système complémentaire, celui des Quotas "Quod" mis en place par le gouvernement Pitt en 1790.

Archives

- **En Grande-Bretagne**

• **National Archives, Kew, Richmond**

ADM - Records of the Admiralty, Naval Forces, Royal Marines, Coastguard, and related bodies

Records of the Navy Board and the Board of Admiralty, ADM 1 - Admiralty, and Ministry of Defence, Navy Department: Correspondence and Papers

- ADM 1/90, Letters from Flag Officers, Channel Fleet: including Admirals Anson, Knowles and Boscowen, f338
- ADM 1/234, Letters from Senior Officers, Jamaica: including Admirals Knowles and Townshend, 15 January 1749
- ADM 1/235, T. Coates, 22 January 1755,
- ADM 1/482, Colvill to Admiralty 12 Jan 1765
- ADM 1/482, Alexander Colvill to the Admiralty, Spithead, 29 October 1762
- ADM 1/650, T. Smith, 31 October 1755
- ADM 1/1787, John Fortescue, 27 décembre 1761
- ADM 1/801, T West, 30 Jan 1756 5
- ADM 1/803, P. Durell, 23 Febuary 1762
- ADM 1/1833, Samuel Graves
- ADM 1/1834, Gordon, 17 June 1759
- ADM 1/1834, Thos Gordon
- ADM 1/1905 , Hamilton 12 July 1779

- ADM 1/929, F. Holbourne, Letters from Commanders-in-Chief, Portsmouth, 1759
- ADM 1/939, F. Holbourne, Letters from Commanders-in-Chief, Portsmouth , 1763
- ADM 1/2012 Kennedy to Admiralty 9 nov 1766
- ADM 1/2220 John. P Nott 3 November 1770,
- ADM 1/2220, Nott, 22 December 1770
- ADM 1/2672 Letters from Captains, Surnames W
- ADM 1/2672, James Worth, 15 April 1777
- ADM 1/2673 Letters from Captains, Surnames W
- ADM 1/2673, James Worth, 6 November 1778
- ADM 1/3679/306, letters from the solicitor of the Admiralty
- ADM 1/3679/307, letters from the solicitor of the Admiralty
- ADM 1/3679/342, letters from the solicitor of the Admiralty
- ADM 1/3679/343, letters from the solicitor of the Admiralty
- ADM 1/3679/344, letters from the solicitor of the Admiralty
- ADM 1/5297, Court Martial of Capt. P. Cuming et al. 10
- ADM 1/5298, Court Martial of F. Lally, 24 May 1759
- ADM 1/5298, Court Martial of J. Halman & W. Teague, 8 October 1759
- ADM 1/5299, f.160
- ADM 1/5299, f.424
- ADM 1/5299, f335

ADM 2 - Admiralty: Out-Letters

- ADM 2/75 LORDS' LETTERS: ORDERS AND INSTRUCTIONS, 1754

ADM 3 - Admiralty: Minutes

- ADM 3/88 Board's minutes, Febuary 1778

ADM 32 - Navy Board, Ticket Office, and Admiralty, Accountant General's Department: Ships' Pay Books

- ADM 32/94 Pay Book HMS Hampton Court 1755-58

- ADM 32/106 Pay Book HMS Lynn, 1755-1758
- ADM 32/113 Pay Book HMS Monmouth, 1755-1758
- ADM 32/117 Pay Book HMS Magnanime 1756-58
- ADM 32/117-120 Pay Book several ships 1760-61
- ADM 32/118 Pay Book HMS Magnanime 1758-59

ADM 33 - Navy Board: Navy Pay Office: Ships' Pay Books (Series I)

- ADM 33/428 HMS Phoenix Payroll, 1765,
- ADM 33/534 Pay Book
- ADM 33/539 Pay Books several ships 1755-56
- ADM 33/541 Pay Book HMS Achilles 1759
- ADM 33/547 Pay books, 1759
- ADM 33/548 Pay Books several ships 1759-1760
- ADM 33/551 Pay Books several ships, 1761
- ADM 33/553, Pay Books, 1760
- ADM 33/555 Pay books, 1759
- ADM 33/558 Pay Books several ships, 1758-59
- ADM 33/568, Pay books, 1760
- ADM 33/569 Pay Book HMS Lynn 1760
- ADM 33/574-575 et 664
- ADM 33/5888-5893 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 33/488 Paybook, Payroll, HMS Asia ,1773;
- ADM 33/478 Paybook, HMS Mercury, 1774;
- ADM 33/616 HMS Northumberland, Pay Roll, 1761- 1762

ADM 34 - Navy Board: Navy Pay Office: Ships' Pay Books (Series II)

- ADM 34/12 HMS St. Albans Pay Books, 1776-1777
- ADM 34/761 Paybook, HMS Tortoise, 1776
- ADM 34/93 HMS Brune Paybook, 1778;
- ADM 34/189-190 HMS Courageux Pay Book, 1780;

ADM 36 - Admiralty: Royal Navy Ships' Musters (Series I)

- ADM 36/5125-5126 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/5232-5237 Royal Navy Ships' Musters, HMS Colchester 1755-56
- ADM 36/5232-5237 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/5274 HMS Chesterfield Muster Rolls, 1761;
- ADM 36/5454-5456 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/5788-5793 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/5853-5855 Royal Navy Ships' Musters, HMS Invincible
- ADM 36/5704-5, HMS Goree Muster Rolls, 1761-63
- ADM 36/6094-6104 Royal Navy Ships' Musters, HMS Monmouth 1755
- ADM 36/6094-6104 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/6094-6104 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/6094-6197 Royal Navy Ships' Musters, HMS Northumberland, 1761-62
- ADM 36/6775 Muster Roll, HMS Stag, 1758
- ADM 36/6833-6838 Royal Navy Ships' Musters, HMS Torbay 1755-56
- ADM 36/6839-6842 Royal Navy Ships' Musters, HMS Torbay 1758
- ADM 36/6839-6842 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/6839-6842 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/6839-6842 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/6982-6988 Royal Navy Ships' Musters, several ships
- ADM 36/7331, Muster Roll, HMS Beaver, April 1-13, 1771,
- ADM 36/7673 & 7756 HMS Brune Muster Rolls, 1776-77;
- ADM 36/7965 HMS Swan Muster Roll, 1774,
- ADM 36/8079 Muster Roll, HMS Asia, 1774;
- ADM 36/8213 Muster Roll, HMS Minerva, 1777;
- ADM 36/8309-8310 HMS Courageux Muster Rolls, 1779-1780
- ADM 36/8576 HMS Lizard Muster, 1778-1779
- ADM 36/8727 HMS Courageux Muster Roll, 1781-1783
- ADM 36/8817 Muster Roll, HMS Adamant, 1782-83,
- ADM 36/9256, HMS Blonde Muster Roll, 1781-1782

ADM 51 - Admiralty: Captains' Logs

- ADM 51/3856, Log of Gaspee, 6 déc. To 12 déc. 1764
- ADM 51/867 HMS Scarborough, Captain's Log, 1776
- ADM 51/1838 HMS Brune Captain's Log
- ADM 51/169 HMS Courageux Captain's Log, 1779-1781;

ADM 52- Admiralty Master's Logs

- ADM 52/1988 HMS Scarborough, Master's Log;
- ADM 52/1838 HMS Lizard Master's Log, 1778

ADM 99 - Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) and successors: Minutes

- ADM 99/28 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen , Minutes. General. 1756 Feb. 26 Apr. 9
- ADM 99/29 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen, Minutes. General. 1756, Apr10 june 18

ADM 97 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) and successors

- ADM 97/7/211, Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 97/7/257, Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 97/7/287, Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 97/7/304 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty

ADM 98: Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) and successors: Out-Letters

- ADM 98/6/455: account showing the number of French prisoners of war sent to France

- ADM 98/7/98 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 98/7/142, Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 98/7/146 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty
- ADM 98/7/147 Office of the Commissioners of Sick and Wounded Seamen (Sick and Hurt Board) to Admiralty.
- ADM 98/9/222: Account Showing the number of prisoners of war 27/10/1762

ADM 106 - Navy Board: Records

- ADM 106/1180/322 Petition of Robert Maddison 1769
- ADM 106/1200/166 Lieutenant Skeffin Lutwidge 1771
- ADM 106/1201/39 Captain Benjamin Marlow 1771

ADM 354 - Navy Board: Bound Out-letters

- ADM 354/169/62, Charles Hudson 1762
- ADM /1788, John Fortescue, 2 mai 1762

T Treasury: Minutes, Entry-books and correspondence pre 1920

T 1/490 - Treasury: papers

- T 1/490/159, Survey of Negroes Employed in the Government Service, 1772,

HCA, High Court of the Admiralty

- HCA 32/53/13, Captured ship: Catherine (master Francis Crapean)
- HCA 1/53, Examinations of pirates and other criminals, 1694-1710;
- HCA 1/54 Examinations of pirates and other criminals, 1710-1721;
- HCA 1/55 Examinations of pirates and other criminals, 1721-1737;
- HCA 1/56, Examinations of pirates and other criminals 1725-1737;
- HCA 1/57 Examinations of pirates and other criminals, 1737-1750,

- HCA 1/58 Examinations of pirates and other criminals, 1750-1766,
- HCA 1/59 Examinations of pirates and other criminals, 1766-1768
- HCA 1/85, Miscellaneous including examinations of pirates in New England

PC - Records of the Privy Council and other records collected by the Privy Council Office

- PC 1/37/107 Pirates: letter from Mr Secretary Dundas proposing a commission for trying pirates at the Cape of Good Hope with list of names for insertion
- PC 1/42/141 Pirates at Ceylon: order to prepare commission for trial
- PC 1/62/19 Quebec, Canada: papers concerning trial of pirates

States Papers

- PCL/6/106, Request for Press Warrants, 3rd December 1761
 - SP 54/47/286, 1 July 1779
 - SP 54/47/288, 7 July 1779
 - SP 54/47/322, 20 Aug 1779
 - SP 78/303/137, Folio 330: Peter Byrne to Kennion
 - State Papers of Scotland, SP 54/47/284
 - State Papers of Scotland SP 54/47/280
 - SP 63/385/1017CCarteret to Newcastle. Steps taken to intercept a suspected pirate ship reported from the Orkneys and thought likely to call at an Irish port
 - SP 89/59/37 Folio 73: E. Hay to Earl of Halifax. Court news. Algerian pirates off the coast, and a Portuguese squadron of 4 sail being prepared to cruise against them
 - SP 78/169/76, Folio 241: Craggs to Sutton. British ships to cooperate with French in fighting pirates
 - SP 42/17/224 Letter concerning the taking of pirates on the coast of Africa by HMS Swallow
- **Westminster Public Records Office**
 - Westminster Public Library, Parish Examinations, St Martin in the Fields, F5063/377-8 (1775-1777)

- Westminster Public Library, Parish Examinations, St Martin in the Fields, F5065/133-4 (1778-1779)
- *British Parliamentary Papers*, 3 (1814-1815, 238)

National Public records Office

- Trinn 1745, PRO KB 21/36
- Pro KB 36/246
- PROB 11/1107/20
- **National Maritime Museum, Greenwich**
 - ADL/J/17 Ordnance Board protection against impressment for John Elfick, extra bargeman at Gravesend, 9 Apr 1780
 - ADM/2525, Instruction for impressment, 27th July 1761
 - ADM/L/B/185HMS Brune Lts. Logbook, 1776-80,
 - AGC/5/7 Adm Edward Hawke, 1st Baron: contemporary copy of Adm Sir Edward Hawke's Dispatch to the Secretary of the Admiralty announcing the victory of Quiberon Bay, dated from the Royal George, 24 Nov 1759
 - CLE/4/1 Printed instructions for lieutenants approached to procure seamen, 1760
 - COO/1 P 19
 - HSR/B/7 Account of the action with Monsieur Conflan's fleet (Quiberon Bay), with an account of his force, 20-21 Nov 1759
 - HSR/Z/21 Impressment warrant granted to Capt. James Cranston of HMS Defence, June 1778
 - HWK/10, J. Cleveland to E. Hawke, 23 February 1755.
- **Kent Archives**

- EK/U1453/O13/16, Certificate of exemption from impressment for fishermen of Margate
- EK/U1453/O13/16, Letter from Francis Cobb to the Admiralty
- EK/U1453/O15/1-2 Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

- **Leicester Record Office**
 - LM2/3, Original bundle of Orders of Deputy Lieutenants and related papers, 4 blank warrants for the impressment of straggling seamen from the Navy, 1756, 1759 and 1803

- **West Sussex Record Office**
 - BUCKLE MSS 101, log book of Captain Mathew Buckle, 1756-1758
 - BUCKLE/102, A log book kept by Mathew Buckle while Captain of HMS Namur. 17 August 1758-16 July 1761

- **Parliamentary Archives**
 - HL/PO/JO/10/2/46 Main Papers (Parchment Collection)
 - HL/PO/PU/1/1695/7&8W3n45 Public Act, 7 & 8 William III, c. 21
 - HL/PO/PU/1/1756/29G2n115: Public Act, 29 George II, c. 34
 - HL/PO/PU/1/1757/31G2n36 Public Act, 31 George II, c. 10
 - HL/PO/PU/1/1758/32G2n60 Public Act, 32 George II, c. 25
 - HL/PO/PU/1/1759/33G2n73 Public Act, 33 George II, c. 19
 - HL/PO/PU/1/1762/2G3n56 Public Act, 2 George III, c. 16
 - HL/PO/PU/1/1779/19G3n197 Public Act, 19 George III, c. 67
 - HL/PO/PU/1/1780/20G3n66 Public Act, 20 George III, c. 23
 - HL/PO/PU/1/1780/21G3n36 Public Act, 21 George III, c. 15

- **British Library**

- IOR/F/4/8/706 Company's orders regarding depredations committed by Malwan pirates and others on the Malabar Coast
- IOR/F/4/35/897 Depredations committed by Malwan, Gheria and Cooley Pirates on the Malabar Coast.

- **En France**

- **Bibliothèque Nationale**

- *Clairambault, Cl. 854, fol. 327*
- *Clairambault, Cl. 856, fol. 208*
- *Clairambault, Cl 854, fol 69.*
- *Clairambault, Cl 854, fol 130*
- *Mélange de Colbert, vol. CLXXXVI, fol 458*
- *Mélange de Colbert, Vol. LXXXIV, fol. 179*
- *Mélange de Colbert, Vol CXVIII, fol 997*
- *Mélanges de Colbert, vol. CXVIII, fol. 996*

- **Archives Nationales, Paris, Fonds Marine,**

Série A, acte du pouvoir souverain, Sous série A1, Recueil général des ordonnances, édits, arrêts, lettres patentes, etc., concernant la marine. 1278-1790.

- A¹ 81
- A¹ 126 Règlement concernant la Propreté des Vaisseaux & la Conservation des Equipages

Série B, Service Général,

Sous série B2, ORDRES ET DEPECHEES

- B² 3, fol 434
- B² 7, fol 16
- B² 7, fol 135
- B² 8, fol 116
- B² 8, fol 119
- B² 42, fol 135
- B² 42, fol 145

- B² 48, fol. 472
- B² 48, fol. 484.
- B² 48, fol. 485.
- B² 50, fol. 482
- B² 96,
- B² 114, fol. 50
- B² 114, fol. 63
- B² 179, fol 651
- B² 353 fol 34
- B² 354

Sous série B3: Lettres reçues

- B³ 20, fol 170, Dunkerque, le Havre, Saint-Malo, Nantes, Toulon, pêches, gouverneurs, classes, comptabilité. 1675
- B³ 63, fol 240, Dunkerque, Calais, le Havre, Saint-Malo, Brest, Nantes, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, Port-Louis, Lorient, Toulon, Villefranche, ministres, clergé, parlements, généralités et intendances, classes. 1691
- B³ 94, fol. 387. Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Vannes, Brest, Port-Louis, Lorient, Nantes, le Croisic, Toulon, Antibes, Marseille, autorités diverses, ministres, clergé, parlements, généralités et intendances. 1696
- B³ 95, fol. 364. Dunkerque, le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Vannes, Brest, Port-Louis, Lorient, Nantes, le Croisic, Toulon, Antibes, Marseille, autorités diverses, ministres, clergé, parlements, généralités et intendances. 1696
- B³ 127-128; Dunkerque, Boulogne, le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Port-Louis, Nantes, les Sables d'Olonne, Lorient, Toulon, Marseille, Antibes, Sète, ministres, clergé, parlements, généralités et intendances, amiral de France, classes, santé. 1705
- B³ 350 fol 36-40, Villeblanche au ministre.
- B³ 350 fol 359: 10/1/1756;
- B³ 351 fol 69-72 Charron au Ministre 12-3-1756
- B³ 528 fol 211
- B³ 529 fol 213-220 Michel au Ministre 8-6-1756.
- B³ 529 fol 326-329 Machaut à Michel 6-7-1756
- B³ 529 fol 326-329 Massiac au Ministre
- B³ 530 Extrait des gens de mer classe en Provence 1/1/1746
- B³ 530 fol 65, Charron au Ministre 3-3-1756
- B³ 530 fol 73-73
- B³ 530 fol 255-258 Villeblanche au Ministre 19-5-1756
- B³ 532 fol 319 Intendant de Montpellier au Ministre 22-2-1756
- B³ 535 fol 16 Massiac au Ministre 1-2-1757
- B³ 536 fol 236-239, Michel au Ministre 13-3-1757
- B³ 536 fol 337-339 Michel au Ministre, 30/10/1757;
- B³ 536 fol 351-352 Michel au ministre 3-11-1757
- B³ 539 fol 196-199 Le Tullier au ministre 5/8/1758 et 8/8/1758
- B³ 540 fol 54-55 De La Clue au Ministre 17/10/1758,
- B³ 541 fol 169-170 Chauve au ministre 17/12/1757;
- B³ 541 fol 237-240, Michel au Ministre 29/1/1758
- B³ 541 fol 317-320, Michel au Ministre 27/4/1758,

- B³ 541 fol fol 304-306, Michel au Ministre 18/4/1758
- B³ 542 fol 290-292 Tourny au ministre 4/2/1758, 15/4/1758,
- B³ 544 fol 8-15 De La Clue au ministre 11/1/1759
- B³ 545 fol 142-145 Charron a Berryer 25/1/1759
- B³ 713
- B³ 530 fol 99-100 Villeblanche au Ministre 4-3-1756.
- B³ 530 fol 127-128 Villeblanche au Ministre 9-5-1756
- B³ 535 31-32 Massiac au Ministre 22-2-1757;
- B³ 535 fol 127-128 Beaussier au Ministre 24-2-1757
- B³ 536 241-242 Michel au Ministre 23-10-1757
- B³ 536 319-320 Michel au Ministre 23-10-1757
- B³ 540 fol 197-198 Sibon au ministre 30/4/1758;
- B³ 541 fol 229-230 Michel au ministre ;
- B³ 541 fol 248 Glandevès à Moras 16/2/1758
- B³ 541 fol 282-282 Michel au Ministre 24/4/1758;
- B³ 541 fol 307-308 Sinety à Michel 16/4/1758
- B³ 541 fol 335-337 Michel au ministre 7/5/1758,
- B³ 541 fol 341, Michel au ministre 9/5/1758
- B³ 541 fol 347-348 Députés du commerce de Marseille à Michel 9/5/1758;
- B³ 541 fol 351-353, Michel au ministre 11/5/1758
- B³ 541 fol 355-357 Michel au ministre 14/5/1758;
- B³ 541 fol 366-369 Michel au ministre, 21/5/1758;

Sous série B4

- B⁴ 72
- B⁴ 73

Sous série B5, Armements

- B5 10
- B5 28

Série C, Personnel, Sous série C2: OFFICIERS CIVILS

- C² 52 (Brest)
- C² 53 (Rochefort)
- C² 93 (Toulon);

Sous série C4 CLASSES, AMIRAUTES ET POLICE DE LA NAVIGATION

- C⁴ 12 fol 486-487
- C⁴ 12 p 248-9
- C⁴ 14 extrait du nombre d'équipages de M. De La Clue, 3-11-1757
- C⁴ 14 fol 123-124 27/6/1758;
- C⁴ 31 f 39, Décisions du Conseil de marine et travail du ministre. 1721- 1790
- C⁴ 31 f 272/279
- C⁴ 31 f 318,
- C⁴ 32, f 336-340

- C⁴ 33 f 498
- C⁴ 45 f 400
- C⁴ 64 p 117-19 ;
- C⁴ 76 21/12/1755
- C⁴ 76 p189
- C⁴ 77
- C⁴ 78 p 34, fol 41-42 ministre à Rostan 15/1/1757, 12/2/1757
- C⁴ 80 p 335-337
- C⁴ 133, Alain de la Courtière, mémoire sur les classes.
- C⁴ 156 Etat général des armements faits pour le commerce
- C⁴ 139
- C⁴ 144
- C⁴ 151, Etat des Gens de mer recensé dans chaque département des Classes 1776
- C⁴ 151 : Etat des Gens de mer recensé dans chaque département des Classes au 1er décembre 1777
- C⁴ 159

Sous série C6 Rôle d'équipages

- C⁶ 227, rôle du Zodiaque 1757-1760
- C⁶ 254, rôle du Minotaure 1762
- C⁶ 257, rôle du Courageux, 1756-57
- C⁶ 342, Vaisseaux, Frégates & Autres en Commission 1763
- C⁶ 323, Rôle du Zodiaque, 1762
- C⁶ 462, rôle de l'Orient, 1778-1782
- C⁶ 455 rôle d'équipage du Bretagne
- C⁶ 512, rôle d'équipage de la *Charmante* 1778-1779
- C⁶ 519, rôle d'équipage de la *Concorde*, 1778-79
- C⁶ 557, Rôle du Conquérant, 1779
- C⁶ 611, rôle du Bretagne
- C⁶ 618 rôle du Couronne 1780
- C⁶ 646 rôle du Bien-Aimé 1780
- C⁶ 647, Rôle du Bourgogne, 1780
- C⁶ 663, rôle d'équipage de la *Charmante*, 1780-81
- C⁶ 698 rôle du Couronne 1781-1782
- C⁶ 710, Rôle du Annibal, 1781-84
- C⁶ 716 rôle d'équipage du Bourgogne 1781-82
- C⁶ 720, rôle du Pluton, 1781
- C⁶ 730 rôle du Héros 1781
- C⁶ 755, rôle d'équipage de la *Concorde*, 1780-81
- C⁶ 1321 rôles d'équipages, frégates, Toulon
- C⁶ 1339 rôle d'équipage du Northumberland, 1781-82

Série F, Commerce et industrie

- F¹² 252, 1834

Serie G, Documents divers

- G 64, Principes sur la marine, par Pidansat de Mairobert. 1669- 1723.

- G³⁹ f 18-20

- **Archives Nationales, Paris, Fonds Colonies**

- B14, f 393
- B18, f 58
- C^{8A} 56, F 50 v
- C^{8A} 56, F 41
- C^{8A} 56, F 69
- C^{8A} 56, F 105

- **Archives départementales d'Ille-et-Vilaine**

- ADIV 2 Ea 8 fonds Langeron

- **Archives Communales du Havre**

- A.C Le Havre, classes, Carton 1, Liasses 12, 13,15 et 17
- A.C Le Havre, Classes, Carton 6, Liasse 3 et 4
- A.C Le Havre, Classes, Carton 8, Liasse 1

- **SHD Département Marine, Toulon**

- Archives du port de Toulon, 13 P-5 53, 57

- **Archives Départementales de Gironde**

- C⁴ 264 fol 6-6 Chambre de Commerce de Bordeaux à Moras 7/2/1758

- **Service historique de la Défense, Cherbourg**, Consultées sur <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/detail.php>
- 5P6/06:61/61:365 ;
- 5P6/08:62/63:248;
- 5P6/18:14/14:81;
- 5P6/20:15/16:.

Sources Imprimées

- Grande-Bretagne

- *Anno 22° Georgii II c.33, Navy Act, 1749, Article II*, Printed by Charles Eyre and Andrew Strahan, Printers to the King's most Excellent Majesty, 1794
- *Anno decimo nono Georgii III c.17. CAP. XVII. Naval Court Martial Act 1779*, consulté sur <http://www.pdavis.nl/NDA1779.html>.
- BEASTON, Robert, *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783*, Volume 6. London: Longman, Hurst, Rees and Orme, 1804.
- BRITISH LIBRARY, *Harleian manuscripts, 6843 f 1441*.
- BRUCE, J. *Calendar of States Paper, Charles I, 1635*, 1865, Public Record Office.
- DE GRASSE François Joseph Paul comte de Grasse, GIROD-CHANTRANS, Justin, RODNEY George Brydges Baron Rodney, *The Operations of the French Fleet Under the Count de Grasse in 1781-2*, Bradford Club, 1864.
- Gardiner, S.R, *The constitutional documents of the Puritan Revolution*, Oxford, 1906,
- *Hampshire Chronicle, 11 September 1775*.
- HILTON, R, *All true-blue British hearts of oak who are able ... to serve their good King and country on board of His Majesty's ships, are hereby invited to repair to the Roundabout Tavern ... where they will find Lieut James Ayscough of the Bellona*, 1775, National Maritime Museum, National Maritime Museum, 659.133.1:355.216:094.
- LONG, Edward, *History of Jamaica*, London T. Lowdes, 1774, vol 1.
- MURRAY, John, "Rodney's Battle of 12 April 1782: A Statement of Some Important Facts, Supported by Authentic Documents, Relating to the Operation of Breaking the Enemy's Line, as Practiced for the First Time in the Celebrated Battle of 12 April 1782." *Quarterly Review*, vol. XLII, no. LXXXIII, London, Albermale Street, January & March, 1830.
- PERTH MUSEUM AND ART GALLERY, *MSS Bundle 1352, Scone Palace, Mansfield CJ's notes on Habeas Corpus*.

- POSTLETHWAYT, M. *Britain's Commercial Interest Explained and Improved*, London, 1757.
- PUBLIC RECORD OFFICE, *Custom 17*.
- RALEIGH, Sir Walter ; *Works*, vol 8, London, Oldys and Birch, 1829.
- SIMES, Thomas *The Military Guide for Young Officers*, 1776.
- SYRETTE, David, *The Rodney Papers: Selections From the Correspondence of Admiral Lord Rodney*. Burlington, VT: Ashgate Publishing 2007.
- WATERWORTH, J. *Three men wanted for the Navy*, c 1796, Musée de la Marine, Greenwich, 659.133.1:355.216:094.

- **Navy Records Society Volumes**

- Vol 11, Papers Relating to the Spanish War, 1585-87, édité par J.S Corbett, 1897
- Vol 13, The First Dutch War, édité par S. Gardiner, 1898
- Vol 62, Papers Relating to the Loss of Minorca, édité par Capitaine H. W Richmond, 1913
- Vol 65, Boteler's Dialogue, édité par W.G Perrin, 1929
- Vol 133, Samuel Pepys and the Second Dutch War, édité par Robert Latham, 1995

- **France**

- ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689, Estienne Michallet, Paris, 1689.
- l'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, Paris, Imprimerie Royale, 1765.
- *Le Code Noir, 1724*, Gallicaark:/12148/btv1b86086055 , mise en ligne le 02/01/2010
- *Rapport du 24 ventose an VII, Commission de Marine sur l'Inscription Maritime*, BNF Gallicaark:/12148/bpt6k44568r , mise en ligne le 15/10/2007
- CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère, Edition accompagnée de notes historiques, archéologiques, physiques par M. le Chevalier de Frémonville*, Paris, Edition du Laveur, 2000.
- DE SAINT PIERRE, Bernardin, *lettre du 24 avril 1769*.

- EDELSTEIN, Melvin *Le militaire-citoyen, ou le droit de vote des militaires pendant la Révolution française*, Annales historiques de la Révolution française, numéro 310.
- **Archives Nationales Serie AD, ARCHIVES IMPRIMÉES, Collection Rondonneau, Marine et colonies (1543-1833)**
 - AD^{VII} 11
 - AD^{VII} 12,
 - AD^{VII} 13
 - AD^{VII} 15
- **Annales Maritimes et Coloniales**
Annales Maritimes et Coloniales, 1817, t II

- **Etats Unis**

- BAXTER, James Phinney, *Documentary History of the State of Maine, vol XVI*, Portland 1910
- NAVAL HISTORICAL FOUNDATION, *Rules for the Regulation of the Navy of the United Colonies of North America* (Philadelphia; William and Thomas Bradford, 1775)
Reprinted Washington D.C, 1944.
- *Instructions to Boston Representatives to General Assembly, 17 June 1768* [sixteenth]
Report of The Boston Records Commissioners, Boston 1886,
- *Journal of Continental Congress, 29 March 1777*, Library of Congress, Washington
- *Journal of Continental Congress 11 July 1780*, Library of Congress, Washington
- *Massachusetts Historical Society Proceedings 55* (1921-22, 283)
- Rhode Island Historical Society *Thomas Hazard III Papers, Mss. 483, p. 3*

- **Historical society of Pennsylvania,**

- *July 7, 1743 Letter John Baley to John Yeates, John Yeates Coll., HSP, Coll. 740 ,*
- *Pemberton Family Papers, HSP, Account Book, 1750-1781, Antigua et Barbuda*

- **Virginia Archives, Virginia Library, Richmond, USA**

- An act for the defence of the eastern frontier of this commonwealth. Article I, Laws of Virginia, October 1780, 5th of COMMONWEALTH.
- October 1705 - 4th Anne. CHAP. KLIX. 3.447. An act concerning Servants and Slaves

- **Maryland State Archives, Annapolis, USA**

- Archives of Maryland, *Proceedings and Acts of the General Assembly, 1752-1754*, Volume 50, p 284: An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves, 1753

- **Rhode Island State Archives, Providence, USA**

- Rhodes Island Colonial Records, VIII 53,

- **Antigua et Barbuda**

FOX, *The King's Negroes, The Journal of Boatswain Fox, Antigua Navy Yard 1820-1823*, Antigua Heritage Publications

Journaux contemporains

- **Etats Unis,**

- Library of Congress, Eighteenth-Century American Newspapers, 659. The Providence gazette, and country journal, 1 v. V. 1462
- Newport Mercury, Mar. 22, 1773;
- Providence Gazette April 27 and May 4, 1776;

Bibliographie

1. ACERRA Martine, ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes*, Paris, SEDES, 1997.
2. ADKINS Roy & Lesley *Jack Tar*, London, Abacus, 2008.
3. ALLEN Oliver E. *Les Explorateurs du Pacifique*, Madrid, La Grande Aventure de la Mer, Time Life, 1980.
4. ASSELIN Jean-François, *Les officiers de plume dans la marine royale au XVIII^e siècle à travers l'étude de l'arsenal de Rochefort*, Mémoire de maîtrise, dirigé par Jean-Pierre POUSSOU et Michel VERGÉ-FRANCESCHI, Paris IV-Sorbonne, 2000.
5. AUGERON Mickaël, TRANCHANT Mathias (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e -XIX^e s.)*, Rennes, PUR, 2004.
6. BAGSHAWE Samuel, GUY A. J. *Papers of Colonel Bagshawe: Colonel Samuel Bagshawe and the Army of George II, 1731-62*, London, Publications of the Army Record Society, Sutton Publishing, 1991.
7. BAKER Kenneth, *George III : A life in caricature*, London, Thames and Hudson, 2007.
8. BAKER Kenneth, *George IV: A Life in Caricature, London*, Thames and Hudson, 2005.
9. BALARD Michel, TOUCHE Michel, GENET Jean-Philippe, *Le Moyen Age en Occident*, Paris, Hachette Education, HU Histoire, 2017.
10. BAUGH Daniel, *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, Princeton University Press, 1965.
11. BECKLES Hilary McD. *Sheperd Verene, Caribbean Slavery in the Atlantic World*, Oxford, James Currey Publishers, 2000.
12. BELISSA Marc, *Révoltes et Révolutions En Europe (Russie comprise) et aux Amériques de 1773 à 1802*, Paris, collection 'Objectif concours', Hachette Université, 2004.
13. BERBOUCHE Alain, *Marine et Justice, la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2010.
14. BERBOUCHE Alain *L'histoire de la Royale : La Marine française et la politique au Siècle des Lumières (1715-1789)*, Paris, Pascal Galodé Editions, 2012.
15. BERBOUCHE Alain, *Histoire de la Royale du Moyen-Age au règne de Louis XIV*, Paris, Pascal Gaodé Editions 2011.
16. BLACK, Jeremy, *George II: Puppet of the Politicians?* Exeter, University of Exeter Press, 2007.
17. François BLUCHE, *Louis XIV*, Paris, Fayard, 1986.
18. BOLSTER W. Jeffrey, *Black Jacks, African American Seamen in the age of Sail*, London, Harvard University Press, 1997.
19. BOLSTER W. Jeffrey, "African-American Seamen: Race, Seafaring Work and Atlantic Maritime Culture, 1750-1860," Ph. D. diss., Johns Hopkins University, 1991.

20. BONNICHON Philippe, CHALINE Olivier et DE VERGENNES, Charles-Philippe, *Les marines de la guerre d'Indépendance américaine (1763-1783)*, Paris, PUPS, 2013.
21. BOTTING Douglas, *Pirates et flibustiers*, Madrid, Time Life, 1978.
22. BOUDRIOT Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Collection Archeologie Navale Francais, 1975, 4 vol.
23. BROWN, Stewart J. *William Robertson and the Expansion of Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
24. BRUIJN J.R. VAN ROYEN P.C , LUCASEN, J. "Those Emblems of Hell? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870," in *Maritime History n°13*, International maritime economic history association, Saint John's, Newfoundland, 1997, pp 1-362.
25. BRUIJN Jaap R. "The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries," in *Maritime History N° 45*, Saint John, Newfoundland, 2001, pp. xv, 258.
26. BRUNSMAN Denver Alexander, *The Evil Necessity: British Naval Impressment in the Eighteenth-century*, Charlottesville, University of Virginia Press, 2013.
27. BUCHET Christian, (dir.), MEYER Jean, POUSSOU Jean-Pierre, *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004.
28. BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850*, Rennes, PUR, coll. « Didact Histoire », 2016.
29. BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS éditions, coll. « CNRS dictionnaires », 2013.
30. BUTI Gilbert, Philippe HRODEJ, *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, Paris, CNRS éditions, 2016.
31. BÉLISLE Ismaël, *La voile et le canon, Le monde des marines de guerre à voile 1745-1815*, Louviers, l'Ancre de Marine, 2012.
32. BÉRANGER Jean, MEYER Jean, *La France dans le monde au XVIIIe siècle*, Paris, SEDES, 1993.
33. CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991.
34. CABANTOUS Alain, *La Vergue et les Fers, Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.
35. CABANTOUS Alain, MESSIAEN Jacky, *Gens de mer et navires de Dunkerque au XVIIe et XVIIIe siècles*. Dunkerque, Kim, 1977.
36. CAPTIER Jacques, *Etude historique et économique sur l'inscription maritime*, Paris, V.Giard et E. Brière, 1907.
37. CARRETTA, Vincent, *Equiano the African, Biography of a Self Made Man*, Athens, Georgia, University of Georgia Press, 2005.
38. CHALINE, Olivier, *La France au XVIIIe siècle, (1715-1787)*, Paris, Belin, 2005.
39. CHAPPEL David A. "Kru and Kanaka: Participation by African and Pacific sailors in Euroamerican maritime frontiers" *International Journal of Maritime History* 6 1994.
40. CHESNAIS, Robert, *L'esclavage à la Française: le code noir (1685 et 1724)*, Paris, Nautilus, 2006, pp 83-114.

41. CHOATE Jean, *At Sea Under Impressment, Accounts of Involuntary service Aboard Navy and Pirate Vessels, 1700-1820*, Jefferson, MacFarland, 2010.
42. COLLECTIF *Bordeaux au XVIIIe siècle : Le commerce atlantique et l'esclavage*, Bordeaux, Édition Le Festin Musée d'Aquitaine 2010.
43. CORMACK A. JONES A. *The Journal of Corporal William Todd 1745-1762*, Publications of the Army Records Society, vol. 18. London, Sutton Publishing, 2001.
44. CORNETTE, Joël KAPLAN, Michel et collectif, *Une Histoire du Monde Aux Temps modernes*, Paris, Larousse, 2005.
45. COSTELLO Ray, *Black Salt, Seafarers of African Descent on British ships*, Liverpool, Liverpool University Press, 2012.
46. COSTELLO Kevin "Habeas Corpus and Military and Naval Impressment, 1756-1816", *The Journal of Legal History*, Vol 29, N°2 August 2008, pp 215-251.
47. COTTRET, Bernard, *Histoire de l'Angleterre. De Guillaume le Conquérant à nos jours*, Paris, Tallandier, 2007.
48. CRABBÉ Raoul, *Les grandes heures de la Royal Navy*, Bruxelles, Ad Goemaere, 1951.
49. CROWHURST Patrick, *The Defence of British Trade 1689-1815*, Folkestone, Dawson and sons, 1977.
50. CROWHURST Patrick, "The Admiralty and the convoy system in the Seven Years War" *The Mariner's Mirror*, Volume 57 issue 2 1971, pp 163-173.
51. DAVIES, Charles Maurice, *The history of Holland and the Dutch nation*, London, G. Willis, 1851.
52. DAVIS, Robert C. *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans : L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, Paris, Acte Sud, 2007.
53. DE CARNÉ, Louis-Joseph-Marie, *La monarchie française au dix-huitième siècle*, Paris, Didier et cie, 1859.
54. DE LA CONDAMINE Pierre, *Le Combat des Cardinaux*, Guerande, Éditions du Bateau Qui Vire, 1982.
55. DEANE, Phyllis, MITCHELL B.R, *Abstracts of British Historical Statistics*, New York, Cambridge University Press, 1962.
56. DU PLESSIS Armand, *Testament politique d'Armand du Plessis Cardinal Duc de Richelieu* Sydney, Wentworth Press, 2018.
57. DUBY Georges, *Une Histoire du monde médiéval*, Paris, Larousse, Bibliothèque Historique, 2013.
58. DULL Jonathan R. *The French Navy and American Independence*, Princeton, Princeton University Press, 1975.
59. DULL Jonathan R. *The French Navy and the Seven Years War*, Lincoln, University of Nebraska press, 2005.
60. DUNN Richard S. *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*. New York, Norton, 1972.
61. EKIRCH A. Roger, *Bound for America. The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718-1775*, Oxford, Oxford University Press, 1990.

62. EMILIO Pablo, DE ULLOA Antonio, MALLAÍNA-BUENO Pérez, *La campaña de las terceras*, Salamanca, Universidad de Sevilla, 1995,
63. *Encyclopædia Britannica* 2007.
64. ENNIS Daniel James, *Enter the Press Gang, Naval Impressment in eighteenth century British literature*, Newark, University of Delaware Press, 2002.
65. EQUIANO Olaudah, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Edited by Vincent CARRETTA, New York, Penguin Putnam, 2003.
66. FEUER Didier, D'HENDECOURT Jean, *Dictionnaire des souverains de France et de leurs épouses*, Paris, Pygmalion Histoire, 2006.
67. FLORI, Jean, *Richard Cœur de Lion, le roi-chevalier*, Paris, Payot, 1999.
68. FOY Charles R. "The Royal Navy's employment of black mariners and maritime workers, 1754-1783" in *The International Journal of Maritime History* Vol. 28, 2016, pp 6-35.
69. FOY Charles R. "Ports of Slavery, Ports of Freedom: How Slaves Used Northern Sea-ports' Maritime Industry To Escape and Create Trans-Atlantic Identities, 1713-1783". Eastern Illinois University, *Faculty Research & Creative Activity. Paper 7*, 2008.
70. FRASER, Derek, *The Evolution of the British Welfare State* (4 ed.), London, Palgrave Macmillan, 2009.
71. GASPAR, David Barry, *Bondmen and Rebels: A Study of Master-Slave relation in Antigua with implications for Colonial British America*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1985.
72. GATES Henry Louis and ANDREWS William L. *Pioneers of the Black Atlantic: Five Slave Narratives from the Enlightenment, 1772-1815*, Washington, D.C. Civitas 1998.
73. GAUVARD Claude, DE LIBERA Alain; ZINK Michel, *Dictionnaire du Moyen Âge*, Paris, PUF, coll. 'Quadrige', 2004.
74. GAYET-LACOUR Georges, *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV*, Paris, Hachette Livre BNF, 2016.
75. GIBSON, John G. *Old and New World Highland Bagpiping*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 2002.
76. GIDDENS, Anthony, *A contemporary critique of historical materialism. Volume Two*, Cambridge, Oxford : Polity Press, 1996,
77. GILSER, Antoine, *L'esclavage aux Antilles Françaises*, Paris, Karthala, 1972.
78. GLETE Jan, *Navies and Nations: Warships, Navies and Sate building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm, Almqvist & Wiksell, 1993.
79. GOVEIA Elsa V. *Slave Society in the British Leeward Islands*, New Haven, Yale University Press, 1965.
80. GRUPPE Henry E. *Les Frégates*, Madrid, La Grande Aventure de la Mer, Time Life, 1980.
81. HARRIS, Daniel G. *Fredrik Henrik af Chapman: The First Naval Architect and his Work*, Stockholm, Literatim, 2001.
82. HARRIS, R. G. *The Irish Regiments 1689-1999*, New York, Sarpedon, 1999.

83. HAUDÈRE Philippe *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, Les espaces maritimes, SEDES, 1997.
84. HERMANN Christian, *Enjeux maritimes des conflits européens*, Nantes, Ouest Éditions, 2002.
85. HIGGINBOTHAM, Peter, *Workhouses of the North*, Gloucestershire, Tempus, 2006.
86. HOUGH Richard, *Captain James Cook*, London, Hodder and Stoughton, 1994.
87. HUTCHINSON John. R *The Press Gang Afloat and Ashore*, London, Evelyn Nash, 1913.
88. INGRAM Bruce S. *Three Sea Journals of Stuart Times*, London, Constable, 1936.
89. JARVIS M.J. “Maritime Masters and Seafaring Slaves in Bermuda, 1680-1783,” *William and Mary Quarterly*, 3rd series, LIX, juillet 2002, pp. 585-622.
90. JENKINS, Henri E. *Histoire de La Marine Francaise*, Paris, Albin Michel, 1977.
91. LAIRD CLOWES Sir William *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present*, Volume 3, London, Sampson Low, Marston & Company Limited, 1898.
92. LAVERY Brian, Royal Tars, *The lower deck of the Royal Navy 875-1850*, London, Conway, 2010.
93. LAVERY Brian, *The 74gun ship Bellona*, London, Conway, 1985.
94. LAWFORD J.P. Young Peter, *History of the British Army*, London, Littlehampton Book Services, 1970.
95. LE BOUËDEC Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l’Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997.
96. LE BOUËDEC Gérard CHAPPÉ François dir. *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Rennes, PUR, 2000.
97. LE BOUËDEC Gérard « Être marin en Europe occidentale, 1550-1850 », *Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest* 123-2 | 2016.
98. LE GOFF TJA, “Offre et productivité de la main-d’œuvre dans les armements français au XVIII^e siècle” pp. 457-473, in *Histoire, économie et société Volume 2* Numéro 2-3, 1983.
99. LE GOFF TJA « Les problèmes de recrutements de la Marine française pendant la guerre de Sept Ans », in *Revue historique*, no 574, 1990, pp 207-224.
100. LE GOFF TJA, “les gens de mer devant le système des classes (1755-1763) Résistance ou Passivité”, in LOTTIN A. et al. “Les Hommes et la mer dans l’Europe du Nord-Ouest de l’Antiquité à nos jours: actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984” *Revue du Nord*, Lille, 1986.
101. LE MOING Guy, *La Bataille Navale des Cardinaux, 20 novembre 1759*, Paris, Les Grandes Batailles, Economica, 2003.
102. LEWIS Michael, *L’invincible Armada*, Paris Payot, 1962.
103. LLINARES Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l’évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris Librairie de l’Inde, 1994.

104. LLINARES Sylviane HRODEJ Philippe, « La mer et la guerre à l'époque moderne » dans La recherche internationale en histoire maritime, *Revue d'Histoire Maritime*, Paris, PUPS, 2010, pp 317-339.
105. LLOYD Christopher, *The British seaman 1200-1860: a social survey*, Cranbury, Associated University Press, 1970.
106. LOCKE, John, *Two Treatise of Government*, London, Merchant Books, 2011.
107. MAGNUSSON, Magnus, *Scotland the History of a Nation*, London, Harper Collins, 2000.
108. MAGRA Christopher P. *Poseidon's Curse: British Naval Impressment and Atlantic Origins of the American Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016.
109. MAHAN Arthur T. *Influence of sea power upon history, 1660–1783*, Boston, Little Brown, 1890.
110. MAHAN Arthur T. *Major Operations of the Royal Navy, 1762–1783*. Boston, Little Brown, 1898.
111. MALLINSON, Allan, *The Making of the British Army*, London, Bantam Books, 2011.
112. MARCUS Geoffrey J. *Quiberon Bay : The campaign in home waters, 1759*, London, Hollis & Carter, 1960.
113. MCLENNAN, J. S. *Louisbourg, from its foundation to its fall*, London, MacMillan, 1918.
114. MERCER Keith “Northern Exposure: Resistance to Naval Impressment in British North America, 1775–1815” in *Canadian historical review*, vol. 91, no2, North York, University of Toronto Press, 2010 pp 199-232.
115. MERRIEN, Jean, *La vie des marins au Moyen Age*, Paris, Terre de Brume, Bibliothèque océane, 1994.
116. MEYER Jean, ACERRA Martine, *Histoire De La Marine Francaise Des Origines A Nos Jours*, Nantes, Ouest France, 1994.
117. MEYER Jean, ACERRA Martine, *Les marines de guerre européennes XVIIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998.
118. MEYER Jean, “La seconde guerre de Cent Ans”, in BÉDARIA François, CROUZET François, JOHNSON Douglas, *De Guillaume le Conquérant au Marché Commun*, Paris, Albin Michel 1979.
119. MINCHINTON, W.E. *Trade of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, Bristol Record Society, 1957.
120. MINOIS Georges, *La guerre de Cent Ans*, Paris, Tempus Perrin, 2016.
121. MINOIS Georges, *Philippe le Bel*, Paris, Tempus Perrin, 2014.
122. MONTERO DE PEDRO, Jose, *The Spanish in New Orleans and Louisiana*, Gretna, Los Angeles, Pelican Publishing Company Inc, 2000.
123. MORRIS Norval, ROTHMAN David J. *Oxford History of the Prison, The practice of punishment in Western Society*, Oxford, Oxford University Press, 1995.
124. MORRISSEY, Brendan, *Yorktown 1781: the World Turned Upside Down*, London, Osprey Publishing, 1997.

125. MURPHY, David, *The Irish Brigades 1685-2006*, Dublin, Four Courts Press, 2007.
126. NEWTON John, *An Authentic Narrative of Some Remarkable and Interesting Particulars in the Life of W.J Newton Communicated in a series of letters to the reverrend Mr Hawlis*, London, S Drapier, 1765.
127. NUSSBAUM, Felicity A. *The Global Eighteenth Century*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2003.
128. OWEN John Hely, *War at Sea Under Queen Anne 1702-1708*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
129. PALADILHE, Dominique, *La bataille d'Azincourt— 1415*, Paris, Librairie académique Perrin, Collection Pour L'histoire, 2002.
130. PARES Richard, "The Manning of the Navy in the West Indies, 1702-63" pp. 31-60 in *The Historian's Business and Other Essays*, Oxford, Oxford University Press 1961.
131. PARKER, Geoffrey, *La révolution militaire, la guerre et l'essor de l'Occident 1500 1800*, Paris, Gallimard, 1993.
132. PASLEY Sir Thomas, *Private Sea Journals 1778-1782*, London Toronto, J.M. Dent and sons, ltd, 1931.
133. PAULIN Charles O. *The navy of the American Revolution : its administration, its policy and its achievements*, Chicago, University of Chicago, 1906.
134. PEDRETTI Benoît-André *Édification d'un État de marine ou la « Révolution » des Colbert (1661-1690), les administrateurs des marines marchande et militaire*, thèse de l'école des Chartes 1995.
135. PENNELL C.R. *Bandits at Sea: a Pirate reader*, New York, NYU Press, 2001.
136. PIGE, Frédéric, « Aux portes des Amériques : Gy-les-Nonains ou la vie de Claude MITHON de GENOUILLY, seigneur de Gy-les-Nonains et chef d'escadre », *Bulletin de la Société d'Émulation de Montargis*, n°114.
137. PIKE, Ruth, *Penal Servitude in Early Modern Spain, Chapter 7 Overseas Presidios: North Africa*, THE LIBRARY OF IBERIAN RESOURCES ONLINE
138. PREBBLE, John, *The Lion in the North*. London, Penguin Books, 1997.
139. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes, histoire et géographie contemporaine*, Plome-lin, Éditions Palantines, 2008.
140. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Les traites négrières : Essai d'histoire globale*, Paris, Folio Histoire, 2006.
141. RAHN PHILLIPS Carla, "The Life Blood of the Navy, recruiting sailors in 18th century Spain", pp 420-445 in, *The Mariner's Mirror* vol 87, n°4, November 2001.
142. REID, Stuart, *Culloden Moor 1746, The Death Of The Jacobite Cause*. London, Campaign series #106. Osprey Publishing, 2002.
143. ROBERTS, John Leonard, *The Jacobite Wars: Scotland and the Military Campaigns of 1715 and 1745*. Edinburgh, Edinburgh University Press, 2002.
144. RODGER Nicholas A.M *The Command of the Ocean, A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Penguin, 2006.

145. RODGER Nicholas A.M *The Safeguard of the Sea, A Naval History of Britain, 660-1649*, London, Penguin, 2004.
146. RODGER Nicholas A.M *The Wooden World*, London, Fontana Press, 1988.
147. ROGERS Nicholas, *The Press Gang, Naval Impressment and its opponents in Georgian Britain*, London, Continuum, 2007.
148. ROGERS Nicholas “Vagrancy, impressment and the regulation of labour in eighteenth-century Britain”, in *Journal Slavery & Abolition A Journal of Slave and Post-Slave Studies* Volume 15, Issue 2: *Unfree labour in the development of the Atlantic world*, 1994, pp 102-113.
149. ROSS Dancy John *The Myth of the Press Gang*, Woodbridge, The Boydell Press, 2018.
150. SCHNAKENBOURG, Christian, “Statistiques pour l’histoire de l’économie de plantation en Guadeloupe et Martinique (1635-1835)” in *Bulletin de la Société d’Histoire de la Guadeloupe* Numéro 31, 1er trimestre, 1977, pp 3-121.
151. SCHWARZ, Philip J. *Twice Condemned, Salves and the Criminal Laws of Virginia, 1705-1865*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1988.
152. SPAVENS William, *The Narrative of William Spavens, a Chatham Pensionner by Himself*, London, Greenhill Books, 2006.
153. STARKEY David, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990.
154. STOUT Neil R. *The Royal Navy in America 1760-1775*, Annapolis, Annapolis Naval Institute Press, 1973.
155. SWEETMAN Jack, *American Naval History*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1984.
156. TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Tempus, Perrin, 2010.
157. TRACY Nicholas, *The Battle of Quiberon Bay 1759: Britain’s other Trafalgar*, London, Pen and Sword Maritime, 2010.
158. TRUDEL, Marcel *L’esclavage au Canada Français*, Québec, Les presses universitaires Laval, 1960.
159. TUNSTALL Brian, *Admiral Byng and the Loss of Minorca*, London, Philip Alan and Co, 1928.
160. TUNSTALL Brian, Tracy Nicolas, *Naval Warfare in the Age of Sail : the evolution of fighting tactics, 1650-1815*, Londres, Conway Maritime Press, 1990.
161. USHERWOOD, Stephen “The Black Must Be Discharged - The Abolitionists' Debt to Lord Mansfield”, *History Today*, Volume: 31 Issue: 3. 1981.
162. VAÏSSE, Maurice, *Aux armes citoyens, conscription et armée de métiers des Grecs à nos jours*, Paris, Armand Colin, 1998.
163. VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La marine française au XVIIIe siècle*, Paris, Sedes, 1996.
164. VILLAIN-GANDOSSI Christiane dir, RIETH Éric *Pour une histoire du « fait maritime»*, Paris, CTHS, 2001.

165. VILLIERS Patrick “Commerce colonial, traite des noirs et cabotage dans les ports du Ponant pendant la Guerre de Sept Ans” *Centre de recherches sur l’Histoire du Monde, Atlantique-enquêtes et documents n17*, 1990, pp 21-46.
166. VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, *L’Europe, la mer et les colonies XVIIe-XVIIIe siècle*, Paris, Hachette, 1997.
167. VITAL, Orderic, *l’Historia ecclesiastica*, Oxford, Oxford Medieval Texts, 1991.
168. WARREN, W. L. *King John*, Yale University Press, 1997.
169. WELVIN, James, *Black Ivory*, Oxford, Blackwell Publishing, 2001.
170. WHIPPLE Addison B. C *Les Vaisseaux de Ligne*, Madrid, La grande Aventure de la Mer, Time Life, 1979.
171. WHITWORTH, Sir Charles *State of the Trade of Great Britain in its Imports and Exports, Progressively From the Year 1697*, Gale, ECCO Print Editions, 2018.
172. WILLIS Sam, “The Battle of Lagos, 1759”, *The Journal of Military History, Vol 73, n°3*, July 2009.
173. WILSON, Peter H, *Absolutism in central Europe*, London ; New York, Coll. « Historical connections ». Routledge, 2000.
174. WINFIELD Rif, *British Warships in the Age of Sail 1714-1792*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2007.
175. WOODMAN Richard, *A Brief History of Mutiny*, London, Robinson Publishing , 2005.

- **Sites internet**

1. <http://www.cincinnati.fr/histoire/320-everywhere-in-the-world-the-french-navy-and-the-american-war-1778-1783>
2. <https://maritimemuseum.novascotia.ca/desertion-identity-and-north-american-squadron-1765-1783>,
3. <http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/>
4. <http://www.pdavis.nl/NDA1779.html>
5. <http://www.themaritimegallery.co.uk/maritime-archive-4.php>

- **Œuvres littéraires de référence**

- BOURGEON François, *Les Passagers du vent, tome 1 à 5*, 12 bis édition, Paris 2009.
- FORESTER Cecil S. *Hornblower Saga* 11 Books, London, Penguin, 2000.
- GILBERT ET SULLIVAN, *H.M.S. Pinafore; or, The Lass tâte Loved a Sailor*
- O’ BRIAN Patrick, *The Aubrey–Maturin series*, London, Collins, 1969–2004.
- O’ BRIAN Patrick, *La lettre de marque*, Presse de la Cité, Paris, 2000

- ROUSSEL Johannes, SEITER Roger, *HMS Les vaisseaux de Sa Majesté*, Paris, Casterman, 2009.
- SCOTT Walter, *Tales of a Grandfather*, London, Routledge, 1912.
- STEVENSON Robert Louis, *Treasure Island*, London, Alma Classics, 2015.
- STOCKWIN Julian, *Thomas Kydd Saga*, London, Hodder Paperbacks.
- VOLTAIRE, *Candide ou l'Optimiste*, Paris, Magnard, 2013.

Tome 1 - Table des matières

Remerciements	4
Introduction	5

PREMIÈRE PARTIE

LES FORMES ET LES CONDITIONS DU RECRUTEMENT NAVAL . Erreur ! Signet non défini.4

Chapitre I - Les Besoins en hommes des marines Erreur ! Signet non défini.5

- A. Puissance de feu et stratégie, quelles évolutions ? **Erreur ! Signet non défini.5**
- B. Chronologie des flottes de guerres constituées, quelle dynamique dans le temps 27
- C. La rotation des équipages..... **Erreur ! Signet non défini.0**

Chapitre II - Le recrutement naval 53

- A. Peut-on parler de l'échec du volontariat ? 53
- B. La mise en place de méthodes plus contraignantes pour les marins. **Erreur ! Signet non défini.**
- C. Le recrutement de marins dans les colonies. **Erreur ! Signet non défini.**

Chapitre III - Le recrutement dans les autres grandes marines..... 180

- A. L'influence de la France dans le recrutement maritime d'autres puissances navales .. 181
- B. L'influence Britannique sur le recrutement d'autres puissances navales..... 201
- C. Des méthodes de recrutement originales **Erreur ! Signet non défini.**

DEUXIÈME PARTIE

AUTRES MÉTHODES DE RECRUTEMENT Erreur ! Signet non défini.7

Chapitre IV - Comparaison avec l'armée de terre et utilisation de soldats à bord.

..... **Erreur ! Signet non défini.28**

- A. Le recrutement militaire **Erreur ! Signet non défini.**
- B. Est-il possible de généraliser le système à la marine ? **Erreur ! Signet non défini.**

Chapitre V - Du Travail forcé, recrutement d'esclaves et de prisonniers comme marins

..... **Erreur ! Signet non défini.**

- A. La question des marins noirs **Erreur ! Signet non défini.2**
- B. L'esclavage et les marines de guerres, deux mondes régis par des codes de lois..... 287

C. Réalités de la vie de l'esclave et du marin**Erreur ! Signet non défini.**12

TROISIÈME PARTIE

CRITIQUES ET LIMITES DU RECRUTEMENT NAVAL .Erreur ! Signet non défini.

Chapitre VI - Les missions des marines de guerre 349

A. La responsabilité du recrutement maritime dans les grandes victoires ou défaites navales**Erreur ! Signet non défini.**

B. Une mission de la marine : sécuriser le commerce colonial 370

Chapitre VII - La critique des systèmes de recrutement.....Erreur ! Signet non défini.00

A. Critiques légales et morales du recrutement maritime**Erreur ! Signet non défini.00**

B. Concurrences et rivalités**Erreur ! Signet non défini.**

C. La résistance au recrutement maritime**Erreur ! Signet non défini.9**

D. Bilan et projets de réforme en Grande-Bretagne**Erreur ! Signet non défini.**

Conclusion..... 456

Archives 467

Sources imprimées..... 482

Bibliographie.....Erreur ! Signet non défini.

Table des matières 497

Annexes (voir tome 2)

Tome 2 - Table des annexes

Annexe I : Etat des flottes en France pendant la Guerre de Sept Ans..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe II : Etat des flottes en Grande-Bretagne pendant la Guerre de Sept Ans.....**Erreur ! Signet non défini.**

Annexe III : Tableau des maladies Vénériennes dans la Royal Navy **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe IV la désertion dans la Royal Navy**Erreur ! Signet non défini.**

Annexe V: Les rôles du système des classes en France.**Erreur ! Signet non défini.**

Annexe VII : L'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, Livre X **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe VIII : Ordonnance du Roi Concernant les Novices Volontaires Matelots pour suppléer aux Gens de mer classés. **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe IX : Le nombre de marins pour la Royal Navy voté par le Parlement au XVIIIe siècle et les Guerres Napoléoniennes **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe X : Le coté administratif de l'impressment **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XI : Protection face à la press, les limites de l'impressment. **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XII : Le nombre de marins dans la Royal Navy 1754-1784..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XIII : Proposition commentée de George Everett pour transformer l'impressment **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XIV : L'enrôlement des gens de mer que l'on entend plus communément sous la dénomination de classes, est-il nécessaire à la force et à l'activité des armées navales, ou peut-il être remplacé par une autre institution équivalente ?..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XV: Documents relatifs à la bataille des Cardinaux (1759)..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XVI : Instructions pour le recrutement dans l'armée de terre Britannique et Mandat de recrutement..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XVII : Instructions de recrutement dans la Royal Navy.... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XVIII : La relative clémence face aux déserteurs..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XIX : Copie de la lettre de M. Eustache, commissaire des classes à Granville, à M. Mistral, commissaire général des ports et arsenaux de la marine, ordonnateur en Normandie **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XX : Affiches de recrutement naval en Grande-Bretagne. **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXI : Les codes sur l'esclavage en Virginie **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXII : Codes de justices navale dans la Royal Navy **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXIII : ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXIV : La justice navale en France..... **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXV : An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves, 1753 **Erreur ! Signet non défini.**

Annexe XXVI : Règlement pour la Régulation de la Marine Continentale Américaine

.....**Erreur ! Signet non défini.**

THÈSE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE BRETAGNE SUD
COMUE UNIVERSITÉ BRETAGNE LOIRE

ÉCOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : *Histoire*

Par

Jeremy YOUNG

Forcé à servir

Étude comparative des méthodes du recrutement naval dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Thèse présentée et soutenue à Lorient, le 17 décembre 2018

Unité de recherche : TEMOS CNRS FRE 2015 *Temps, Mondes, Sociétés*

Thèse N° :

Rapporteurs avant soutenance : Composition du Jury :

Gilbert BUTI PRU Université Aix Marseille
Thierry SAUZEAU PRU Université de Poitiers

Gilbert BUTI, PRU Université Aix Marseille
Thierry SAUZEAU PRU Université de Poitiers
Philippe HRODEJ MCF Université Bretagne Sud

TOME 2

Directrice de thèse
Sylviane LLINARES PRU Université Bretagne SUD

Forcé à servir. Étude comparative des méthodes du recrutement naval dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Mots clés : Histoire maritime, Recrutement naval, France, Grande-Bretagne, XVIII^e s, Marine de guerre.

Résumé : Le sujet de cette thèse est venu d'un intérêt pour le monde de la Marine à la lecture d'œuvres littéraires anglaises comme *L'île au trésor* ou les célèbres aventures de Jack Aubrey qui font connaître l'impressionnisme. C'est l'idée marquante d'absence de choix qui amène à s'interroger sur le système qui organise le recrutement anglais et français, des marins français eux aussi forcés à servir. Les études existantes, peu nombreuses, offrent un traitement assez inégal du recrutement maritime, avec cependant plus d'ouvrage traitant du système britannique. Une étude comparative sur le recrutement maritime s'impose dans la mesure où cette approche a été peu travaillée en tant que telle, tant en France qu'en Angleterre.

Cette thèse a pour objectif de comparer les méthodes employées par les deux marines et d'observer comment les systèmes de recrutement ont pu évoluer. Elle compare également l'efficacité des deux méthodes pour trouver des marins et l'impact que cela a pu avoir sur des grandes batailles navales comme celles de Minorque, des Cardinaux, de Lagos, des Saintes ou encore de la Chesapeake durant le second XVIII^e siècle.

La comparaison se fait aussi en cherchant à montrer l'influence française ou britannique sur le recrutement naval des autres grandes marines de guerre à la même époque. La comparaison avec le recrutement de l'autre grande force militaire du XVIII^e siècle qu'est l'armée de terre permet de voir que les marines ont des méthodes spécifiques. Comme de nombreux auteurs l'ont déjà souligné, le manque de marins dans les deux marines est chronique. D'où la nécessité de comparer les pratiques de deux pays pour embarquer d'autres marins, que ce soit l'emploi d'étrangers, d'esclaves, de prisonniers, etc. Cette étude démontre que les deux systèmes pensés au XVII^e siècle ne sont plus efficaces dans la seconde moitié du XVIII^e siècle parce que la demande en homme a évolué de par l'augmentation du nombre de navires et de leur puissance de feu qui s'est faite beaucoup plus rapidement que l'évolution de la population maritime.

Forced to Serve, a comparative study of French and British manning of the fleets (1755-1783)

Keywords : Maritime History, France, Great Britain, 18th century, Royal Navy.

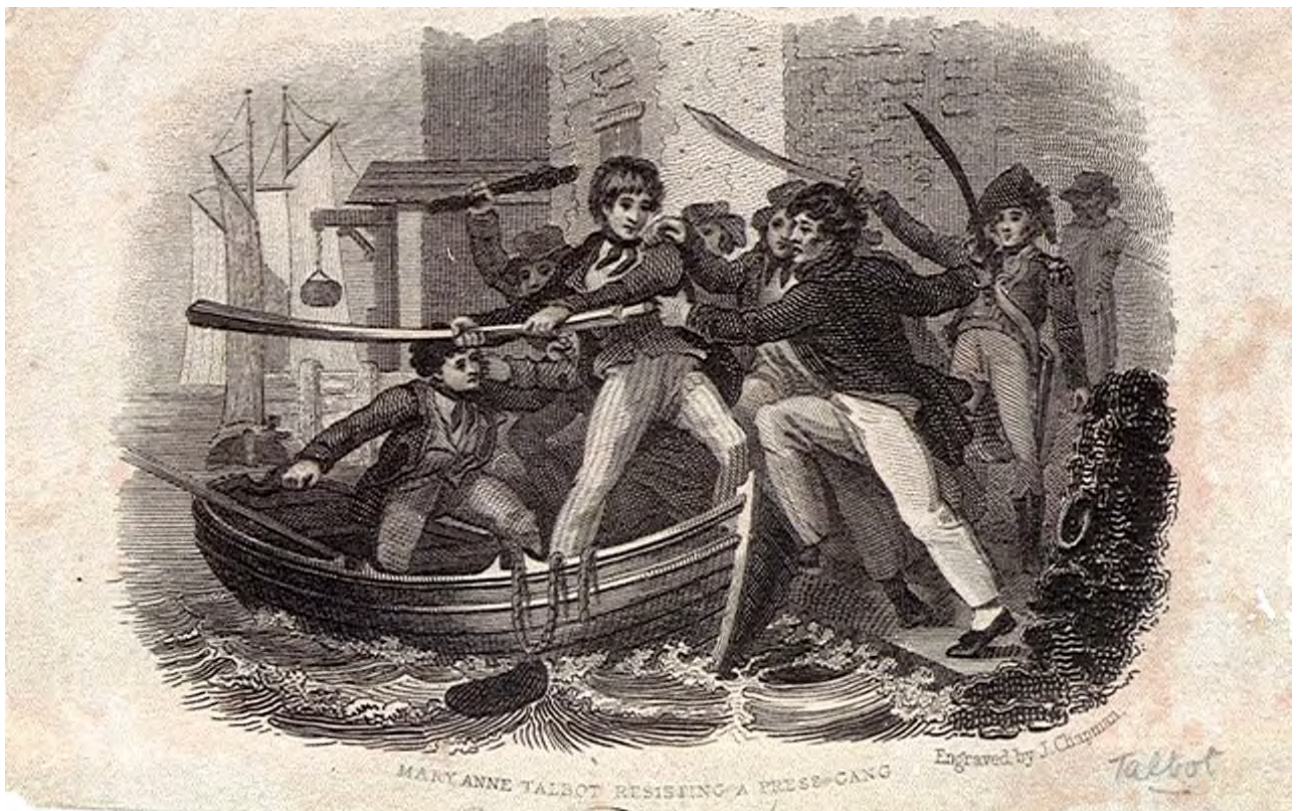
Abstract : The subject of this PhD Dissertation came from an interest in the naval world reading British literary works such as *Treasure Island* or the famous adventures of Jack Aubrey that make known impressment. It is the striking idea of a lack of choice that raises questions about the system of English and French manning of the fleets, French sailors were also forced to serve. Existing studies, few in number, offer a fairly unequal treatment of naval recruitment, with however more academic publications dealing with the British system. A comparative study on maritime recruitment is necessary since this approach has been little worked as such, both in France and in Britain. This dissertation aims to compare the methods used by the two navies and to observe how recruitment systems have evolved. It also compares the effectiveness of the two methods to find sailors and the impact it has had on major naval battles such as Minorca, Quiberon Bay, Lagos, Saintes or the Chesapeake during the second half of the 18th century.

The comparison is also made by trying to show the French or British influence on the naval recruitment of other great military navies of the time. The contrast with the recruitment of the other great military force of the 18th century, the army, shows that the navies had specific methods. As many authors have already pointed out, the lack of sailors in both navies is chronic. Hence the necessity of comparing the practices of the two countries to get other seamen on board, whether it be the employment of foreigners, slaves, prisoners... This study demonstrates that the two systems conceived in the seventeenth century were no longer effective in the second half of the 18th century because the demand for manpower had evolved by the increase in the number of ships and their firepower that had been much faster than the evolution of the maritime population.

Forcé à servir
Étude comparative des méthodes du recrutement naval
dans les marines de guerre en France et en Grande-Bretagne (1756-1783)

Tome 2

Annexes



John Chapman, *Mary Anne Talbot Resisting a Press Gang*
PAD3119, National Maritime Museum, Greenwich.

Table des annexes

Annexe I : Etat des flottes en France pendant la Guerre de Sept Ans	4
Annexe II : Etat des flottes en Grande-Bretagne pendant la Guerre de Sept Ans.	7
Annexe III : Tableau des maladies Vénériennes dans la Royal Navy	11
Annexe IV la désertion dans la Royal Navy	14
Annexe V: Les rôles du système des classes en France.	17
Annexe VII : L'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, Livre X	31
Annexe VIII : Ordonnance du Roi Concernant les Novices Volontaires Matelots pour suppléer aux Gens de mer classés.	36
Annexe IX : Le nombre de marins pour la Royal Navy voté par le Parlement au XVIIIe siècle et les Guerres Napoléoniennes	39
Annexe X : Le coté administratif de l'impressment	41
Annexe XI : Protection face à la press, les limites de l'impressment.	50
Annexe XII : Le nombre de marins dans la Royal Navy 1754-1784	54
Annexe XIII : Proposition commentée de George Everett pour transformer l'impressment	56
Annexe XIV : L'enrôlement des gens de mer que l'on entend plus communément sous la dénomination de classes, est-il nécessaire à la force et à l'activité des armées navales, ou peut-il être remplacé par une autre institution équivalente ?	60
Annexe XV: Documents relatifs à la bataille des Cardinaux (1759)	63
Annexe XVI : Instructions pour le recrutement dans l'armée de terre Britannique et Mandat de recrutement	66
Annexe XVII : Instructions de recrutement dans la Royal Navy	69
Annexe XVIII : La relative clémence face aux déserteurs	74
Annexe XIX : Copie de la lettre de M. Eustache, commissaire des classes à Granville, à M. Mistral, commissaire général des ports et arsenaux de la marine, ordonnateur en Normandie	75
Annexe XX : Affiches de recrutement naval en Grande-Bretagne	76
Annexe XXI : Les codes sur l'esclavage en Virginie	83

Annexe XXII : Codes de justices navale dans la Royal Navy	95
Annexe XXIII : ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689	102
Annexe XXIV : La justice navale en France	117
Annexe XXV : An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves, 1753	128
Annexe XXVI : Règlement pour la Régulation de la Marine Continentale Américaine	129

Annexe I : État des flottes en France pendant la Guerre de Sept Ans

La France avait au début de la guerre de Sept Ans en 1756¹

- Dans les ports de l'Atlantique : 2 troisièmes rangs de 80 canons, 4 troisièmes rangs de 74 canons, 5 troisièmes rangs de 64 canons
- En Méditerranée : 1 troisième rang de 80 canons, 4 troisièmes rangs de 74 canons, 5 troisièmes rangs de 64 canons et 2 quatrièmes rangs de 50 canons.
- Aux Antilles : 2 troisièmes rangs de 74 canons, 1 troisième rang de 64 canons, 1 troisième rang de 60 canons, 2 quatrièmes rangs de 50 canons.
- En Amérique du Nord : 1 troisième rang de 74 canons, 2 troisièmes rangs de 64 canons.
- En route pour l'Amérique du Nord : 1 quatrième rang de 50 canons

Répartition des flottes de ligne au 1^{er} juin 1757² :

- Dans les ports de l'Atlantique : 4 navires de 74 canons, 3 de 64 et un de 50
- En Méditerranée : 1 navire de 80, 2 de 74, 4 de 64 et 1 de 50
- En Amérique du Nord : 1 de 80, 2 de 74, 2 de 64.
- En route vers l'Amérique du Nord : 2 de 80, 3 de 74, 2 de 70, 6 de 64
- Aux Antilles : 1 de 74, 3 de 64, 1 de 50
- En route vers les Antilles : 1 de 74, 1 de 50
- En route vers l'Océan Indien : 1 de 74.

Répartition des flottes dans la liste d'active au 1^{er} juin 1758³ :

- Dans les ports de l'Atlantique : 1 navire de 50 canons
- Dans les ports espagnols : 1 de 74
- En Méditerranée : 3 de 74, 1 de 64, 1 de 50
- En Amérique du Nord : 2 de 74, 8 de 64, 1 de 50

¹ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*; University of Nebraska press, Lincoln 2005, p265

² *Ibid* p. 268

³ *Ibid* p. 271.

- En route pour l'Amérique du Nord : 1 de 80
- Aux Antilles : 1 de 74
- En route pour les Antilles : 1 de 74
- Dans l'Océan Indien : 1 de 74
- En route pour l'Océan Indien : 1 de 74, 2 de 64.

La liste d'active au 1^{er} juin 1759⁴ :

- Dans les ports de l'Atlantique : 4 navires de 80 canons, 6 de 74, 4 de 70, 7 de 64
- En Méditerranée : 1 navire de 80, 5 de 74, 4 de 64, 2 de 50
- Aux Antilles : 5 navires de 74, 3 de 64, 1 de 50
- Dans l'Océan Indien : 2 de 74, 2 de 64
- Dans l'Atlantique Sud : 1 navire de 64.

La liste d'active du 1^{er} juin 1760⁵ :

- Dans les ports de l'Atlantique : 2 navires de 74, 3 de 64
- Dans les ports espagnols : 1 navire de 74
- En Méditerranée : 2 navires de 64, 2 de 50
- Aux Antilles : 1 navire de 64.
- Dans l'Océan Indien : 2 navires de 74, 1 de 64.

La liste d'active des navires au 1^{er} juin 1761⁶ :

- Dans les ports de l'Atlantique : 10 navires de 74, 4 de 64, 1 de 60
- Aux Antilles : 1 navire de 74
- Dans l'Océan Indien : 1 navire de 74, 1 de 64.

Liste d'active au 1^{er} juin 1762⁷ :

- Dans les ports de l'Atlantique : 2 navires de 80, 4 de 74, 1 de 70, 1 de 64, 1 de 60
- En Méditerranée : 2 navires de 74, 6 de 64, 2 de 50

⁴ *Ibid* p274.

⁵ *Ibid* p 274

⁶ *Ibid* p280

⁷ *Ibid* p283

- En route pour Terre-Neuve : 1 navire de 74, 1 de 64
- Aux Antilles : 1 navire de 80, 3 de 74, 2 de 64.

Annexe II : État des flottes en Grande-Bretagne pendant la Guerre de Sept Ans.

En juillet 1757 la Grande-Bretagne alignait dans l'ensemble de ses flottes⁸ :

Classe de navire	Nombre de navires
1 ^{er} rang	3
2 ^e rang	12
3 ^e rang	38
4 ^e rang	44
5 ^e rang	15
6 ^e rang	47
Sloops	43
Autres	37

Tableau 1: Les navires de la Royal Navy au début de la Guerre de Sept Ans

Navires en service au 1^{er} juin 1755⁹ :

- Dans les eaux nationales : 4 navires de 90 canons, 2 de 80, 1 de 74, 11 de 70, 1 de 66, 2 de 64, 5 de 60, 2 de 58, 7 de 50
- Au large de Terre-Neuve : 2 navires de 74, 2 de 70, 2 de 64, 3 de 60, 1 de 58, 1 de 50
- Dans la baie de la Chesapeake : 2 navires
- En route pour l'Amérique du Nord : 1 navire de 74, 4 de 70, 1 de 60
- Dans l'Océan Indien : 1 navire de 70, 1 de 66, 1 de 60, 1 de 50.

⁸ British Naval Document N° 222, pp 383, 384, Hattendorf
N.A.M Rodgers, *The command of the Ocean, A naval historie of Britain, 1649-1815*, Penguin, 2004, London, p 614-615.

⁹ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years War*; Op cit p261

- En Méditerranée : 1 navire de 50
- En Jamaïque : 1 navire de 50
- Aux Iles Leeward¹⁰ : 1 navire de 50.

La liste d'active au 1^{er} juin 1756¹¹ :

- Dans les eaux nationales : 2 navires de 100 canons, 6 de 90, 3 de 80, 5 de 74, 14 de 70, 1 de 66, 1 de 64, 7 de 60, 3 de 58, 9 de 50
- En route pour l'Angleterre : 1 navire de 50
- En Méditerranée : 1 navire de 90, 1 de 74, 3 de 70, 1 de 66, 2 de 64, 1 de 60, 2 de 58, 2 de 50
- En route pour la Méditerranée : 1 navire de 80, 3 de 70, 1 de 50
- En Amérique du Nord : 1 navire de 64, 3 de 50
- En route pour l'Amérique du Nord : 1 navire de 70, 1 de 60
- Aux Îles Leewards : 1 navire de 60, 2 de 50
- En Jamaïque : 2 navires de 60, 1 de 50
- Dans l'Océan Indien : 1 navire de 70, 1 de 66, 1 de 60, 1 de 50
- En route pour l'Afrique : un navire de 50
- En route pour l'Atlantique Sud : 1 navire de 50.

Liste d'active au 1^{er} juin 1757¹² :

- Dans les eaux nationales : 2 navires de 100 canons, 7 de 90, 1 de 84, 4 de 80, 3 de 74, 6 de 70, 2 de 66, 3 de 64, 6 de 60, 2 de 58, 10 de 50
- En route pour l'Angleterre : 1 navire de 60
- En Méditerranée : 2 navires de 90, 2 de 74, 4 de 70, 1 de 60, 1 de 58, 1 de 50
- En route pour la Méditerranée : 1 navire de 70
- En Amérique du Nord : 1 navire de 60, 1 de 50
- En route pour l'Amérique du Nord : 1 navire de 80, 2 de 74, 6 de 70, 1 de 60, 3 de 58, 1 de 50
- Aux îles Leewards : 2 navires de 70, 1 de 64, 1 de 60, 2 de 50

¹⁰ Leeward Islands, en Français les Îles sous le vent, il s'agit d'une partie des Antilles, qui comporte ce qui est aujourd'hui les Îles Vierges Américaines : St. Thomas, St. John, St. Croix, Water Island, Les Îles Vierges Britanniques : Tortola, Virgin Gorda, Anegada, Jost Van Dyke, mais aussi, Anguilla, St Martin, St Barthélemy, Saba, St Eustache, St Kitts, Nevis, Barbuda, Antigua, Redonda, Montserrat, Guadeloupe

¹¹ Jonathan R. DULL, *The French Navy and the Seven Years Op cit*, p263

¹² *Ibid*, p266

- En Jamaïque : 1 navire de 80, 1 de 70, 3 de 60, 1 de 50
- En Inde : 1 navire de 66, 1 de 60, un de 50
- En route pour l'Inde : 2 navires de 70, 1 de 60, 1 de 50
- En Afrique : 1 navire de 50
- Dans l'Atlantique Sud : 1 navire de 50.

Liste d'active au 1^{er} juin 1758¹³

- Dans les eaux nationales : 2 navires de 100 canons, 6 navires de 90, 2 de 80, 6 de 74, 3 de 70, 5 de 64, 6 de 60, 1 de 58, 10 de 50
- En route pour l'Angleterre : 2 navires de 64, 1 de 60, 2 de 50
- En Méditerranée : 2 navires de 90, 2 de 74, 3 de 64, 2 de 60, 1 de 58, 2 de 50
- En Amérique du Nord : 1 navire de 90 canons, 1 de 84, 1 de 80, 2 de 74, 4 de 70, 2 de 66, 3 de 64, 5 de 60, 1 de 58, 2 de 50
- Aux Îles Leewards : 1 navire de 80, 1 de 70, 1 de 64, 1 de 50
- En Jamaïque : 1 navire de 80 canons, 1 de 64, 3 de 60, 1 de 50
- En route pour la Jamaïque : 1 navire de 58, 1 de 50
- Dans l'Océan Indien : 2 navires de 70 canons, 2 de 60, 1 de 58, 2 de 50
- En route pour l'Océan Indien : 1 navire de 70 canons, 1 de 58
- Dans l'Atlantique Sud : 1 navire de 50 canons.

¹³ *Ibid*, p269-270.

Liste d'active au 1^{er} juin 1759¹⁴ :

- Dans les eaux nationales : 1 navire de 100 canons, 6 de 90, 7 de 74, 3 de 70, 5 de 64, 7 de 60, 2 de 58, 7 de 50
- En route pour l'Angleterre : 2 navires de 50 canons
- En Méditerranée : 2 navires de 90 canons, 1 de 80, 2 de 74, 2 de 70, 5 de 60, 1 de 58, 2 de 50
- En Amérique du Nord : 1 navire de 90, 1 de 84, 1 de 80, 3 de 74, 4 de 70, 1 de 66, 6 de 64, 3 de 60, 2 de 50
- Aux Îles Leewards : 1 navire de 90 canons, 1 de 80, 1 de 74, 2 de 70, 1 de 66, 4 de 64, 3 de 60, 3 de 50
- En Jamaïque : 1 navire de 80 canons, 1 de 64, 2 de 60, 2 de 50
- Dans l'Océan Indien : 3 navires de 70, 2 de 60, 2 de 58, 2 de 50
- En route pour l'Océan Indien : 1 navire de 74 canons, 1 de 64, 1 de 60, 1 de 50.

Liste d'active au 1^{er} juin 1760¹⁵ :

- Dans les eaux nationales : 1 navire de 100 canons, 8 de 90, 1 de 84, 4 de 80, 14 de 74, 5 de 70, 5 de 64, 6 de 60, 1 de 58, 5 de 50
- En route pour l'Angleterre : 1 navire de 80 canons, 1 de 64, 1 de 58
- En route pour la Méditerranée : 1 navire de 90 canons, 1 de 70, 3 de 60, 2 de 50
- En Amérique du Nord, 1 navire de 74 canons, 3 de 70, 2 de 64, 4 de 60, 2 de 50
- En route pour l'Amérique du Nord : 1 navire de 66 canons, 4 de 50
- Aux Îles Leewards : 1 navire de 74 canons, 2 de 70, 1 de 66, 4 de 64, 1 de 60
- En route pour les Îles Leewards : 1 navire de 80 canons, 1 de 60
- En Jamaïque : 1 navire de 80 canons, 1 de 64, 1 de 60, 2 de 50
- Dans l'Océan Indien : 1 navire de 74 canons, 1 de 70, 2 de 64, 3 de 60, 1 de 58, 3 de 50
- En route pour l'Océan Indien : 1 navire de 74 canons, 3 de 60
- Dans l'Atlantique Sud : 1 navire de 64 canons, 1 de 60, 1 de 50.

¹⁴ *Ibid* p272-273

¹⁵ *Ibid* p275-276,

Annexe III : Tableau des maladies vénériennes dans la Royal Navy

Tableau concernant les maladies vénériennes dans la Royal Navy¹⁶

Navire	Rang	Temps de service (en mois)	Nombre de personnes atteintes	Pourcentage de l'équipage par an	Sources de référence
<i>Duke</i>	2 ^e	13	2	0,3	ADM 33/553
<i>Lichfield</i>	4 ^e	45	12	0,9	ADM 33/568
<i>Deal Castle</i>	6 ^e	6	1	1,2	ADM 33/555
<i>Barfleur</i>	2 ^e	31	30	1,7	ADM 33/547
<i>Magnanime</i>	3 ^e	13	25	3,2	ADM 32/117
<i>Monmouth</i>	3 ^e	10	13	3,2	ADM 32/113
<i>Lynn</i>	5 ^e	6	5	3,6	ADM 32/106
<i>Lynn</i>	5 ^e	28	24	4,1	ADM 32/106
<i>Elisabeth</i>	3 ^e	11	20	4,5	ADM 33/534
<i>Achilles</i>	4 ^e	5	8	4,5	ADM 33/541

¹⁶ N.A.M RODGER, *The Command of the Ocean*, Op cit Annexes.

Navire	Rang	Temps de service (en mois)	Nombre de personnes atteintes	Pourcentage de l'équipage par an	Sources de référence
<i>Hampton Court</i>	3 ^e	44	93	5,1	ADM 32/94
<i>Lynn</i>	5 ^e	7	10	6,1	ADM 33/569
<i>Deal Castle</i>	6 ^e	6	5	6,2	ADM 33/555
<i>Magnanime</i>	3 ^e	13	55	7	ADM 32/117
<i>Dorsetshire</i>	3 ^e	6	19	7,3	ADM 33/555
<i>Burford</i>	3 ^e	9	30	7,5	ADM 33/548
<i>Deal Castle</i>	6 ^e	5	5	7,5	ADM33/555
<i>Deal Castle</i>	6 ^e	6	6	7,5	ADM 33/553
<i>Burford</i>	3 ^e	6	21	7,9	ADM 33/551
<i>Invincible</i>	3 ^e	12	59	8,2	ADM 33/539
<i>Edgar</i>	4 ^e	9	29	9,2	ADM 33/558
<i>Ambuscade</i>	5 ^e	75	161	10,3	ADM 33/544
<i>Achilles</i>	4 ^e	15	56	10,6	ADM 33/541

Navire	Rang	Temps de service (en mois)	Nombre de personnes atteintes	Pourcentage de l'équipage par an	Sources de référence
<i>Fame</i>	3 ^e	8	48	11,1	ADM 33/558
<i>Lynn</i>	5 ^e	13	30	11,1	ADM 32/106
<i>Magnanime</i>	3 ^e	6	41	11,4	ADM 32/118
<i>Jamaica</i>	Sloop	54	61	13,5	ADM 33/539
<i>Hampton Court</i>	3 ^e	6	33	13,7	ADM 33/564
<i>Arundel</i>	6 ^e	32	67	15,7	ADM 33/542
<i>Achilles</i>	4 ^e	5	28	16	ADM 33/541
<i>Lynn</i>	5 ^e	5	18	17,3	ADM 32/106
<i>Lichfield</i>	4 ^e	12	54	18,0	ADM 32/105
<i>Achilles</i>	4 ^e	12	88	20,9	ADM 33/544

Annexe IV : La désertion dans la Royal Navy

Tableau des désertions¹⁷

Pourcentage de déserteurs	Navire	Rang	Station	Temps de service (mois)	Capitaine	Source de référence
0,7	<i>Weymouth</i>	4e	Inde	31	J.S.eSomers et	ADM 36/6833-6838
1,2	<i>Weymouth</i>	4e	Inde	18	N. Vincent	ADM 36/6833-6838
1,9	<i>Torbay</i>	2e	Eaux nationales	48	A. Keppel	ADM 36/6839-6842
2	<i>Burford</i>	3e	Antilles	9	J. Gambier	ADM 33/548
2,3	<i>Barfleur</i>	2e	Eaux nationales	30	J. Bentley, S. Colby, S. Graves	ADM 33/547
Pourcentage	Navire	Rang	Station	Temps de service (mois)	Capitaine	Source de référence
2,7	<i>Monmouth</i>	3e	Eaux nationales, Méditerranée	12	A. Gardiner	ADM 36/6094-6104
2,9	<i>Northumberland</i>	3e	Eaux nationales, Amérique du Nord	120	Colvill	ADM 36/6094-6197
2,9	<i>Colchester</i>	4e	Eaux nationales	18	R. Roddam	ADM 36/5232-5237
3	<i>Weymouth</i>	4e	Eaux nationales	22	T. Hanway	ADM 36/6833-6838
3,3	<i>Ambuscade</i>	5e	Eaux nationales, Méditerranée	75	R. Gwynn, C. Bassett	ADM 33/544
3,4	<i>Weymouth</i>	4e	Inde	21	R. Collins	ADM 36/6833-6838
3,4	<i>Invincible</i>	3e	Eaux nationales	11	J. Bentley	ADM 36/5853-5855
3,7	<i>Magnanime</i>	3e	Eaux nationales	62	Taylor, Howe	ADM 32/117-120

¹⁷ N.A.M RODGER, Op cit p356-357.

Pourcentage de déserteurs	Navire	Rang	Station	Temps de service (mois)	Capitaine	Source de référence
4,1	<i>Monmouth</i>	3e	Eaux nationales	24	A. Hervey	ADM 36/6094-6104
4,2	<i>Valiant</i>	3e	Eaux nationales, Antilles	41	Duncan	ADM 36/6982-6988
4,9	<i>Monmouth</i>	3e	Eaux nationales	31	J. Storr	ADM 36/6094-6104
5	<i>Torbay</i>	2e	Eaux nationales	34	W. Brett	ADM 36/6839-6842
5,2	<i>Lichfield</i>	4e	Eaux nationales, Amérique du Nord, Afrique du Nord, Antilles	47	M. Barton	ADM 33/568
5,9	<i>Achilles</i>	4e	Eaux nationales	40	S. Barrington	ADM 33/541 et 544
6,1	<i>Duke</i>	2e	Eaux nationales	13	S. Graves	ADM 33/553
6,6	<i>Jason</i>	5e	Eaux nationales	39	T. Warrick	ADM 33/5888-5893
7,5	<i>Colchester</i>	4e	Eaux nationales	41	L. O'Bryen	ADM 36/5232-5237
8,1	<i>Newark</i>	3e	Eaux nationales, Amérique du Nord, Méditerranée	97	J. Barker, W. Holburne, J. Montagu, J. Bray, C. Inglis	ADM 32/132-133, ADM 33574-575 et 664
8,2	<i>Hornet</i>	Sloop	Antilles	20	C. Napier	ADM 36/5788-5793
8,4	<i>Monmouth</i>	3e	Eaux nationales	15	H. Harrison	ADM 36/6094-6104
9,2	<i>Temple</i>	3e	Antilles	12	L. O'Bryen	ADM 36/6882-6887
9,4	<i>Temple</i>	3e	Eaux nationales	14	W. Shirley	ADM 36/6882-6887
11,3	<i>Dragon</i>	3e	Eaux nationales, Antilles	22	A ; Hervey	ADM 36/5454-5456
11,4	<i>Torbay</i>	2e	Eaux nationales	12	C. Colby	ADM 36/6839-6842
12, 8	<i>Elizabeth</i>	3e	Eaux nationales	11	J. Montagu	ADM 33/534

Pourcentage de déserteurs	Navire	Rang	Station	Temps de service (mois)	Capitaine	Source de référence
12,9	<i>Jamaica</i>	Sloop	Antilles	55	T. Riggs	Adm 33/359
17	<i>Lynn</i>	5e	Eaux nationales, Amérique du Nord, Antilles, Méditerranée	92	J. Kirke, W. Stirling, A. Millar	ADM 32/106 et 201 ADM 33/569
17,1	<i>Hornet</i>	Sloop	Eaux nationales	32	G. Johnstone	ADM 36/5788-5793
17,5	<i>Blandford</i>	6e	Eaux nationales	25	R. Watkins	ADM 36/5125-5126
18	<i>Dolphin</i>	Sloop	Eaux nationales	8	B. Marlow	ADM 36/5382
18,8	<i>Blandford</i>	6e	Amerique du Nord, Antilles	21	P. Cuming	ADM 36/5125-5126
21,7	<i>Hornet</i>	Sloop	Amerique du Nord, Antilles	52	S. Salt	ADM 36/5788-5793
22,4	<i>Fame</i>	3e	Eaux Nationales	8	J. Byron	ADM 33/558
27,7	<i>Hornet</i>	Sloop	Eaux nationales	9	J. Clapcott	ADM 36/5788-5793

Annexe V : Les rôles du système des classes en France.

La France, nous l'avons souvent évoqué dans ce mémoire, avait mis en place un système très administratif avec la constitutions de nombreux rôles des marins disponibles. Ces rôles sont donc des traces laissés sur le système et qui permet de suivre la carrière de certains marins. Elles sont consultables dans les Archives départementales, mais également dans les Archives de la Marine. À ce titre je tiens à mettre en avant le formidable travail de l'Université de Caen sur son site internet : *CIMARCONET* qui permet de consulter les archives de l'inscription maritime du Cotentin. Ce site m'a permis de fournir ce mémoire avec des illustrations de ce qu'était ces rôles d'équipages et comment ils permettaient de suivre la vie et la carrière des marins. Enfin, ce site à l'avantage de retranscrire clairement certaines informations qui ne sont pas faciles à identifier à cause de l'écriture manuscrite de l'époque.

René COQUET

Date de naissance : 01/09/1724

Lieu de naissance : SAINT-VAAST-LA-HOUGUE

Père : COQUET Robert

Mère : ONFROY Marie

Épouse de rang 1 : DENIS - Marie

Description Physique

Taille : moyenne

Poil : blond

Carrière dans la marine d'État

Matelot

Blessures et infirmités : invalide

Vie professionnelle

Dernière mention d'activité en 1793

Pêche

Suivi dans l'inscription maritime

Quartier : LA HOUGUE

Syndicat : LA HOUGUE

DEPARTEMENT D' <i>la Hougue</i>		OFFICIERS MARINIERS				ET MATELOTS DE SERVICE				
QUARTIER D' <i>la Hougue</i>		<i>Marie</i>				<i>St Vaast</i>				
Années Cl. de	De	Noms, Surnoms, QUALITES ET DIGNITES	1764	1765	1766	1767	1	2	3	4
1764	1765	<i>Gilles Grosos</i>								
1765	1766	<i>Jean Tesson</i>								
1766	1767	<i>Gilles Colas</i>								
1767	1768	<i>Simon Vathier</i>								
1768	1769	<i>Jean Hubert</i>								
1769	1770	<i>Rene Coquet</i>								

Dernière inscription dans le quartier en 1793

Nicolas Tanquerel

Etat civil

Date de naissance : 27/09/1740

Lieu de naissance : SAINT-VAAST-LA-HOUGUE

Date de décès : 1779

Lieu de décès : BREST (29)

Père : TANQUEREL Laurent

Mère : LETOUPIN Barbe

Profession du père : saunier

Épouse de rang 1 : MAILLARD – Marie

Description Physique

Taille : moyenne
 Poil : brun
 Carrière dans la marine d'État

Matelot en 1764
 A servi sur un bâtiment de l'État
 Vie professionnelle

Première mention d'activité en 1762
 Dernière mention d'activité en 1778
 Pêche

Suivi dans l'inscription maritime

Quartier : LA HOUGUE
 Syndicat : SAINT-VAAST
 Première inscription dans le quartier en 1764

The image shows two pages from a historical maritime register. The left page is titled "DEPARTEMENT D' OFFICIERS MARINIERS" and lists officers with columns for years 1764, 1765, 1766, and 1767. The right page is titled "ET MATELOTS DE SERVICE" and lists sailors with columns for years 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, and 1775. Handwritten entries include names like Jean Bouché, Pierre Sigon, Nicolas Barol, Nicolas Tanquerel, Alphonse Barol, and Ambroise le Grand.

Dernière inscription dans le quartier en 1787

Annexe VI : ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689

Livre Huitième : De l'Enrôlement, levée, distribution, paiement et récompense des Officiers mariniers, Matelots et autres gens servant sur les Vaisseaux de Sa Majesté.

TITRE PREMIER : De l'Enrôlement des Officiers Mariniers, Matelots et gens de mer.

- Article I : L'enrôlement général des Maîtres, Pilotes, Contremaîtres, Canonniers, Charpentiers, Officiers mariniers, Matelots et autres gens de mer qui a été fait dans les Provinces maritimes du Royaume, sera maintenu et exécuté.
- II : Les Provinces seront divisées en divers départements, en chacun desquels il y aura un Commissaire qui tiendra le rôle des Officiers mariniers, Matelots et gens de mer, en la forme prescrite par les instructions qui leur seront remise à cet effet.
- III : Les Officiers mariniers et matelots seront divisés par classes à savoir : dans les Provinces de Guyenne, Bretagne, Normandie, Picardie, Pays conquis et reconquis¹⁸, en quatre classes et dans celles du Poitou, Saintonge, Pays d'Aunis, Iles de Ré et d'Oléron rivière de Charente, Languedoc et Provence en trois classes.
- IV : Chaque classe servira alternativement, de trois ou quatre années l'une, suivant la division qui en a été faite, et le service commencera au premier Janvier de chaque année.
- Les Officiers mariniers et matelots porteront toujours sur eux les bulletins qui leur auront été délivré par les Commissaires.
- VI : Leur défend Sa Majesté de s'engager pour aucune navigation sous quelque cause et quelque prétexte que ce soit, même à tous Capitaines, Maîtres et propriétaires des Vaisseaux et bâtiments de mer, de les employer, qu'ils n'aient été enrôler et n'aient retiré leur bulletin, à peine, contre les Capitaines, Maîtres et propriétaires de cinq cent livre d'amende pour la première fois et de punition corporelle en cas de récidive.

¹⁸ Il s'agit des régions qui comprennent la Flandre Wallonne (Lille) et la Flandre maritime (Dunkerque). Ce nom vient du fait qu'au XVIIe siècle elles ont été conquises sur les Pays Bas Espagnols.

- VII : Seront compris dans les rôles des classes, les gens de mer employés tant sur les Pataches des fermes, que sur les Bacs et Bateaux ou Chaloupes des Gouverneurs des places maritimes.
- VIII : Comme aussi tous les Matelots étrangers qui voudront s’habiter dans le Royaume., lesquels cinq années de service sur les Vaisseaux de Sa Majesté ne seront plus réputés aubains, mais jouiront de tous les droits et privilèges dont jouissent les Français naturels, sans avoir besoin de prendre des lettres de naturalité, en rapportant l’extrait de leur enrôlement et les certificats des Capitaines des vaisseaux sur lesquels ils auront servis, visés de l’Intendant Général de la marine ayant l’Inspection des classes, ou en son absence des Commissaires qui y seront préposés, conformément à la Déclaration de Sa Majesté.
- IX : Enjoint Sa Majesté aux Consuls, Marguilliers¹⁹, Chefs de Communautés, Collecteurs et Asseseurs, de distinguer tous les ans sur les rôles des tailles et affouage²⁰, les habitants qui s’appliquent à la navigation, de marquer en particulier la profession de chacun, à peine de trois cent livre d’amende en cas d’omission, applicable moitié à Sa Majesté et l’autre moitié au dénonciateur. Sa majesté enjoint aussi aux Consuls, Marguilliers, Chefs de Communautés, Collecteurs et Asseseurs de représenter, sous pareille peine, ces rôles au Commissaire de marine chargé du soin des classes, toutes les fois qu’ils en seront requis
- X : Les Officiers Mariniers et les Matelots qui ne seront point actuellement à la mer, comparaitront deux fois l’année, par devant les Commissaires pour passer en revue, auxquels ils donneront les éclaircissements qui leur seront demandés, et les propriétaires des maisons où logent les matelots qui seront en voyage seront tenus d’en dire les noms, à peine de dix livre d’amende contre chacun des contrevenants.

¹⁹ A partir du XIIIe siècle, ce terme peut désigner de manière général un membre du conseil de fabrique. Il existait aussi, dans chaque paroisse, un marguillier qui avait la charge du registre des personnes qui recevaient les aumônes de l’Église. Il servait d’aide au sacristain. Ce n’est pas une profession mais une charge

²⁰ L’affouage est le droit de prendre du bois dans une forêt. Sous l’Ancien Régime, les communautés rurales, surtout dans la moitié Nord de la France, en Wallonie, au Luxembourg, détenaient, en biens communaux indivis, des terrains, notamment des forêts et des pâturages, les conseils municipaux de nombreuses communes forestières accordaient à leurs habitants la possibilité de se procurer le bois nécessaire à leur chauffage domestique en le prélevant dans la forêt communale

- XI : Les Officiers des sièges de l'Amirauté ne recevront à l'avenir à peine d'interdiction, aucun Maîtres, Pilotes, et Pilotes lamaneurs²¹, qu'ils ne soient âgés de 25 ans, et qu'ils n'aient fait deux campagnes de trois mois chacune au moins sur les Vaisseaux de Sa Majesté, outre les cinq années de navigation que les Maîtres sont obligés de faire, par l'Ordonnance du mois d'Aout 1681. Et pour justifier ces deux années de service, seront tenus les Maîtres, Pilotes, et Pilotes lamaneurs de rapporter des certificats des Capitaines des Vaisseaux sur lesquels ils auront servis, contenant le temps de la durée des campagnes, visés par l'Intendant général de la marine ayant l'Inspection des classes, ou en son absence des Commissaires de chaque département, à peine de nullité des certificats qui seront rapportés.
- XII : Défend Sa Majesté aux Officiers des Sièges de l'Amirauté, sous la même peine d'interdiction, de recevoir Maîtres, Pilotes, et Pilote lamaneurs, aucuns Matelots que ceux qui sont établis et habitent dans l'étendue de leur Juridiction, à moins que les matelots ne rapportent un certificat des Officiers de l'Amirauté du lieu de leur domicile ordinaire, visé par le Commissaire du département, contenant qu'ils ont toutes les qualités nécessaires pour pouvoir être reçus.
- XIII : Ne pourront à l'avenir aucun particuliers, s'introduire dans les passages des côtes de Saintonge, s'ils ne sont approuvés par-devant les Officiers de l'Amirauté de leur ressort, ainsi qu'il se pratique pour les Pilotes lamaneurs, à peine de cinq cent livre d'amende.
- XIV : Les Officiers marinières, matelots et gens de mer, qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou un voyage de long cours et qui seront encore en état de servir, soit qu'ils soient actuellement employés, ou qu'ils restent chez eux, jouiront pendant l'année de leur service, de l'exemption de logement des gens de guerres, du guet et garde des portes de villes et Châteaux, Tutelles, Curatelles, de la collecte des Tailles et régime de fruits, tant à l'égard des affaires de Sa Majesté, que de celle des particuliers, comme aussi de la surséance et suspension de toutes poursuites en leur procès et différends civils et de toutes contrainte en leur personne et biens, pour raison de dette, soit qu'ils se trouvent obligés solidairement ou autrement.

²¹ Lamaneur vient du vieux mot français «loman» lui-même issu du néerlandais «losman» Ce marin expérimenté allait au-devant des navires en tant qu'«homme de la sonde». Avec cet outillage il guidait le bâtiment dans le chenal du port.

- XV : Ceux des classes qui ne seront point de service, pourront s'engager en toute liberté avec les Marchands et servir à leur faire commerce.
- XVI : Ne pourront néanmoins changer de condition et de demeure sans l'avoir déclaré au Commissaire de leur département, ni Les Capitaines des vaisseaux marchands, Maîtres et Patrons de Barques et autres, engager ceux des Provinces voisines des lieux où il feront leur armement, qu'après s'être fait représenter le congé à ceux accordé par le Commissaire du département qu'ils auront quitté, et le certificat du Commissaire de la Province où ils se trouveront, portant qu'il les a enrôler dans les classes de la Province où ils sont établis, à peine contre les Officiers mariniens et les Matelots d'être punis comme déserteurs et de cinq cent livre d'amende contre les Capitaines, Maîtres et patrons.
- XVII : Leur défend Sa Majesté sous les mêmes peines de s'engager et aux Capitaines, Maîtres, Patrons et propriétaires des bâtiments, de les arrêter pour aucune autre navigation ni fonction de marine, pendant l'année de leur service, ni les autres années pour aucun voyage dont ils ne puissent être de retour avant le commencement de l'année de leur service.
- XVIII : Les Capitaines, Maîtres, Patrons et propriétaires des bâtiments marchands, remettront avant leur départ, au Greffe de l'Amirauté du lieu où ils feront leur armement, un rôle exact de leur équipage, contenant l'année de la classe de service de chaque matelot, à peine de trois cent livres d'amende et en porteront un pareil avec eux.
- XIX : Ces rôles seront visés et certifiés par le Commissaire ou Commis des classes établis en chaque département, avant que le Commis à la délivrance des congés de L'amiral et des Brioux en Bretagne en puisse donner aucun et les Officiers de l'Amirauté ou les Juges connaissant des causes maritimes, les enregistrer à peine de nullité des congé ou Brioux, d'interdiction contre les Officiers ou Juges, et de cinq cent livre d'amendes contre le Commis qui les aura délivré et de trois cent livres d'amendes contre les Capitaines, Maîtres, Patrons et propriétaires qui seront partis sans faire vérifier ces rôles.

- XX : Ne pourrons pareillement les Officiers de la Santé des Ports de Provence, donner des Patentes de Santé à aucun matelots, s'il n'est compris dans le rôle de l'équipage de chaque vaisseau, certifié comme il est dit ci-dessus, ni même à aucun autre matelot, s'il n'a le congé du Commissaire ou du Commis des classes.
- XXI : Au retour des voyages, les Capitaines, Maîtres et Patrons, viendront au bureau des classes pour représenter leurs équipages et faire leur déclaration, de ceux qui seront morts, qui les auront abandonné, ou qu'ils les auront laissé dans quelque Port du Royaume ou des pays étrangers ; comme aussi de ceux qu'ils auront pris en quelque lieu que ce soit ou qui leur auront été consigné dans les pays étrangers par les Consuls de la Nation Française, à peine de trois cent livre d'amende.
- XXII : Les noms des passagers et engagés, que les Capitaines, Maîtres et Patrons recevront sur leurs bords, seront donnés au Commissaire ou Commis des classes, comme ceux des Matelots de l'équipage, et ne pourront les Officiers de l'Amirauté donner aucun congé au passagers et engagés, s'ils ne sont compris au rôle qui leur sera présenté.
- XXIII : Les Marchands et Armateurs Français qui enverront des vaisseaux aux Iles de l'Amérique, Nouvelle France et autres Colonies, représenteront au Commissaire ou Commis des Classes du département où ils feront leurs armements, les hommes qu'ils auront engagés pour trente-six mois, pour vérifier s'ils ne sont point enrôler comme Matelots, leur défend Sa Majesté de n'engager aucun matelot pour trente-six mois, à peine de cinq cent livre d'amende.
- XXIV : Les Capitaines, Maîtres et propriétaires des bâtiments marchands, qui voudront faire le voyage de Terre-Neuve et les Iles de l'Amérique, se serviront pour former leurs équipages, de matelots Français, par préférence aux étrangers, qui ne seront pas enrôler ni domicilié, à peine de cent livre d'amende.
- XXV : Les Officiers mariniens et matelots embarqués sur les bâtiments marchands, achèveront les voyages pour lesquels ils auront été engagés, et ne quitteront point ces bâtiments, qu'après avoir été congédiés par les Capitaines ou Maîtres qui les commanderont, quand même ils en auraient obtenu la permission des Officiers de l'Amirauté, à peine d'être privé de ce qui leur sera dû.

- XXVI : Défend Sa Majesté à tous les Capitaines, Maîtres, Patrons et Matelots des navires Français qui vont dans les pays étrangers de se pourvoir pour raison des différends qu'ils y pourront avoir entre eux, par devant le Juge des Lieux à peine de désobéissance, veut Sa Majesté qu'ils s'adressent aux Consuls de la Nation Française qui sont établis dans les pays étrangers lesquels rendront aux Capitaines, Maîtres, Patrons et Matelots la plus prompte et sommaire justice qu'il se pourra et sans frais.
- XXVII : Défend Sa Majesté à tous les Capitaines, Maîtres et Patrons, de laisser et congédier aucun matelots de leurs équipage dans les pays étrangers, à peine de cinq cent livre d'amende, et de plus grande s'il y échec.
- XXVIII : Les Capitaines et Maîtres des Navires Français, qui se trouveront dans les Ports des pays étrangers, seront obligés de prendre sur leurs bords les matelots Français qui leur seront donnés par les Consuls de la Nations Française, à peine de cinq cent livre d'amende contre chacun des contrevenants, et la dépense et les vivres que les Capitaines fourniront aux matelots, leur sera payé du jour de l'embarquement, par les Intendants de la marine, sur les certificats des Consuls.
- XXIX : Fait défense Sa Majesté, à tous Officiers mariniens et matelots de sortir du Royaume pour aller servir chez les étrangers ; d'y transporter leur domicile et s'y établir par mariage ou autrement, à peine d'être punis comme déserteurs. Enjoint à ceux qui y sont employés de se rendre incessamment dans les lieux de leurs demeure, ou dans quelques-uns des Ports du Royaume, pour y être enrôler, s'ils ne l'ont pas été, et à faute d'y satisfaire dans deux mois, il sera procédé extraordinairement contre les absents, par les Officiers des Sièges de l'Amirauté, sur les premiers avis qu'ils en recevront.
- XXX : Permet néanmoins Sa Majesté aux jeunes matelots de l'âge de quatorze à quinze ans, de s'embarquer sur les vaisseaux Anglais et Hollandais, pour apprendre les langues, à condition qu'ils prendront congé des Commissaires de leur département, et que leurs Pères et Mères et autre parents domiciliés et en état de répondre de l'engagement dans lequel ils entreront, se soumettront devant les Commissaires de les représenter à l'âge de dix-huit ou vingt ans, à peine de cinq cent livres d'amende.

- XXXI : Seront exempts de l'ordre et service des classes, Les Capitaines et Maîtres des vaisseaux et bâtiment marchands, en prenant sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un jeune garçon de moins de dix-huit ans si l'équipage est moindre de dix hommes, et quand l'équipage sera de plus de dix hommes, un jeune garçon de moins de dix-huit ans par tranche de dix hommes, à peine contre les contrevenants de cent livre d'amende, et d'être déchu de ladite exemption.
- XXXII : Les Capitaines, Maîtres et Patrons de vaisseaux, barques et autres bâtiments Marchands, qui seront une année sans aller à la mer, perdront leur exemption et seront obligés de servir à leur tour sur les Vaisseaux de Sa Majesté sans qu'ils puissent prétendre de jouir de la même exemption, qu'après navigué trois années consécutives en qualité de Capitaine, Maîtres et Patrons.
- XXXIII : Comme aussi seront exempt tous Maîtres de Barque, Pêcheurs et traineurs de Seine, en tenant pareillement sur leur bords un jeune garçon, et en rapportant au Commissaire des classes de leur département, les congés qui leur auront été donnés en qualité de pêcheurs, par les Officiers de l'Amirauté pendant trois années consécutives.
- XXXIV : Les garçons qui auront servi sur ces bâtiment à l'âge de dix-huit ans, et ne pourront plus être retenus comme garçons de bord par les Capitaines et Maîtres.
- XXXV : Les Capitaines, Lieutenants, Enseignes et autres Officiers de marine, chargés de la levée des soldats pour l'équipement des vaisseaux, n'engageront aucun matelot pour servir en qualité de soldat, à peine d'interdiction

Titre II : De la levée des Officiers mariniens et matelots, et de leur distribution sur les Vaisseaux de sa Majesté.

- Article I : Les Commissaires de marine chargés du soin des classes des matelots ayant reçu des ordres pour faire des levées, feront publier dans toutes les Paroisses de leur département, les rôles de la classe de service, et en feront afficher des copies aux principales portes des Eglises et autres lieux accoutumés pour obliger les Officiers mariniens et matelots à comparaitre dans le temps prescrit. Ils se rendront ensuite eux-mêmes sur les lieux, pour leur distribuer manuellement, l'argent qui leur doit servir d'engagement.

- II : Les Officiers mariniens et matelots qui se cacheront, s'absenteront et ne se présenteront point sur le premier avis qui leur en aura été donné, pour recevoir dans le temps prescrit les avances qui leur aura été donné, seront poursuivis par devant les officiers de l'Amirauté et condamnés à vingt livres d'amende et en cas qu'ils continuent dans leurs désobéissance, ils seront pris, arrêtés et conduits dans le Port où les vaisseaux seront armés, pour y être détenus prisonniers pendant un mois et obligés ensuite d'en servir sans solde.

- III : Et s'ils ne se trouvent point après la recherche qui en aura été faite, les Commissaires remettront l'argent destiné pour leur engagement, à leur femmes, et s'ils ne sont point mariés, à l'un de leurs plus proches parents au domicile en présence d'un Magistrat ou du Curé, et à leur défaut, de quelque notables habitants du lieu, dont ils dresseront leur Procès-verbal signé de témoins.

- IV : En cas que les matelots après avoir reçu l'argent de leur engagement, ou qui leur aura été laissé en la forme ci-dessus prescrite, manquent de se rendre dans les Ports avant le départ des vaisseaux sur lesquels ils auront été destinés, ils seront poursuivis et appréhendés au corps et conduits dans le plus prochain Arsenal de marine, pour leur procès leur être fait et parfait comme déserteurs, par le Conseil de guerre qui y sera assemblé à cet effet.

- V : Les Commissaires feront eux-mêmes les levées et payement aux matelots, à peine de répondre en leur propre et privé nom, des inconvénients qui pourront arriver.

- VI : Aucun matelot de la classe de service ne pourra sous quelque prétexte que ce soit, en faire servir un autre en sa place.

- VII : Ceux des classes qui ne seront point de service, pourront servir de leur bon gré sur les vaisseaux de sa Majesté, sans toutefois qu'à cette occasion ils puissent être dispensé du service qu'ils doivent dans l'ordre des classes.

- VIII : A mesure que les Officiers mariniens et matelots arriveront dans le Port où se fera l'armement, le Commissaire préposé au bureau général des classes, écrira leurs noms sur un Journal observant de les distinguer par départements.
- IX : Ils seront ensuite distribués par les ordres de l'Intendant de la marine, sur les vaisseaux qui seront armés, le Commissaire leur donnant des billets pour les faire recevoir dans les vaisseaux, où ils devront servir.
- X : Le Commissaire emploiera en qualité de Canonniers, préférablement à tous autres, ceux qui auront été instruits dans les écoles du canon, établies dans les Ports et Arsenaux de marine.
- XI : L'Intendant donnera par préférence à chaque Capitaine, les Officiers mariniens qui auront servi sous eux dans les précédents armements.
- XII : Les équipages seront formés avec le plus d'égalité qu'il se pourra, et il sera observé d'y employer sur chaque centaine d'hommes, un certain nombre de matelots qui n'ayant fait aucun voyage de long cours ont peu d'expérience suivant ce qui sera réglé par le Commandant et l'Intendant du Port, pour instruire ces matelots dans la navigation et les rendre capable de servir sur les vaisseaux de sa Majesté, laquelle enjoint aux Capitaines nommés pour les commander de recevoir les matelots qui leur auront été distribués à peine d'interdiction.
- XIII : Les matelots qui se seront absentés ou qui auront déserté par la faute ou négligence du Capitaine et des Officiers du vaisseau où ils auront été distribués, seront levés et remplacés aux frais et dépens de ceux qui auront facilité en quelque manière que ce soit, l'absence ou la désertion des matelots, ou qui n'auront pas pris les précautions nécessaires pour l'empêcher
- XIV : Les matelots qui s'absenteront des vaisseaux pendant leur armement, si ce n'est pour travailler aux choses qui leur seront ordonnées par les Officiers, perdront un mois de leur solde chaque fois qu'ils seront trouvés absents, et les Ecrivains établis sur les vaisseaux marqueront deux fois par jour tous les matelots et dénonceront à l'Intendant ceux qui se seront absentés.

- XV : Les habitants des villes maritimes où se feront les armements des vaisseaux de Sa Majesté, qui recevront chez eux les Officiers mariniens et Matelots qui viendront pour servir sur les vaisseaux, porteront ou enverront dans le jour de leur arrivée les noms des Officiers mariniens et matelots qu'ils auront reçus et ceux des maisons de leur demeure, au Bureau des classes ; défend Sa Majesté aux Cabaretiers et autres habitants des Ports, de retirer chez eux, tant aux armements qu'aux désarmement, sans la permission des Intendants ou des Commissaires des classes, les Officiers mariniens et matelots distribués sur les vaisseaux à peine de perdre ce qui leur sera dû par les matelots et de dix livres d'amende, payable sans report par les ordres des Intendants de la marine.
- XVI : Aussitôt que le vaisseau sera en rade, le Capitaine n'enverra point de matelots à terre dans les chaloupes, qu'il n'est ait auparavant été fait un rôle, qui sera mis entre les mains de l'Officier qui commandera la chaloupe, pour à son retour rendre compte du nombre de gens qui lui auront été donné.
- XVII : En cas qu'il s'en soit absenté quelque uns, il sera pris à leur place des journaliers qui seront payés sur la solde des matelots qui se seront absentés, suivant l'état qui en sera fait chaque jour par l'Ecrivain du Roi.
- XVIII : Les équipages des vaisseaux étant formés, le Commissaire général du Bureau des classes en dressera les rôles sur son journal, séparera les départements en chaque rôle et prendra soigneusement le consentement des Officiers mariniens et matelots, de ce qu'ils voudront faire toucher à leurs familles en leur absence, le marquant à côté du nom de chacun.
- XIX : Il fera ensuite sur ces rôles les revues finales en rade, appelant chaque homme par son nom, et les faisant passer devant lui.
- XX : La revue étant faite, il fera prêter serment à tous les Officiers du vaisseau lesquels se rendront pour ce sujet sur le point, avec l'épée au côté et le chapeau bas, le Commissaire ayant le sien sur la tête, et en présence de l'équipage il leur fera jurer et promettre de bien et fidèlement servir le Roi, sous l'Autorité de Monsieur l'Amiral et de ceux qui les commanderont en son absence et de garder et observer les Règlement et Ordonnance de Sa Majesté veut faire observer dans ses vaisseaux

- XXI : Il fera faire le même serment aux gens de l'équipage qui tous ensemble lèveront la main autant de temps qu'il sera nécessaire pour leur faire entendre succinctement ce à quoi ils s'obligent.
- XXII : Les rôles étant entièrement achevés, ils seront portés sur un registre au net, arrêté et signés par le Commissaire et le Contrôleur en chaque Port, pour y avoir recours en cas de besoin.
- XXIII : Immédiatement après le départ des vaisseaux, il enverra à chacun des autres Commissaires, un Extrait de la distribution qui aura été faite, des matelots de leur département, lequel Extrait contiendra les noms des différents vaisseaux sur lesquels ils auront été distribués, leur qualité et paye par mois, le temps qu'ils seront partis, et le consentement qu'ils auront donné, de ce qu'ils souhaitent être payé à leur famille pendant leur absence.
- XXIV : S'il meurt quelque Officier marinier ou matelot pendant la campagne, le Commissaire de marine servant sur l'Escadre, ou en son absence l'Ecrivain de chaque Vaisseau, dressera en présence du Capitaine ou du Lieutenant, un procès-verbal de tout ce qu'ils auront laissé pour être déposé dans les mains de personnes solvables qui en puissent rendre compte à leurs veuves, enfants ou héritiers, faisant mention dans le Procès-Verbal, de quelle maladie, ou par quel accident les matelots seront morts.
- XXV : Les Officiers mariniens et matelots qui se trouveront malades lors du désarmement des vaisseaux, seront reçus et entretenus dans les hôpitaux des Ports et Arsenaux de marine, jusqu'à ce qu'ils soient en état de s'en retourner chez eux.
- XXVI : Ceux qui abandonneront le service sous quelque prétexte que ce puisse être sans avoir pris le congé par écrit de l'Officier général ou plus ancien Capitaine qui se trouvera dans le port, visé de l'Intendant ou Commissaire général de la marine, seront punis comme déserteurs.

Annexe VII : L'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, Livre X

TITRE LXXIV : Des levées des Equipages, de leur Solde et distribution sur les vaisseaux ; des hardes, de la Revue à l'armement et de celle au désarmement.

- DCCCXLIX²² : Le Commandant du port & l'Intendant ayant reçu les ordres de Sa Majesté pour l'armement d'un ou de plusieurs vaisseaux, concerterons ensemble l'époque où les levées devront arriver, & l'Intendant sera seul chargé de les ordonner et de l'opération de les réunir
- DCCCL : Ledit Commandant prévendra celui de la brigade d'Artillerie, des armements ordonnés, & lui précisera la force des détachements que ladite brigade doit ou pourra, ou pourra, si elle est insuffisante, fournir pour chaque vaisseaux, & qui désignera le nombre & l'espèce des Canonniers des Classes qui seront nécessaires, afin que l'Intendant à qui cet état sera remis, puisse en ordonner la levée en même temps que celle des autres gens de mer.
- DCCCLI : L'Intendant enverra à chacun des Commissaires des classes de son département, l'état du nombre des Officiers-mariniers & matelots dont il aura besoin avec les fonds nécessaires pour en faire la levée ; & il tiendra la main à ce qu'elle se fasse avec diligence, afin que le départ des vaisseaux ne soit point arrêté par le retardement de l'arrivé des Equipages.
- DCCCLII : A mesure que les Officiers-mariniers & Matelots arriveront dans les ports où se fera l'armement, le Commissaire écrira leurs noms sur un journal, observant de les distinguer par département.
- DCCCLIII : Les habitants des villes maritimes, où se feront les armements des vaisseaux de Sa Majesté, qui recevront chez eux les Officiers-mariniers & Matelots, enverront au bureau des armements, à leur arrivée, les noms de ceux qu'ils auront reçus ;

²² Cet article est le premier concernant le recrutement et aussi le premier du titre du Livre X, sa numérotation est représenté telle qu'elle l'est sur le document original.

défend Sa Majesté aux cabaretiers et autres habitants des ports de retirer chez eux ou de loger pendant la nuit , sans la permission de l'Intendant ou du Commissaire des Armements les Officiers-mariniers ou les Matelots distribués sur les vaisseaux quand ils seront en rade, & de les recevoir pendant les heures de travail lorsqu'ils seront dans le port en armement ou en désarmement , à peine de perdre ce qui leur est dû par les marins & de dix livres d'amende payable sans déport par les ordres de l'Intendant de la Marine.

- DCCCLIV : Les Officiers-mariniers et Matelots qui seront employés dans le port ou à bord des vaisseaux en armement, à travailler à leur grément et équipements, seront payés de leurs journées conformément au règlement de Sa Majesté sur ce sujet.
- DCCCLV : Veut Sa Majesté que le nombre des Officiers-mariniers, Matelots et autres, qu'Elle aura fixé par ses règlements, pour les armements de ses vaisseaux en temps de paix et en temps de guerre, soit exactement suivi et que la solde soit payée aux Equipages sur le pied qui y est réglé, laquelle commencera du jour que les vaisseaux et autres bâtiments auront été mis en rade, ou du jour que la chaudière sera établie à bord, dans les lieux qui n'auraient d'autre rade que le port, jusque et y compris le jour de la revue au désarmement.
- DCCCLVI : Les Officiers-mariniers, Matelots et MousSES seront distribués par les ordres de l'Intendant de la Marine, sur les vaisseaux, suivant les progrès de l'Armement, aucun ne sera reçu à bord des vaisseaux, s'il n'a un billet de destination du Commissaire préposé au Bureau des armements, et dans cette distribution, l'Intendant fera observer, autant qu'il sera possible, de donner de préférence à chaque Capitaine, les Officiers-mariniers qui auront servi sous eux les précédentes campagnes ; et s'il arrivait quelque contestation à ce sujet entre les Capitaines, elle sera décidée en faveur de l'ancien.
- DCCCLVII : Le Commissaire n'emploiera sur les rôles d'équipage, en qualité de Canonniers, que les gens de mer qui auront été instruits du canonage, et particulièrement dans les écoles d'Artillerie établies dans les ports et arsenaux de mer, ou ceux qui seront rentré dans l'ordre des classes après être sortis des brigades d'Artillerie ; ce que les uns et les autres justifieront, soit en rapportant leurs passeports, où il aura été fait mention du mérite qu'ils auront eu, des Officiers sous lesquels y auront servi, soit en produisant des certificats des Officier d'Artillerie : le Maître-Canonnier

des Classes à embarquer dans chaque vaisseau et autre bâtiment, seront destinés par le Commandant de l'Artillerie, auquel le bureau des armements les enverra à cet effet.

- DCCCLVIII : Les Equipages seront formés avec le plus d'égalité qu'il se pourra ; il sera observé d'employer sur chaque centaine d'hommes, un certain de Matelots à la basse paye, qui n'ayant fait aucun voyage de long cours, ont peu d'expérience, suivant ce que sera arrêté par les règlements de Sa Majesté, pour instruire ces Matelots dans la navigation et les rendre capable de servir sur les Vaisseaux de Sa Majesté, laquelle enjoint aux Capitaines nommés pour les commander, de recevoir les Officiers-mariniers et les Matelots qui leur auront été distribués sous peine d'interdiction, sauf auxdits Capitaines, dans le cas où la distribution n'aurait pas été faite conformément à ce qui est prescrit, à en faire leur représentations au Commandant du port qui en conférera avec l'Intendant, afin qu'il y soit pourvu.
- DCCCLIX : Les Officiers-mariniers et Matelots ne devant être envoyés à bord des vaisseaux que suivant les besoins de l'armement, l'Intendant laissera ceux qui ne seront point encore distribué, à la disposition du Capitaine de port, pour être employés aux différents travaux du port, jusqu'à ce qu'ils soient destinés sur les vaisseaux, et pendant ce temps il en sera fait des appels, et ils seront suivis et inspectés par les Commissaires et Sous-Commissaires, comme les autres gens employés dans le port.
- DCCCLX : Les officiers-mariniers et Matelots qui se seront absentes ou qui auront déserté par la faute ou par la négligence du Capitaine ou des Officiers du vaisseau où ils auront été distribués, seront remplacés aux frais et au dépens de ceux qui auront facilité en quelque manière que ce soit l'absence et la désertion des Matelots, ou qui n'auront pas pris les précautions nécessaires pour l'empêcher.
- DCCCLXI : Les Matelots qui s'absenteront des vaisseaux pendant leur armement, si ce n'est pour travailler aux choses qui leur seront ordonnées par les Officiers, non-seulement seront privés de leur solde et subsistance du temps qu'ils se seront absentes, mais encore seront tenus trois jours aux fers, au pain et à l'eau pour la première fois, et auront la cale en cas de récidive.
- DCCCLXII : Les Ecrivains établis sur les vaisseaux, appelleront deux fois par jour, en présence de l'Officier chargé du détail, les Officiers-mariniers et Matelots, et rendront

compte à l'Intendant de ceux qui se seront absentés et l'Officier chargé du détail en informera le Capitaine qui les fera punir.

- DCCCLXIII : Les Equipages des vaisseaux étant formés, le Commissaire du bureau des armements, en dressera les rôles d'après son journal, y fera mention du département de chaque homme, et suivant la durée des campagnes il prendra soigneusement le consentement des Officiers-mariniers et Matelots, de ce qu'ils voudront faire toucher à leur famille, en leur absence, le marquant à côté du nom de chacun.
- DCCCLXIV : Les rôles étant achevés, seront portés sur un registre au net, arrêtés et signé par le Commissaire et le Contrôleur en chaque port, pour y avoir recours en cas de besoin.
- DCCCLXV : Le Commissaire fera ensuite sur ces rôles les revues finales en rade, faisant payer les avances des Officiers-majors, des Officiers-mariniers et autres ; il passera pareillement en revue les détachements des Gardes de la Marine, ceux des Canonniers des brigades, et les troupes servant de garnison à bord des vaisseaux, lesquels se présenteront en armes, et il remettra les extraits desdites revues à l'Intendant, qui les enverra à Sa Majesté.
- DCCCLXVI : En même temps qu'il fera les revues, il se fera représenter, par chaque Officiers-mariniers, Matelots et Mousse, les hardes qu'ils auront embarquées, afin de vérifier s'ils en ont suffisamment pour se rechanger durant la campagne.
- DCCCLXVII : En conséquence de cet examen, il dressera un rôle de ceux qui n'auront pas suffisamment de hardes ; il en fera mention, à côté de chaque nom, de la quantité et de l'espèce de celles qu'il sera nécessaire de faire donner à chacun, en observant de les borner à ce qui paraîtra indispensable, de manière que le prix ne puisse excéder le montant des avances à leur payer à la revue, et il signera ce rôle avec le Capitaine.
- DCCCLXVIII : Ce rôle sera remis dans l'instant à l'Ecrivain du vaisseau, avec le montant des avances de chacun des officiers-mariniers, Matelots et Mousques qui y seront compris, et le prix des hardes qu'ils achèteront sera par lui payé aux marchands qui auront été avertis d'aller à bord à l'effet d'y vendre des hardes, sur le montant des

avances desdits gens de mer, à chacun desquels ledit Ecrivain remettra sur le champ ce qui en reflètera, le tout en présence du Capitaine et de l'Officier chargé du détail.

- DCCCLXIX : Le vaisseau ayant été désarmé, les Officiers-majors et Equipages passeront en revue au Bureau des armements, où ils seront payés conformément au rôle qui sera arrêté dans la forme prescrite.
- DCCCLXX : Sa Majesté voulant fixer une règle pour les avancements et augmentation de paye des Officiers-mariniens, Canonniers et Matelots au retour des campagnes, ordonne qu'il n'en soit accordé que suivant la proportion du nombre des Officiers-mariniens, Canonniers et Matelots, composant l'équipage au désarmement, laquelle sera sans pouvoir jamais être portée au-delà, du sixième de chaque espèce desdits gens de mer, pour toutes les campagnes dont la durée aura été au plus de neuf mois, et pour celles plus longues de la même proportion en raison de leur durée
- DCCCLXXI : Il sera fait en conséquence, par le Capitaine, une liste qu'il signera, de ceux des Officiers-mariniens, Canonniers et Matelots qui auront mérité des avancements ou augmentation de paye, lesquels seront réglés par ledit capitaine, conjointement avec le Commissaire du Bureau des Armements, auxquels Sa Majesté ordonne de se conformer très scrupuleusement à ce qui est prescrit à l'article ci-dessus : leur ordonne pareillement de ne faire passer lesdits gens de mer qu'aux grades ou paye immédiatement supérieurs à ceux qu'ils avaient à moins qu'ils ne se soient particulièrement distingués pendant la campagne : enjoint aux Commandants et Intendants des ports d'y tenir exactement la main.
- DCCCLXXII : Le Capitaine signera avec le Commissaire du Bureau des armements, la mention de l'avancement ou augmentation de paye en marge du congé ou passeport de l'homme d'Equipage.

Annexe VIII : Ordonnance du Roi Concernant les Novices Volontaires Matelots pour suppléer aux Gens de mer classés.

Il s'agit d'un texte de loi promulgué le 9 Janvier 1781.

Sa Majesté ayant reconnu la nécessité de suppléer aux gens de mer classés, en admettant sur ses Vaisseaux des Novices Volontaires Matelots ; et voulant régler ce qui concerne les engagements desdits Novices, ainsi que leur réception et leur tenue dans les Dépôts qu'Elle a fait établir et le service qu'ils auront à remplir à bord de ses Vaisseaux ou autres Bâtiments, Elle a ordonné et ordonne ce qui suit :

- Article Premier : Ceux des Sujets de Sa Majesté, depuis l'âge de dix-huit ans jusqu'à vingt-cinq, qui auront fréquenté les rivières, & ceux même qui n'auront pas encore navigué et qui se présenteront pour être reçus Novices-Volontaires-Matelots, donneront leur soumission ou engagement pour faire le service, en ladite qualité, pendant trois années et seront envoyés dans les ports de Dépôt qui seront désignés pour leur instruction, en attendant leur embarquement sur les Vaisseaux de Sa Majesté.
- 2 : Lesdits Novices recevront, à leur arrivée dans chaque Dépôt, douze livres de gratification, et seront mis sur les bâtiments destinés pour leur instruction, où ils seront nourris comme les Matelots qui sont employés dans les ports ; et il leur sera accordé en outre douze livres par mois à titre de solde.
- 3 : Il sera payé aux Novices qui seront commandés pour être embarqués sur les Vaisseaux et autres Bâtiments de Sa Majesté, un mois d'avance pour les voyages de cabotage, et deux mois pour ceux de long cours et ils recevront une conduite pour se rendre du lieu du Dépôt dans le port où s'armeront lesdits Vaisseaux, laquelle sera réglée sur le pied de quatre sous par lieue.
- 4 : Lorsque lesdits Novices, sont embarqués sur les Vaisseaux ou autres Bâtiments de Sa Majesté, ils jouiront de douze livres de solde par mois ; ils seront nourris à la ration ordinaire de Matelots, et auront part comme ceux qui sont classés, aux Prises qui seront faites par les Bâtiments sur lesquels ils seront embarqués.

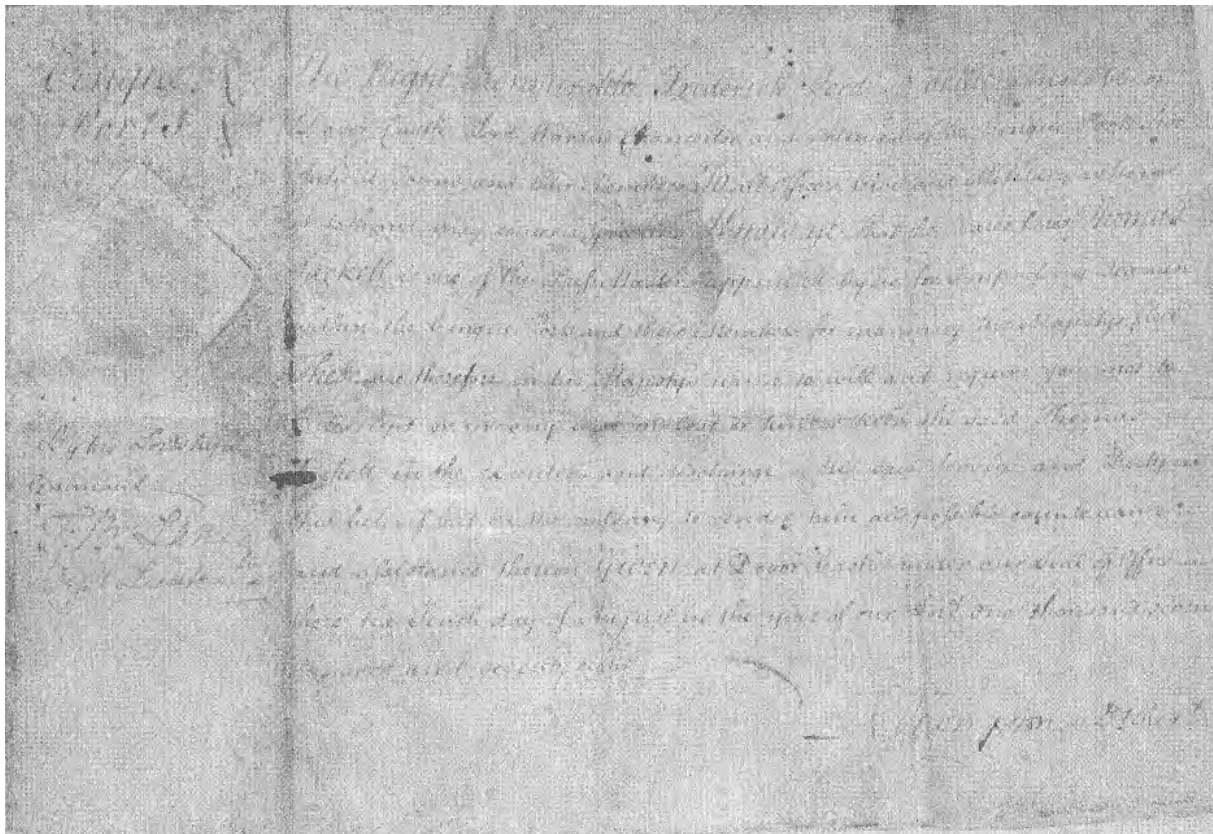
- 5 : Ceux desdits Novices qui après s’être engagés de bonne volonté, viendront à désertir avant d’être rendus aux ports de leur destination, seront arrêtés par la Maréchaussée, et reconduits au Dépôt, où ils seront mis en prison et perdront la gratification de douze livres qui leur est accordée par l’article 2
- 6 : Les Novices qui ayant été admis dans les Dépôts, viendraient à quitter sans congé, seront mis en prison privés de la gratification de douze livres, et en outre, condamnés à être frappés de cordes, en courant deux fois la bouline ; et en cas de récidive, ils subiront la peine de la cale, et seront ensuite chassés dudit Dépôt. Lesdites peines leur seront infligées par les Officiers-commandants dans les ports du Dépôt, lesquels seront tenus d’en informer le Secrétaire d’Etat ayant le département de la Marine.
- 7 : Les Novices qui après avoir été embarqués sur les Vaisseaux et autres Bâtiments de Sa Majesté, viendraient à en désertir, seront traités comme déserteurs, et en conséquence jugés par un Conseil de guerre, à l’effet d’y être condamnés aux galères pour l’espace de trois ans.
- 8 : Les Novices-volontaires-matelots feront à bord des Vaisseaux et autre Bâtiments de Sa Majesté, le même service que les Matelots des classes, et seront soumis à la même police et discipline ; et ceux desdits Novices qui commettraient des crimes ou délits, soit dans les ports de Dépôt, soit à bord des Bâtiments pendant les campagnes, seront jugés et punis conformément à ce qu’il est prescrit pour le service de la Marine, par les Ordonnances de Sa Majesté concernant les délits et les peines.
- 9 : Il sera libre à tous les Novices de quitter la navigation lorsque les trois années de leur engagement seront expirées ; mais ceux d’entre eux qui, après lesdites trois années, voudront continuer à naviguer, pourront, tant que la présente guerre durera, être employés sur les Vaisseaux, en leur qualité de Novices-volontaires-matelots, sans être tenus de se faire classer ; Entendant Sa Majesté que jusqu’à la paix, lesdits Novices ne puissent être inscrits sur les registres des Officiers-mariniers et Matelots de service, et alors qu’ils ne soient classés qu’autant qu’il voudront continuer le métier de la mer.
- 10 : Lesdits Novices, Jouiront pendant qu’ils seront employés au service de Sa Majesté, de tous les privilèges accordés aux Gens de mer, et seront admis comme eux à la demi-solde, dans le cas où les blessures qu’ils auront reçus sur ses Vaisseaux ne leur

permettraient plus de gagner leur vie ; et il sera accordé des récompenses aux veuves et aux enfants de ceux qui auront été tués à bords des Vaisseaux et autres Bâtiments de Sa Majesté.

Annexe IX : Le nombre de marins pour la Royal Navy voté par le Parlement au XVIII^e siècle et durant les Guerres Napoléoniennes

THE NUMBER OF MEN VOTED BY PARLIAMENT, 1701–1813					
Date	No. Voted				
1701	30,000	1740	35,000	1780	85,000
Spanish Succession		1741	40,000	1781	90,000
1702	40,000	1742	40,000	1782	100,000
1703	40,000	1743	40,000	1783	110,000
1704	40,000	1744	40,000	1784	26,000
1705	40,000	1745	40,000	1785	18,000
1706	40,000	1746	40,000	1786	18,000
1707	40,000	1747	40,000	1787	18,000
1708	40,000	1748	40,000	1788	18,000
1709	40,000	1749–53	—	1789	20,000
1710	40,000	1754	10,000	1790	20,000
1711–13	—	1755	12,000	1791	24,000
1714	10,000	Seven Years War		1792	16,000
1715	10,000	1756	50,000	French Revolutionary War	
1716	10,000	1757	55,000	1793	45,000
1717	10,000	1758	60,000	1794	85,000
Spanish War		1759	60,000	1795	100,000
1718	10,000	1760	70,000	1796	110,000
1719	13,500	1761	70,000	1797	120,000
1720	13,500	1762	70,000	1798	120,000
1721	10,000	1763	30,000	1799	120,000
1722	7,000	1764	16,000	1800	120,000
1723	10,000	1765	16,000	1801	120,000
1724	10,000	1766	16,000	1802	130,000
1725	10,000	1767	16,000	Napoleonic Wars	
1726	10,000	1768	16,000	1803	50,000
1727	20,000	1769	16,000	1804	100,000
1728	15,000	1770	16,000	1805	120,000
1729	15,000	1771	40,000	1806	120,000
1730	10,000	1772	25,000	1807	130,000
1731	10,000	1773	20,000	1808	130,000
1732	8,000	1774	20,000	1809	130,000
1733	8,000	War of American Independence		1810	145,000
1734–37	—	1775	18,000	1811	145,000
1738	20,000	1776	28,000	1812	145,000
Jenkins Ear / Austrian Succession		1777	45,000	1813	145,000
1739	12,000	1778	60,000	Figures from Lloyd, <i>The British Seaman</i>	
		1779	70,000		

Annexe X : Le coté administratif de l'impression



EK/U1453/O15/1-2, Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

Cinque Ports } The Right Honourable Frederick Lord, Viscount of Dover, Castle Lord, Warden Chancellor and Admiral of the King's Ports, also Admiral of the Sea and their Honours, All Officers, Civil and Military, whom it shall and may concern, greeting. **Know Ye** that the bearer hereof Henry Pound is one of the best Masters appointed by us for impressing Seamen within the Cinque Ports and their Hamlets for manning his Majesty's Fleet. These are therefore in His Majesty's Name to will and require you not to interrupt or in anywise molest or hinder him in the said Henry Pound in the execution and discharge of his said service and duty in this behalf but on the contrary to render him all possible countenance and assistance therein. Given at Dover Castle under our Seal of Office the three the fourth day of August in the year of our said late Majesty's reign the second and seventh year.

The Lord High Admiral's command.
T. M. Lane
Cap. Lieut.

J. Thompson

EK/U1453/O15/1-2, Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

Cinque Ports } The Right Honourable Robert Earl of Holderness, Viscount of Down, Castle Lord, Warden Chancellor and Admiral of the King's Ports, also Admiral of the Sea and their Honours, All Officers, Civil and Military, whom it shall and may concern, greeting. **Know Ye** that the bearer hereof William Daughtry is one of the best Masters appointed by us for impressing Seamen within the Cinque Ports and their Hamlets for manning His Majesty's Fleet. These are therefore in His Majesty's Name to will and require you not to interrupt or in anywise molest or hinder him in the said William Daughtry in the execution and discharge of his said service and duty in this behalf but on the contrary to render him all possible countenance and assistance therein. Given at Dover Castle under our Seal of Office the three the fourth day of August in the year of our said late Majesty's reign the second and seventh year.

By His Majesty's command.
T. M. Lane
Cap. Lieut.

J. Thompson

EK/U1453/O15/1-2, Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

Cinque Ports. The Right Honourable Frederick Lord North
 Viscount of the Cinque Ports his Lieut. Genl. and Governour
 of the Cinque Ports his Lieut. Genl. Towns and their Liberties
 the Haynes and Heats of the Towns and Ports of Sandwich and
 Dover also of the Towns of Sandwich Dover and Deal
 and to the Doriches of Kingwood, Lewes, Ramsgate, and
 Folke, and John Birchington and Deal and their Liberties
 and singular one office is what hath been used in the
 Cinque Ports Towns and their Liberties touching the
 and in pursuance of an Order of his Majesty's most Honourable
 Privy Council passed the 21st of June 1741 in these words
 with his directed Reciting That his Majesty's pleasure is that
 in the said Cinque Ports and their Liberties there should be
 given to him his Majesty's Fleet which is now fitting out
 Royal Commissions These are therefore in his Majesty's Name and by his Majesty's
 Command. Command to Order and require you to Impress as many
 as you can find of the said Cinque Ports whose Names are
 set forth in the said Order and to be provided for his
 Majesty's Service within the Jurisdiction or Limits of the said
 Cinque Ports and Liberties respectively and Cause them to be
 sent from Time to Time on Board our Ships and Vessels
 shall be appointed by the said Commissions and the
 Admiralty to receive them for which said persons
 you shall be appointed to conduct such Men with
 Inkhorn to receive from the Clerks of the Cheque at Deal or
 Chatham Twenty Shillings for each Man fit for his
 Majesty's Service and six pence a Mile for every Mile they
 respectively Travel not Exceeding Twenty Miles up
 Producing Receipts from the Captains or Commanders of
 the Ships or Vessels to whom such Men shall be delivered
 And further that you do give all requisite Commissions and
 Assistance to the Officers belonging to his Majesty's Ships

EK/U1453/O15/1-2 Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

was shall be Impressed by the said Lord Commissioners
 in force in procuring from for his Majesty's Service
 which will consist of the Head Boatswain and all other his
 Majesty's Officers and serving Subjects are also hereby
 required to be aiding and assisting as they will Answer the
 contrary at their Perils Dated at Down Castle under the
 Seal of Office here the Sixth year Day of February in the
 twenty first year of the reign of our Sovereign Lord George
 the third by the grace of God King of Great Britain of Great
 in the year four and one thousand seven hundred
 and eighty two.

R. Thompson

Sept 27 82

It is to certify that the Bearer hereof John Stranach
 Peep-Master and James Stranach his Assistants with the Names
 underwritten are authorized to act according to the above directions.

John Stranach Peep-Master

James Stranach

John Sandnall

Henry Pound

Edw. Miall

Wm. Penty

Richd. Grant

Thos. Malpas

Wm. Ruff

Jos. Hedgcock

Thos. Sackett

Jos. Fox

Thos. Gause

Thos. Curling

Geo. Robertson

EK/U1453/O15/1-2 Warrants for impressment of seamen within the Cinque Ports

16

By the Commissioners for Executing the Office
of Lord High Admiral of Great-Britain
and Ireland, &c. and of all His Majesty's
Plantations, &c.

IN Purfuance of His Majesty's Order in Council dated the 12.th
day of December 1777, We do hereby Impower and Direct
you to Impress, or cause to be Impressed, so many Seamen, Seafaring
Men, and Persons whose Occupations and Callings are to work in
Vessels and Boats upon Rivers, as shall be necessary either to Man His
Majesty's Ship under your Command, or any other of His Majesty's
Ships, giving unto each Man so Impressed One Shilling for Prest-
Money. And, in the Execution hereof, you are to take Care, that
neither yourself, nor any Officer authorized by you, do demand or
receive any Money, Gratuity, Reward, or other Consideration what-
soever, for the Sparing, Exchanging, or Discharging any Person or
Persons Impressed or to be Impressed, as you will answer it at your
Peril.—You are not to intrust any Person with the Execution of this
Warrant but a Commission Officer, and to insert his Name and Office
in the Deputation on the other Side hereof, and set your Hand and Seal
thereto. — This Warrant to continue in Force till the 31.
Day of December 1778 . And, in the due Execution thereof,
all Mayors, Sheriffs, Justices of the Peace, Bailiffs, Constables, Head-
boroughs, and all other His Majesty's Officers and Subjects whom it
may concern, are hereby required to be aiding and assisting unto you, and
those employed by you, as they tender His Majesty's Service, and will
answer the contrary at their Perils. Given under Our Hands, and the
Seal of the Office of Admiralty, the Twenty second Day of
June 1778

To
Captain James Cranston
Commander of His Majesty's
Ship the *(Defence)*

By Command of their Lordships,

B. M. P. S.

Graves

H. B. S.
Mulgrave

HSR/Z/21 Impressment warrant granted to Capt. James Cranston of HMS Defence, June 1778, Musée de la Marine Greenwich

I Do hereby Depute *Lieutenant Henry Reynolds*
belonging to His Majesty's *Ship Defence* under my Com-
mand, to Impress Seamen, Seafaring Men, and Persons whose Occupa-
tions and Callings are to work in Vessels and Boats upon Rivers, according
to the Tenor of this Warrant. In Testimony whereof I have hereunto
set my Hand and Seal this *third* Day of *July*
1778
James Cranston

HSR/Z/21 Impressment warrant granted to Capt. James Cranston of HMS Defence, June 1778, Musée de la Marine Greenwich

By the Commissioners for Executing the Office
of Lord High Admiral of Great-Britain
and Ireland, &c. and of all His Majesty's
Plantations, &c.

IN Pursuance of His Majesty's Order in Council dated *the 11th Day*
of December 1778. We do hereby Impower and Direct
you to Impress, or cause to be Impressed, so many Seamen, Seafaring
Men, and Persons whose Occupations and Callings are to work in
Vessels and Boats upon Rivers, as shall be necessary either to Man His
Majesty's Ship under your Command, or any other of His Majesty's
Ships, giving unto each Man so Impressed One Shilling for Preft-
Money. And, in the Execution hereof, you are to take Care, that
neither yourself, nor any Officer authorized by you, do demand or
receive any Money, Gratuity, Reward, or other Consideration what-
soever, for the Sparing, Exchanging, or Discharging any Person or
Persons Impressed or to be Impressed, as you will answer it at your
Peril.—You are not to intrust any Person with the Execution of this
Warrant but a Commission Officer, and to insert his Name and Office
in the Deputation on the other Side hereof, and set your Hand and Seal
thereto.—This Warrant to continue in Force till the *31st*
Day of *December* (1779). And, in the due Execution thereof,
all Mayors, Sheriffs, Justices of the Peace, Bailiffs, Constables, Head-
boroughs, and all other His Majesty's Officers and Subjects whom it
may concern, are hereby required to be aiding and assisting unto you, and
those employed by you, as they tender His Majesty's Service, and will
answer the contrary at their Perils. Given under Our Hands, and the
Seal of the Office of Admiralty, the *Twenty eighth* Day of
Jan^y (1779).

Captain George Pollock
Commander of His Majesty's Ship
the Calidon.

Sandwich

J. Miller.

Sistone

By Command of their Lordships,

Barry

Impressment Warrant, 1778.16, McLean Museum and Art Gallery, Greenock



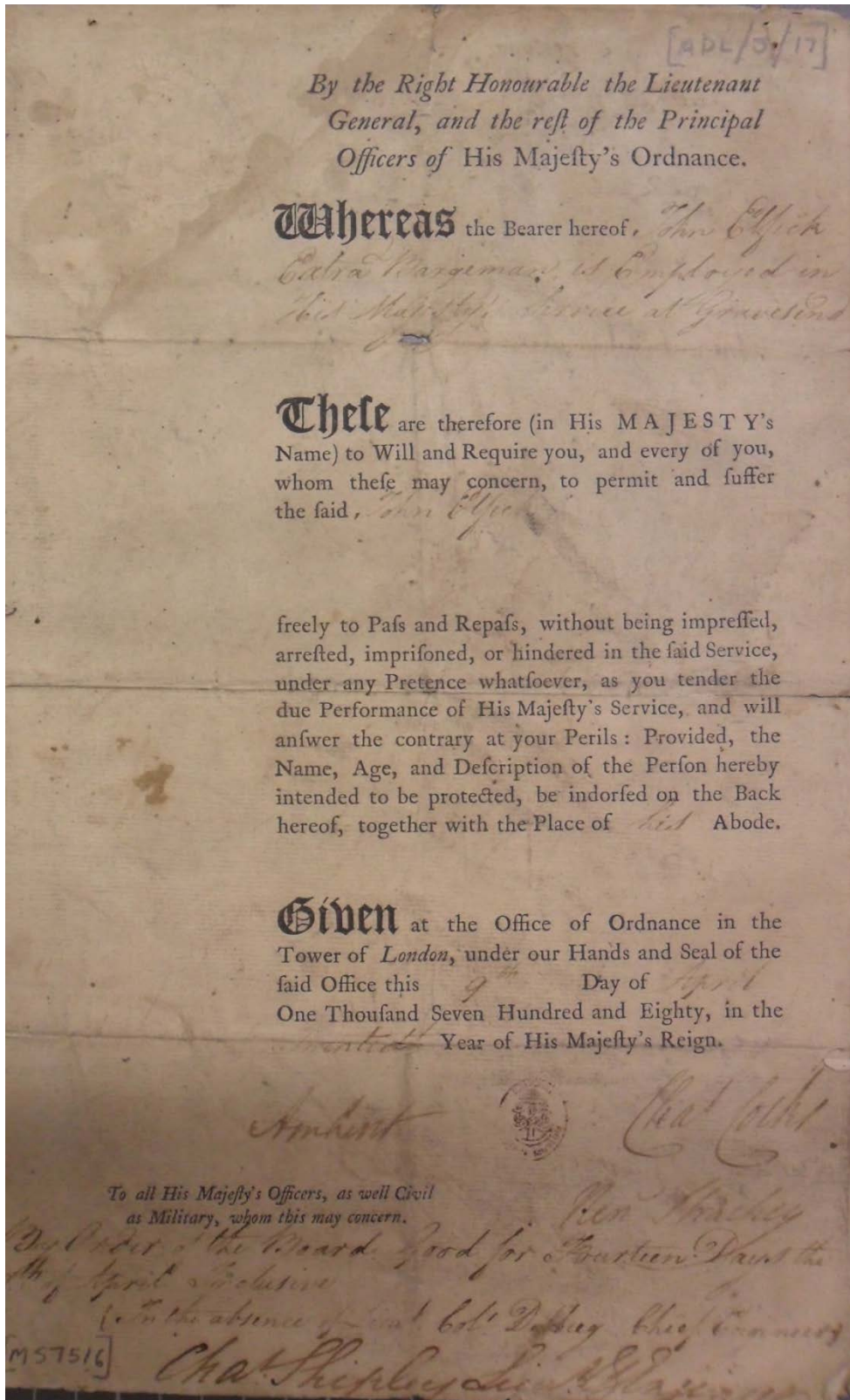
May it please your Majesty

Your Majesty's Ships in
Commission being considerably short of
their Complements, and there being no
probability of completing the same, or of
Manning any other Ships that may be
Commissioned during the ensuing Year,
without issuing press Warrants; We do
therefore humbly propose, that Your
Majesty will be pleased, by Your Order
in Council, to authorize us to issue out
Warrants for pressing so many Seamen,
Seafaring Men, and Persons whose
Occupations and Callings are to work in
Vessels

« De par les Commissaires d'exécution, le bureau de Lord Grand Amiral de Grande-Bretagne.

Dans la poursuite de l'ordre du conseil de Sa Majesté, daté du douzième jour de décembre 1777, nous vous donnons pouvoir par la présente et vous ordonnons de presser ou de faire en sorte que soient pressés, autant de marins, de gens de mer ou encore de personnes dont l'occupation est de travailler sur des bateaux ou vaisseaux navigants sur les rivières, qu'il sera nécessaire pour fournir un équipage au navire de Sa Majesté sous votre commandement, ou tout autre navire du roi. Vous donnerez à chacune de ces personnes la somme d'un shilling comme prime d'impression. De plus, vous veillerez que ni vous, ni aucun officier sous vos ordres, ne receviez aucun argent ou toute autre forme de récompense ou considération pour chaque personne pressée par vos soins et vous en répondrez à vos risques et périls. Vous ne devez pas charger de l'exécution de ce mandat toute autre personne qu'un officier sous-commission en insérant son nom et sa fonction dans la députation de l'autre côté de cette page signé et cacheté par votre sceau. Ce mandat sera valable jusqu'au 31^e jour de décembre 1778 et dans l'exécution de celui-ci, tous les maires, Shérifs, juges de paix, baillis, constables, chef de bourg, et tout autre sujet ou officiers de Sa Majesté qui seront concernés, sont par la présente requis de vous fournir à vous et à tous ceux employés par vous, comme vos tenders, toute l'assistance nécessaire, sous peine dans le cas contraire d'avoir à en répondre à leurs risques et périls. Donné sous notre main et sceau, et le sceau du bureau de l'amirauté, le vingt deuxième jour de juin 1778 ».

Annexe XI : Protection face à la press, les limites de l'impressment.



ADL/J/17 Ordnance Board protection against impressment for John Elfick, extra bargeman at Gravesend, 9 Apr 1780

Admiralty Office 13th May 1778

Sir

In return to your Letter of
Yesterday's date requesting a
Protection for the Fishery of
Margate; I am to acquaint you
that one is made out, and ready
to be delivered to such Person as
you may order to call at this
Office for it. I am

Sir

Your very humble Servant

Hon^{ble} Sir

As the fishing Season for Mackerel
Herrings & flatt fish is now approaching shall
I return it in a particular favour; would make
Out a protection for the same a

Person will wait in the Office to receive the same

am Hon^{ble} Sir

Francis Cobb Deputy

Mr Francis Cobb, at Margate

By the Commissioners for Executing
the Office of Lord High Admiral of
Great Britain, and Ireland, as well
of all his Majesty's Plantations, &c.

These are to give Notice, that no Fishermen, or others,
employed in the Fishery at Margate are to be Induced into
his Majesty's Service, but permitted to follow their said
employments, without any Let, Hindrance, or Detraction:
And unto all Commanders, Officers, Purser Masters, and
others, are to have due regard given unto this, and
the Seal of the Office of Admiralty, this twentieth
day of October One Thousand Seven Hundred and
Seventy.

By Command of their Lordships
Wm. Boscawen
Geo. Gasham

Kent Archives, EK/U1453/O13/16, Certificate of exemption from impressment for fishermen of Margate

Margate | Whereas the Comm^{rs} for executing the Office
 of Lord High Admiral of Great Britain
 and Ireland, do have given direction dated the
 29th day of October 1770 that no Fishermen, or others
 employed in and about the Fisheries at Margate are
 to be impressed into his Majesty's Service, as by a
 true Copy thereof herewith annexed.

These are to certify that _____ Beaver
 hereof Master of the Fishing Vessel called the _____
 with his _____ are so employed
 given under a true Hand and Seal this _____

Richard Sackett Deputy Paymaster

Figure 27EK/U1453/O13/16, Certificate of exemption from impressment for fishermen of Margate page 2

Annexe XII : Le nombre de marins dans la Royal Navy 1754-1784²³

	Borne	Mustered
1754	10 149	9 797
1755	33 612	29 268
1756	52 809	50 037
1757	63 259	60 548
1758	70 518	70 014
1759	84 464	77 265
1760	85 658	Non spécifié
1761	80 675	Non spécifié
1762	84 797	81 929
1763	77 988	Non spécifié.
1764	20 603/17 424	17 415
1765	19 226/15 863	Non spécifié
1766	16 817/15 863	Non spécifié
1767	15 755/13 513	Non spécifié
1768	15 511/13 424	Non spécifié
1769	16 730/13 738	Non spécifié
1770	19 768/14 744	Non spécifié
1771	31 310/26 416	25 836
1772	26 299/27 165	Non spécifié
1773	21 688/22 018	Non spécifié

²³ N.A.M RODGER, *The Wooden World*, Op cit, Annexes.

	Borne	Mustered
1774	19 928/18 378	Non spécifié
1775	19 846/15 230	15 062
1776	31 084/23 914	Non spécifié
1777	52 836/46 231	Non spécifié
1778	72 258/62 719	Non spécifié
1779	87 767/80 275	74 479
1780	97 898/91 566	82 751
1781	99 362/98 269	Non spécifié
1782	105 443/93 168	95 095
1783	65 677/107 446	Non spécifié
1784	28 878/39 268	Non spécifié

Annexe XIII : Proposition commentée de George Everett pour transformer l'impressment

- Proposition 1 : pour remédier aux problèmes précédemment mentionnés il est recommandé que dans tout port de mer (en accord avec sa taille), il soit établi un bureau et un officier (qui aura fait preuve de sa bonne réputation et de son intégrité) afin de prendre et tenir un registre des marins et mariniers. Pour les assister, il sera demandé aux gardiens de la paroisse et superviseur des pauvres de toutes paroisses situées dans un rayon de dix miles de la cote ou de toute rivière navigable de ce royaume dans un délai de quatorze jours après proclamation, et par devoir de fournir des informations sur tous marins et mariniers vivants et résidants dans ladite paroisse étant âgé entre seize et soixante ans. Ils devront fournir ces informations aux Sheriff du comté qui à son tour devra dans les douze jours transmettre une copie de ces informations au bureau du port le plus proche²⁴⁻²⁵.
- Proposition 2 : Que tous les maîtres des navires et autres vaisseaux marchands usant de la mer ou faisant du commerce de port à port (à des navires engagés dans le commerce domestique ou certains navires de pêche engagés dans le commerce de fournir de nombreux marchés de ce Royaume) devront au début de leur voyage et avant leur départ du premier port, fournir au bureau du port une liste des marins et mariniers servant véritablement à bord, ainsi que leurs âges et toute marques distinctives pouvant permettre de les reconnaître., mais aussi leur lieux d'habitations et de résidences s'ils en ont un. Lorsque cette liste sera soumise, le navire pourra alors procéder à son voyage (sauf en cas d'embargos ou d'autres ordres) aussi bien à l'aller qu'au retour, sans danger d'être arrêté. Il sera délivré par l'officier du port un certificat de protection pour tous les marins dont l'âge sera compris entre seize et soixante ans. Une copie de ces certificats de protection sera également fournie au maître du navire marchand pour lesquels il devra payer la somme de 2 shillings et 6 pence par tête s'il s'agit d'un navire côtier et 5 shillings par tête pour les navires de commerce international. Cette somme sera utilisée pour le maintien, l'entretien et l'encouragement desdits officiers portuaires²⁶.

²⁴ George EVERETT, *Encouragement for seamen and mariners* Wing-E3546-691_04, p

²⁵ A la suite de la proposition il explique que cette mesure ne devrait poser de grands troubles puisqu'il y avait dans chaque paroisse entre quatre et six officiers de paroisse qui avec le Beadle qui connaissait généralement bien tous les habitants de la paroisse et donc cette tâche pourrait être effectuée en une journée une fois par an.

²⁶ Idem p. 9.

A la suite de la proposition 2, l'auteur ajoute que de cette façon, il sera possible d'obtenir des maîtres des navires marchands une liste des marins servant réellement à leur bord ce qui permettra à plus grande échelle d'avoir une véritable liste des marins en service en Angleterre dans la marine marchande, ce qui combiné avec les rôles d'équipages de la Royal Navy permettra une connaissance complète des ressources en marin du pays. Cette mesure permettra également à la Royal Navy en cas de mobilisation de savoir quels marins sont disponibles et lesquels sont en service dans la marine marchande, ce qui lui permettra de fournir rapidement des équipages à la flotte sans que les marins ou les déserteurs n'aient la possibilité de se cacher. Toutefois il reste possible de soulever la question du paiement de cette somme d'argent pour la liste et les certificats de protections. George Everett répond également à ce point à la suite de cette proposition. Pour lui, les sommes demandées seront facilement payées par les maîtres des navires marchands car cette somme fixe et prévisible représenterait pour les navires marchands quelque chose de bien moins nuisible et dangereux que « tous les périls et pertes » lié à l'impressment²⁷.

- Proposition 3 : et au moment du retour dudit navire ou vaisseau à son port de déchargement, le maître du navire sera obligé (dans le cas d'un navire côtier) de se présenter à l'officier du port sous quatre jours, ou s'il s'agit d'un navire marchand faisant du commerce international sous dix jours (ou plus si cela est nécessaire) pour payer l'équipage du navire en présence de l'officier du port en lieu et une date fixée à l'avance. S'il apparaît qu'un changement ou qu'une altération a été faite sur l'équipage durant le voyage, le maître dudit navire devra en faire rapport à l'officier du port, qui pourra le cas échéant enquêter sur les raisons de cette altération. Tous marins devront se présenter en personne pour toucher ses gages au lieu et à la date prédéfinie. Si un marin ne se présente pas en personne sans une raison jugée valable par l'officier du port, perdra sa paye qui sera divisé en deux, une moitié pour le service du roi et une autre moitié sera versé aux coffres de Chatham²⁸.

Une fois mise en place, cette mesure empêcherait les maîtres des navires marchands de déposer une partie de leurs équipages sur la côte avant de toucher au port. Nous avons vu que cette pratique était par exemple courante à Bristol afin d'éviter que les marins marchands ne soient recruté dans la Royal Navy.

²⁷ Idem pp 9-10

²⁸ Coffre de Chatham fait référence à une des organisations pour le soulagement des marins invalides de guerre.

- Proposition 4 : Et si il devait advenir qu'un navire marchand relâche dans un autre port au sein de ce Royaume, l'officier dudit port pourra en utilisant le double des certificats de protection du maître, (que ce dernier sera obligé de fournir en même temps qu'une copie du rôle d'équipage) superviser le paiement des marins comme décrit dans l'article précédent. Pour faciliter cette pratique, une copie de tous les registres pourra être transmise de tous les ports vers Portsmouth et Yarmouth pour un envoi rapide.

Cette disposition a pour objectif de faire en sorte qu'il soit impossible pour les équipages de se disperser dans un autre port sans qu'un acompte officiel des marins réellement présent à bord ne soit fait.

- Proposition 5 : Tout officier dans son lieu respectif de service (au moment de payer les marins comme décrit précédemment) devra sélectionner les marins pour le service du Roi et les envoyer à bord des navires de la flotte en fonction des besoins de cette dernière. Ces derniers seront ensuite la charge de sa majesté notamment pour le paiement de leurs salaires et ils devront avoir les mêmes bénéfices et avantages que les marins ayant rejoint la marine comme volontaires.

L'auteur ajoute par la suite une analyse, selon lui, cette proposition aurait pour avantage de fournir à la Royal Navy un approvisionnement constant en marin qualifiés. Il pointe également que cette proposition serait une forme de justice sociale puisque que grâce à elle aucun marin ne pourrait échapper au service dans la Navy. Enfin cette mesure limiterait l'impact du recrutement maritime sur la marine marchande.

- Proposition 6 : Et comme tout navire au vaisseau marchand a, à son bord, un ou deux charpentiers qui grâce à des gages importants vont volontairement en mer, les navires de leurs Majestés pourront, en utilisant la méthode précédemment décrite, trouver facilement des charpentiers de marine, les plus expérimentés et adaptés au service en mer.
- Proposition 7 : À la fin de chaque année lesdits officiers des ports devront présenter à leurs Majestés un compte précis de tous les marins et charpentiers de marine envoyé à bord de chaque navire et si jugé approprié il pourra recevoir de la part de leurs Majestés la somme de deux shillings et six pence par personnes pour encouragement et maintien de leur service.

- Proposition 8 : Tout officier ou maître d'équipage qui ira à l'encontre ou ne respectera pas les dispositions des propositions précédemment perdra la somme de [...] ²⁹ ; une partie de cette somme sera réservé à l'usage de leurs Majestés et une autre partie sera versé à l'informateur.

Cette dernière proposition apparaît comme assez importante notamment si l'on considère la proposition 7 et les dangers qu'elle implique. Dans cette proposition, une partie des revenus des officiers portuaires serait déterminé par le nombre de marins et de charpentiers trouvé pour la Royal Navy, ce qui pourrait être perçu comme une forme de prime à l'efficacité. Cependant, cela ouvre également la porte à des problèmes de corruption et de malversations. Un officier peu honnête pourrait en effet être tenté de gonfler ses chiffres afin d'obtenir plus d'argent.

George Everett finit cette partie de son ouvrage par une conclusion. Selon lui cette série de propositions représenterait une grande économie pour le gouvernement, le libérant de l'obligation de louer ou fournir des petits bâtiments type Ketches ou encore press tenders pour transporter les marins pressés vers la flotte. Ces mesures auraient également pour bénéfice de libérer les milliers d'hommes et garçons servant dans les press gangs ainsi que leurs officiers, capitaines et lieutenants qui pourraient eux aussi servir dans la Royal Navy.

²⁹ La somme est laissé vide dans le texte publié de G. Everett, toutefois, le mot « pounds » apparaît à la suite de ce blanc, ce qui veut dire que la somme en question devait être au moins de plusieurs livres sterling.

Annexe XIV : L'enrôlement des gens de mer que l'on entend plus communément sous la dénomination de classes, est-il nécessaire à la force et à l'activité des armées navales, ou peut-il être remplacé par une autre institution équivalente ?

« Pour être convaincu de la nécessité de l'enrôlement des gens de mer et de leur assujettissement au service en prenant cette profession, il suffit de se rappeler la manière dont les équipages des vaisseaux de guerre étaient formés avant cet établissement commencé en l'année 1685.

Les commandants des divers vaisseaux étaient dans l'obligation d'aller recruter les matelots dans les ports et sur les côtes, de même qu'il se pratique pour les troupes de terre.

Les expéditions navales dépendaient absolument du succès plus ou moins prompt de ces recrues ; et le gouvernement était toujours incertain de l'époque et du nombre de vaisseaux qu'il était possible de mettre en mer. Dans les cas forcés on prenait le parti de fermer les ports ; alors tout le commerce maritime était interrompu. Tous ces obstacles cessèrent dès que les gens de mer furent soumis à un enrôlement qui en fit connaître le nombre et donna le pouvoir d'en disposer.

Cet établissement souffrit peu de difficulté, parce qu'il promettait quelques avantages aux gens de mer ; il fut confirmé par les édits de 1670 et 1673, et procura, sous peu de temps à la marine de Louis XIV la supériorité des mers. On avait bien senti que l'obligation imposée aux gens de mer de servir sur les vaisseaux de guerre lorsque le besoin l'exigeait, devait être mitigée et compensée par quelques dédommagements. En conséquence ils furent tous répartis par l'ordonnance de 1689, en plusieurs classes ou portions égales entre elles, de manière que hors les cas forcés, une seule de ces classes, qui étaient au nombre de quatre dans les provinces où il y avait le plus de marins et de trois dans certaines, était réservé pour le service et les autres entièrement libres.

On trouva également juste de faire payer une demi-solde à ceux de cette classe réservé qui resteront oisifs en attendant les prochaines levées. Cette demi-solde toujours mal payée, a continué jusque l'année 1720, qu'elle fut supprimée entièrement, et à laquelle on substitua plusieurs privilèges très insuffisants. Alors les marins perdirent presque entièrement l'usage de la liberté déterminée par l'ordre alternatif des classes, qui ne fut plus exactement suivi, parce que ne pouvant retenir chez eux sans activités et sans paye ceux qui composaient la classe désignée pour , on était forcé dans les levées non prévue à temps, d'avoir recours à ceux des autres classes qui étaient présents, en observant cependant avec le scrupule le plus rigoureux

l'ordre d'ancienneté du service ; ce qui était maintenu par une surveillance sévère et les lois les plus précises.

Cet ordre de choses a duré jusqu'à l'année 1784, qu'une nouvelle ordonnance tranchant toute difficulté, a décidé que les gens de mer ne seraient plus commandés par ordre des classes, et marcheraient exactement à tour de rôle. Ce qui est spécieux, très séduisant en théorie, mais dans le fait, bien plus encore impraticable que l'ordre alternatif des classes, sans le paiement de la demi-solde, ainsi que je me propose de le démontrer de la manière la plus évidente.

La nécessité de l'enrôlement des gens de mer et leur assujettissement au service en exerçant cette profession, est suffisamment prouvée par l'expérience de plus d'un siècle.

Reste à examiner s'il existe des moyens équivalents de suppléer à cet établissement. On ne voit que les enrôlements volontaires ou la presse.

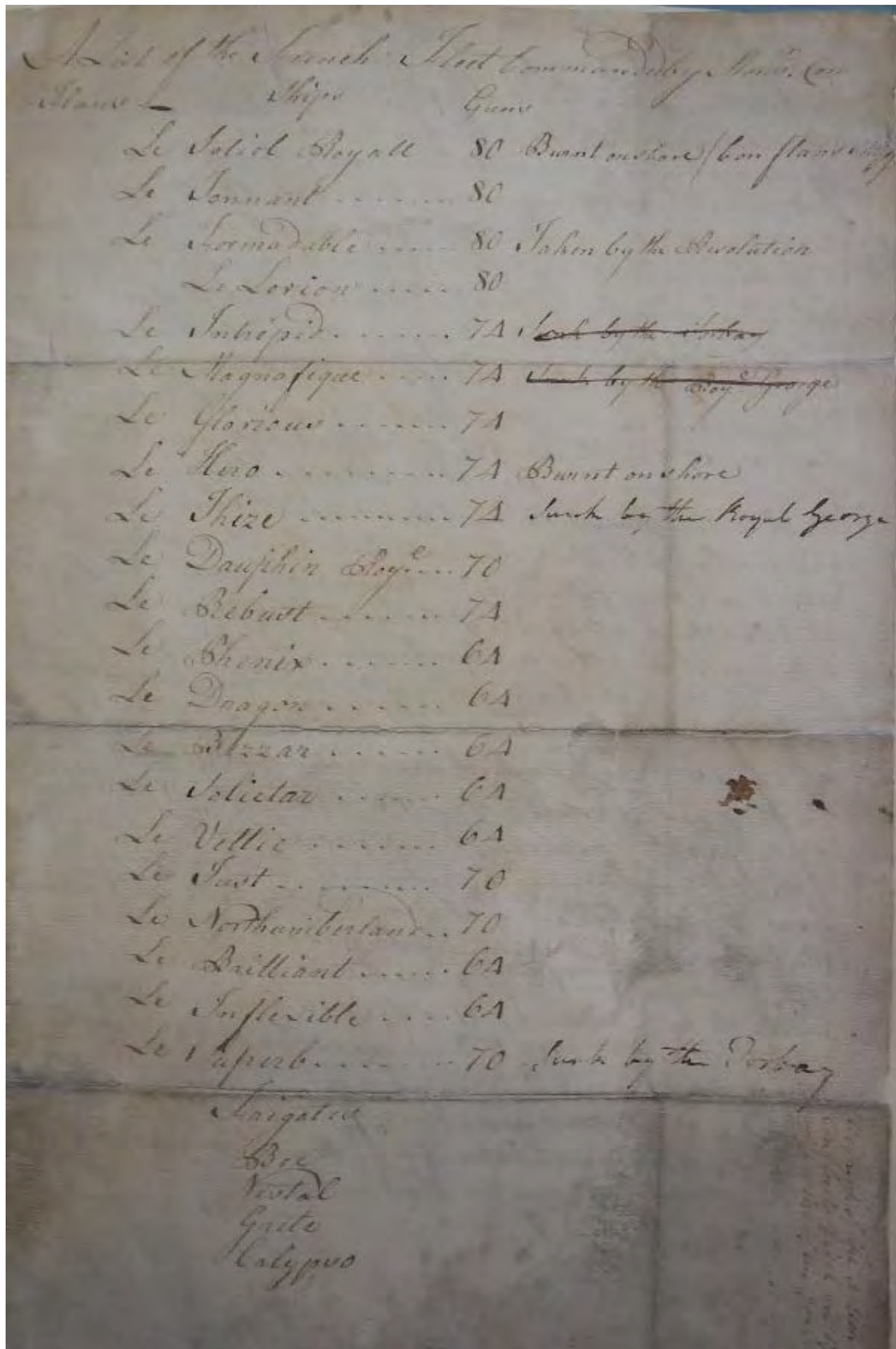
L'enrôlement volontaire, quoique dispendieux seraient encore praticables pendant la paix ; mais en temps de guerre, ils feraient tomber dans l'ancien chaos, qui mettrait dans un danger évident notre commerce maritime et nos colonies, à la première hostilité où la puissance rivale utiliserait des forces et une activité qu'il serait impossible de balancer par l'usage des volontaires.

La presse, moyen odieux ! Qu'une longue habitude fait tolérer en Angleterre, dont la position au milieu des mers facilite l'exécution, a de plus l'inconvénient de mettre beaucoup de lenteur dans la première formation des équipages, et d'obliger pour ne pas les perdre sans retour, de les rendre captifs sur les vaisseaux pendant toute la guerre. Il est bien douteux que l'usage de cette loi put s'établir en France ; une pareille sévérité serait bien plus révoltante pour les matelots français que la discipline ordinaire des classes ; elle occasionnerait vraisemblablement, dans son premier essai, ou une résistance ouverte de la part des gens de mer, ou un changement de domicile pendant toute la guerre. L'effet d'un tel désordre suffisant pour anéantir à jamais nos forces navales, notre commerce maritime et nos colonies.

Toutes ces considérations prouvent d'une manière bien évidente la nécessité de conserver l'usage de l'enrôlement des gens de mer, qui ne peut être suppléé par aucune autre institution, et d'attacher à l'exercice habituel de cette profession, l'obligation de contribuer au service au service des vaisseaux de guerre lorsque le besoin l'exige. Il s'agit d'adoucir tellement ce joug indispensable, qu'il répugne le moins possible à la liberté individuelle, en employant les formes capables d'en garantir les droits, uniquement subordonnés à la nécessité impérieuse du service public ». ³⁰

³⁰ M. HUON, *Considérations sur l'importance des Classes Maritimes de France*, 1790, Bibliothèque Nationale de France.

Annexe XV : Documents relatifs à la bataille des Cardinaux (1759)



NMM HSR/B/7 Account of the action with Monsieur Conflan's fleet (Quiberon Bay), with an account of his force, 20-21 Nov 1759

List of the French Squadron that came out of Brest Nov. 16 1759

Ships	Guns	Men	Commander
Le Soleil Royal	80	1200	M. Comflans. Admiral
Le Torant	80	1000	M. Beaupremont Vice Admiral
Le Formidable	80	1000	M. de St. Andre. du Verger Near Admiral.
L'Orient	80	1000	M. Guébriant Chef d'Escadre
L'Intrepide	74	815	
Le Glorieux	74	815	
Le Thesee	74	815	
L'Heros	74	815	
Le Robuste	74	815	
Le Magnifique	74	815	
Le Juste	70	800	
Le Superbe	70	800	
Le Dauphin	70	800	
Le Dragon	64	750	
Le Northumberland	64	750	
Le Sphinx	64	750	
Le Solitaire	64	750	
Le Brillant	64	750	
L'Éveille	64	750	
Le Bizarre	64	750	
L'Inflexible	64		
L'Hebe	40		
La Vastale	34		
L'Agrette	36		
Le Calypso	16		
Le Prince Noir, a small vessel to look out			

The above Ships were all in company when the action began, except the Hebe Frigate.

AGC/V

Figure 49 NMM AGC/5/7

List of Ships with Sir Edw. Hawke Nov. 20. 1759.

Ships that joined Sir Edw. Hawke between Ushant & Action

Ships	Guns	Men	Commander
Royal George	100	880	Sir Edw. Hawke Capt. Campbell
Union	90	770	Sir Chas. Hardy Capt. Evans
Duke	90	750	Capt. Graves
Namur	90	730	Capt. Bueche
Mars	74	600	James Young Esq. Commodore
Wardright	74	600	Sir John Bentley
Hercules	74	600	Capt. Fortescue
Torbay	74	700	Honble Capt. Heppel
Magnanime	74	700	Right Honble Lord Howe
Resolution	74	600	Capt. Speke
Hera	74	600	Honble Capt. Edgcumbe
Swiftsure	70	520	Sir Tho. Stanhope
Dorsetshire	70	520	Capt. Denis
Burford	70	520	Capt. Gambier
Chichester	70	520	Capt. Willett
Temple	70	520	Capt. Mack. Shirley
Revenge	64	480	Capt. Storr
Eloise	64	480	Capt. O'Bryan
Kingston	60	400	Capt. Shirley
Intrepid	60	420	Capt. Mapleden
Montague	60	420	Capt. Rowley
Dunkirk	60	420	Capt. Digby
Defiance	60	420	Capt. Baird
Rochester	50	350	Capt. Duff
Portland	50	350	Capt. Arbuthnot
Faulkland	50	350	Capt. F. S. Drake
Chatham	50	350	Capt. John Lockhart
Minerva	32	220	Capt. Flood
Venus	36	240	Capt. Harrison
Vengeance	28	200	Capt. Highingale
Coventry	28	200	Capt. Burslem
Maidstone	28	200	Capt. Diggo
Sapphire	32	220	Capt. Strachan

Figure 50 NMM AGC/5/7

Annexe XVI : Instructions pour le recrutement dans l'armée de terre Britannique et Mandat de recrutement

Recrutement

Chaque détachement de recrutement sera constitué d'un officier sous-commission, un sergent, un caporal, un joueur de tambour et deux soldats.

Instructions de Recrutement

Pour l'A.B du ___ Régiment d' Infanterie, commandé par _____, le ___ jour
de _____ 17_____

1. Vous ne devez pas recruter aucun homme qui n'est pas un protestant natif de Grande-Bretagne. Si tout Irlandais ou étranger, qui sera approuvé par erreur et sera découvert dans les trois mois après avoir rejoint le régiment, il sera renvoyé à vos frais, s'il est en mesure de faire apparaître que l'Officier avait des raisons de le soupçonner.
2. Vous ne devez pas enrôler aucun homme en dessous de l'âge de _____ ni au-dessus de l'âge de _____ sauf s'il a déjà servi dans l'armée, auquel cas il sera accepté s'il ne dépasse pas l'âge de _____. Aucun homme qui aura été fouetté ou chassé d'aucun régiment ne devra être recruté, si un tel est trouvé, dans les trois mois après avoir rejoint le régiment, il sera renvoyer à votre perte.
3. Vous ne devez pas enrôler aucun homme en dessous de la taille de 5 pieds _____ sans ses chaussures, ou qui n'a pas les membres droits, les épaules larges, une bonne tête et qui est bien fait de toutes les façons. De plus, vous ne devrez pas recruter aucun homme sans cheveux, qui est maigre, ou qui aurait des défauts dans ses genoux.
4. Vous prendrez un soin particulier d'avoir toutes vos recrues examinées avec soin par un chirurgien, car tout homme qui aura l'apparence d'avoir une rupture, un os cassé, les jambes lourdes, des brûlures à la tête, des ulcères, ou des plaies sur toute partie de son corps, d'anciennes blessures mal soignées, ou aucune infirmité sur le corps ou les

membres ne devra pas être approuvé pour le service, mais seront renvoyés à vos frais, si découvert dans les trois mois après avoir rejoint le régiment. Si vous deviez découvrir que votre sergent, caporal ou tout autre homme de votre détachement, savait que toute recrue était atteinte d'une des afflictions ci-dessus et vous l'avait caché, il sera passé en cour martiale et sévèrement puni.

5. Toute recrue devra être attestée devant un magistrat, un reçu écrit au dos de leur attestation devant témoin pour le versement de leur prime à l'engagement. Tout homme de votre détachement qui recrutera un homme pour vous devra recevoir 5 shillings pour encouragement. Les attestations des hommes enrôlés devront être envoyés au régiment par le sergent ou le caporal qui amènera les recrues au quartier général du régiment et il le remettra à l'officier commandant.
6. Vous ne devez pas enrôler aucun flâneur, vagabonds, rétameurs, ramoneurs, charbonniers ou marins, mais essayer de recruter des hommes nés et élevés dans la région où vous recruterez.
7. Pour chaque recrue qui sera approuvée par le régiment, il vous sera donné la somme de _____ sur la somme ne devant pas dépasser _____ qui sera donné à la recrue comme prime d'engagement.
8. Le fond non-effectif paiera les dépenses réelles et la prime d'engagement de toutes les recrues qui mourront avant de rejoindre le régiment, si la date de leur mort et la somme exacte de la prime à l'engagement est inscrite et certifiée au dos de l'attestation
9. Il ne devra pas être envoyé (au régiment) moins de _____ recrues à la fois, ils devront marcher sous la conduite d'un sergent ou d'un caporal avec l'argent pour leur subsistance.
10. Vous devrez prendre soin que les recrues se fournissent avec leur prime à l'engagement, des sous-vêtements, chaussures, bas etc. un formulaire de leurs nécessités devra être envoyé avec votre signature au régiment et aussi un formulaire décrivant le nom, l'âge, la taille et le comté de résidence de chaque recrue etc.
11. Toute subsistance donnée aux recrues avant qu'elles aient rejoint le régiment devra être chargé séparément des primes de recrutement.

Quand vous arriverez au lieu où vous ferez le recrutement, vous écrirez au Commandant en chef au quartier général du régiment pour lui faire savoir. Vous ferez de même si vous changez de lieu. Aucun Sergent, Caporal, Fifre, ou Soldat, une fois enrôlé dans ce régiment, ne devra être libéré, sauf en suivant les règles des Articles de guerre.

Quand vous enverrez les recrues au régiment, vous devrez en informer l'Agent par lettre en joignant un état de vos comptes

N.B. Quand des ordres sont donnés pour le recrutement de garçons comme tambour ou fifre, ils devront être ajoutés aux certificats ; quand l'officier Commandant le jugera approprié, ils seront ajoutés aux rangs et serviront comme soldats, sans avoir droit à d'autre prime à l'engagement ».

Le mandat de recrutement

Dans son ouvrage sur l'armée, Thomas Simes reproduit également le texte d'un mandat de recrutement qui porte le titre de *Beating Order*,

« Par la présente, vous êtes autorisé, par battement du Tambour, ou de toute autre façon, de recruté dans tout comté ou partie de notre royaume de Grande-Bretagne, autant de volontaires qu'il sera nécessaire pour remplir les différences compagnies de notre régiment d'infanterie placé sous votre commandement jusqu'au nombre accordé lors de sa création. Vous devrez vous assurer du recrutement desdits volontaires qui marcheront sous les ordres d'officier sous-commission ou de sous-officiers, en nombre et aux lieux que vous jugerez appropriés. Tous les magistrats, juges de paix, constables et tout autre membre de nos officiers civils qui seront concernés, sont par la présente sommé de vous fournir assistance pour fournir des logements, réquisitionnés des transports ou de toute autre façon qui sera nécessaire. Cet ordre restera en force pour 12 mois après la date ci-dessous et pas pour plus longtemps.

Donné à notre cour de St James, le ____ jour de _____ 17 _____ en l'année de Notre Règne »³¹

³¹ Op cit, Thomas Simes, *The Military Guide for Young Officers*, pp 205-2010

Annexe XVII : Instructions de recrutement dans la Royal Navy

« De par les Commissaires pour l'Exécution du Bureau du Lord Grand Amiral de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Instructions additionnelles pour les Lieutenants nommés dans un tender pour procurer des marins pour le Service de Sa Majesté.

Alors que vous êtes nommés à bord du Tender _____ ; dans le but de procurer des marins pour le Service de la Flotte de Sa Majesté, vous êtes par la présente requis et ordonné d'observer les instructions suivantes, en additions de celles qui vous sont donnés par les mandats d'impressment.

- I. Vous devez vous assurer de toujours avoir à bord une quantité suffisante de provisions ainsi qu'un nombre suffisant de vêtements, couchages et hamacs pour l'usage des hommes venant d'être levés ; et de les demander en temps utile à qui de droit quand il y en aura besoin.
- II. Vous devrez vérifier que les canons, les armes légères et les munitions soient toujours en ordre. Pour cela, votre Capitaine devra vous laisser avoir un armurier ou un assistant armurier à bord du tender, s'il peut fournir un des deux. Et les principaux Officiers de l'Ordonnance ayant représenté que les maître des Tender avaient été très négligent dans l'entretien des armes légères, alors qu'ils ont de l'huile pour les nettoyer et un coffre pour les conserver, vous devrez vous assurer à bord des Tenders qu'elles soient huilées et entreposés dans des coffres quand elles ne sont pas utilisées et faire dire au maître du tender que le Navy-Board est ordonné de stoppé sa paye jusqu'à ce qu'il produise un certificat de l'Ordonnance Office prouvant qu'il a retourné les armes et munitions dans un état aussi bon qu'un usage raisonnable des armes le rendra possible.
- III. Vous devez vous assurer que le maître du tender fournisse ce qui sera nécessaire pour construire des plateformes afin que les hommes puissent s'allonger dessus en accord avec son contrat avec le Navy Board et ainsi ils ne seront pas forcés de dormir sur des tonneaux ou le ballast au détriment de leur santé et si le maître est négligent ou refuse, vous devrez en informer le Navy-Board.
- IV. Votre Capitaine ayant reçu l'instruction de mettre à bord du tender un assistant chirurgien et une partie des médicaments du chirurgien pour les soins des marins envoyez avec vous et des hommes levés qui seraient malades ; assurez-vous que

l'assistant en question soit constamment à bord du tender. Vous êtes strictement instruit de ne pas envoyer aucun homme malade dans des quartiers à terre, quand il n'y aura ni agents ni chirurgiens pour prendre soin d'eux, seulement quand le cas le rendra absolument nécessaire, vous devrez le placer dans des quartiers adaptés à sa condition pour la somme de 12 pence par jour et sous les soins d'un chirurgien ou apothicaire compétant, qui seront payés six shillings et huit pence par hommes. En cas de décès, vous devrez vous assurer qu'ils soient enterrés avec dignité autant que dix shillings par hommes permettront. L'argent sera versé par les Commissaires pour les marins malades ou blessés et dans le même temps leur fournir une liste contenant le nom des hommes que vous avez laissé à terre avec un compte du moment où ils ont été laissés à terre, quand ils sont revenus à bord ou quand ils ont péri avec un reçu de chaque personne ayant reçu de l'argent pour prendre soin d'eux, attestés par le maître du tender et l'assistant du chirurgien portant au bas, votre signature, celle du maire et de l'assistant chirurgien assurant la véracité de chaque article.

- V. Vous devez vous rendre au port de _____ et rendre visite au Maire ou au Magistrat en chef pour lui faire savoir que vous avez été envoyé par nous pour lever des marins pour Sa Majesté et lui demander son assistance. Vous êtes strictement chargé d'agir avec discrétion dans l'exécution de votre mandat d'impression, dans le but de ne pas donner de juste cause de plainte, de la part des Magistrats ou des habitants.
- VI. Vous devez vous employer avec diligence à procurer des volontaires ou à presser les marins qui ne voudraient pas entrer volontairement dans le service, à la fois à terre et dans la marine marchande n'ayant pas reçu de protection
- VII. Vous êtes libre de vous rendre dans tous ports adjacents ou il y aurait une possibilité de trouver des marins. Mais si vous trouvez qu'il n'y a que peu de marins disponibles, vous être strictement instruit de ne pas perdre votre temps, mais de sortir en mer et de croiser sur la cote voisine afin de rencontrer des navires marchands et trouver des marins s'ils ne sont pas protégés. Vous devez toutefois revenir une fois par _____ à _____ pour vous renseigner s'il y a de nouveaux ordres pour vous et d'envoyer vos comptes et votre journal comme requis par le XIe article de ces instructions.
- VIII. Quand vous placerez des hommes sur un navire marchand pour remplacer des hommes pressés vous devrez leur donner un billet d'absence pour le temps que vous

jugerez nécessaire à leur retour, soit à leur navire, soit au tender selon ce que vous penserez le mieux.

- IX. Si tout marin apte pour le Service de Sa Majesté vous est envoyé par ordre des Magistrats Civils ou par le Collecteur des droits et douanes, vous devrez les accepter et donner un reçu à la personne concernée ; mais vous ne devrez pas accepter de garçon ou d'infirmes, ou toute autre personne qui ne serait pas apte au service.
- X. Vous devez prendre soin que tous les hommes à bord soient logés aussi bien que le vaisseau le permettra et qu'ils reçoivent la pleine ration de provision prescrite par Sa Majesté et si plat est si petit qu'un service n'est pas suffisant, d'en ordonner un second ou plus.
- XI. Vous devrez une fois par semaine envoyer à notre secrétaire un journal de vos actions avec un compte des hommes trouvés durant la semaine et le nombre total d'hommes levés à bord et soyez précis dans vos annonces d'hommes s'étant échappés du tender et comment cela s'est passé. Le journal doit être envoyé de façon qu'il nous arrive un lundi.
- XII. Vous ne devez pas libérer des hommes d'aucune façon et sous aucun prétexte sans nos ordres.
- XIII. Quand vous aurez un nombre d'hommes suffisant et que votre vaisseau pourra facilement transporter, vous devrez retourner sans perdre de temps au port où votre navire se trouvera et demander au Commandant en chef comment disposer des hommes.
- XIV. Quand vous délivrerez les hommes levés au Commandant des navires de Sa Majesté vous devrez également fournir une liste de leurs noms et du moment où ils sont entrés dans le service afin que leur paye leur soit donnée à partir de ce moment-là.
- XV. Vous devrez finalement observer que votre diligence, votre efficacité et le nombre de marins levés seront bien pris en compte et si vous avez rempli votre vaisseau avec des hommes non aptes au service ou si vous avez pris soin de ne lever rien que de personnes aptes. »³²

« Vous êtes par la présente ordonné et instruit de vous rendre à Brideford et ferez de votre mieux pour trouver des marins, ainsi que les lieux avoisinants, pour le Service dans la flotte de

³² CLE/4/1 Printed instructions for lieutenants approached to procure seamen, 1760

Sa Majesté, en accord avec le mandat d'impressionnement que vous recevrez et les instructions suivantes.

- I. Vous devrez vous présenter au Magistrat en chef et lui faire savoir que vous suivez nos ordres pour ce service et que vous désirez son assistance dans l'exécution de cette mission. Vous devrez vous conduire avec le respect et la déférence appropriée ainsi qu'aux autres magistrats civils. Vous devrez également faire tout votre possible, en accord avec l'exécution de votre mission pour cultiver de bonnes relations avec les autorités civiles.
- II. Vous devrez former un gang composé des volontaires que vous pourrez trouver ou en cas de besoin en engageant le nombre d'hommes nécessaire pour le salaire de 18 pence par jour en plus des fonds alloués dans les instructions imprimées pour vous permettre de remplir votre mission.
- III. Vous devrez observer tous les ordres que vous recevrez du commandant de tout navire ou vaisseau de sa Majesté qui seraient au port ou proche du port ou vous serez employés. Si un lieutenant devait se trouver sur place dans un tender, vous devrez coopérer avec lui dans l'exécution de son service. S'il est sénior à vous, vous devrez suivre ces instructions qu'il vous donnera par écrit.
- IV. Vous devrez mettre les hommes que vous trouverez à bord de tout Navires, Vaisseaux ou Tender qui serait sur votre chemin et quand elle quittera le port vous devrez fournir à son commandant une liste contenant le nom des hommes que vous avez placé à son bord ainsi que le moment de leur entrée dans le service afin que leur paye leur soit versée à partir de ce moment.
- V. S'il ne devait pas y avoir de Vaisseau ou de Tender de Sa Majesté sur votre chemin, vous devrez demander au Magistrat approprié de mettre les hommes pressés en sécurité de la meilleure façon, ou s'il n'y a pas de lieu sécurisé, vous devrez louer un lieux et y poster une garde jusqu'à ce qu'un vaisseau ou tender puisse les accueillir.
- VI. Vous devrez subvenir aux besoins des hommes que vous trouverez (en plus des hommes de votre gang) pour six pence par jour et par hommes jusqu'à ce que vous ayez la possibilité de les placer à bord d'un navire ou d'un tender.
- VII. Vous devrez prélever les fonds nécessaires à l'exécution de votre mission en prenant soin d'être aussi frugal que possible et vous devrez vous assurer d'avoir des reçus pour l'argent que vous payerez.

- VIII. Pour vous permettre de poursuivre au mieux votre mission, vous êtes libre d'employer un clerc et de le payer soixante-dix shillings par semaine.
- IX. Et pour votre peine à bien mener l'exécution de ces instructions, vous recevrez une paye de cinq shillings par jour (en plus de la somme mentionnée dans les instructions imprimées pour les lieutenants et neuf pence par mile pour vos frais de voyage³³).

³³NMM ADM/A/2525

Annexe XVIII : La relative clémence face aux déserteurs

« Ordre pour faire tire au billet 8 matelots déserteurs

De par le Roi

Sa Majesté ayant été informé que le Conseil de guerre tenu à Rochefort le 26 du mois dernier a condamné à trois ans de Galères le nommé François Trebuchet, Jean le Maistre, Mathieu Gasché, Jean Bournac et Leonard Campagne, matelots déserteurs des vaisseaux *le Solide* et le *Cheval Marin*, et estimant que l'exemple d'un des matelots suffira pour contenir les autres dans leur devoir, Elle veut et ordonne qu'ils tirent au billet et que celui auquel le billet noir tombera subisse la peine portée par ledit jugement et soit attaché à la première chaine qui partira de Bordeaux pour Marseille. Se réservant de faire grâce aux autres enjoint Sa Majesté au sieur Begon intendant de la Marine audit port de Rochefort de tenir la main à l'exécution du présent ordre de fait. »

Archives de la Marine, volume B² 88, fol 41

On voit grâce à ce texte, une relative clémence faites aux marins déserteurs en France. En effet seul un condamné sur huit va réellement subir la peine prévue par la cour martiale. Cette disposition peut s'expliquer par le besoin de marin en France. Ce document n'est qu'un exemple et ne signifie pas qu'il n'y eut que 8 condamnation pour désertion.

Toutefois, ce besoin en homme qui débouchait sur cette relative clémence face aux déserteurs pouvait poser un problème, car elle ne dissuadait pas réellement les marins de s'enfuir du service.

Annexe XIX : Copie de la lettre de M. Eustache, commissaire des classes à Granville, à M. Mistral, commissaire général des ports et arsenaux de la marine, ordonnateur en Normandie

À Granville, le 4 juin 1780,

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous rendre compte que les nommés François Carteret de Cressey en Bourgogne et Jacques Julien Quereneur de Landerneau, levés au Havre pour le port de l'Orient les 20 et 23 mai dernier, avec chacun seulement 16 deniers de conduite viennent de se présenter à mon bureau, pour y toucher et y demander un supplément de conduite pour joindre leur destination, représentant avoir dépensé sur la route ce qu'ils avaient touché au Havre soit pour y vivre et se donner des souliers ou autres hardes, n'ayant voulu céder à leurs demandes, ils ont jeté avec humeur leurs ordres dans le bureau et ont sorti en disant qu'ils ne joindraient pas, les ayant fait arrêter, et mettre en prison, je les y garderay jusqu'à ce que vous ordonnés de ce que je dois faire à leur égard, je vous observeray qu'ils m'ont répété plusieurs fois qu'ils aimoient mieux pourrir en prison que d'être obligés de mandier ou de voler sur les chemins pour se procurer leur subsistance.

Je suis & . Signé Eustache

Pour copie

Mistral

Archives de la Marine, C⁴ 145.

Annexe XX : Affiches de recrutement naval en Grande-Bretagne



Figure 4 ADM/B/165, NMM Greenwich

All Gentlemen, Seamen, Seafaring men, or able bodied landmen

That love their country, and the present happy establishment, and are laudably desirous to increase and maintain the Honour, Liberty, Trade and Riches of these kingdoms now and for Ages to come, at this time, when we may be assured our base and perfidious enemies will exert their utmost efforts to distress us and to recover the many Losses and Defeats that they have suffered through the Glorious Success of our arms by Sea and Land. If our Country-Men will still persevere in their Honesty and Bravery by Voluntarily entering into his Majesty's Sea or Land Service, we may with justice promise ourselves a continuation of good fortunes, and at last force those very Enemies who sought by an invasion to enslave and reduce us to the lowest Ebb of Fortune to sue for such a Peace and upon such Terms as our Ministry in their great Wisdom shall find most advantageous to the interest of These Kingdoms.

All Seamen may be assured to immediate Preferment in his Majesty's Ships of War according to their Station and Abilities in the Merchants Service; and all able bodied Landmen will have it in their powers to Push their Fortunes that are inclined to enter his Majesty's Sea Service; Therefore, let them repair to _____ at the Sign of _____ in London-Derry, or on board of his Majesty's tender, the Jane and Barbara, Lieutenant Dougherty Commander now lying of the ship Quay

Many who are not acquainted with the Navy are terrified with the Thoughts of ill Usage, which are chiefly owing to the vile Insinuations and Reports of the Enemies of our Constitution, possibly there might have been some instances of that Nature, perhaps too many; but the Legislative Power through its great Wisdom has taken great Care to correct all abuses of that Nature, and great allowances are made for faults that do not proceed from a base and cowardly Nature, and any Officer would justly be abhor'd for acting in a Tyrannical way, by an Inferior of what degree so ever.

Now there is no of Sects or Parties of English, Scotch or Irish, but as one Man we are all ready to stand up in Defence of our Country, and pursue the Common Interest with our Lives and Fortunes.

As an Encouragement for Seamen and others to Enter Voluntarily, the Corporation of London-Derry and other Gentlemen in and about the same (as a mark of Love and Loyalty for the best of Kings, and the best of Governments) will through their Great Generosity give Twenty English Shillings to every Seaman and Fifteen English Shillings to every Landman over and above His Majesty's Royal Bounty by Proclamation of Five Pounds English to every Able Seaman and Thirty Shillings to every Ordinary Seaman or Landman

Volunteers will be intitled to the remains of their Wages becoming due to them after the Third Muster in England, and to their pay every Six Months, and will be enabled to remit the Same to their Relations or Friends, without any Expence, however Distant they may be from them.

All Seamen or others that have Deserted and are Sensible to the Wrong they have done their Country, upon their Re-entering with the said Lieutenant Dougherty, will have a Free Pardon, and be intitled to all the Wages due to them, and be received into Favour

N. B, Slop Cloaths and Beds are already Provided for Volunteers, and Carriage for Bed and Chest with Conduct money will be Allowed

GodSaveTheKING.

« Tous les Gentilshommes, marins, gens de mer, ou terriens sains de corps

Qui aiment leur pays, et le système actuel et qui sont désireux t'augmenter et de maintenir la Liberté, le Commerce et la Richesse de ces royaumes, maintenant et pour les Ages à venir,

en ce moment, quand ils peuvent être assurés que nos ennemis, bas et perfides vont exercer leurs plus grands efforts pour nous atteindre et se remettre des nombreuses pertes et défaites qu'ils ont souffert grâce au Glorieux succès de nos armes sur mer comme sur terre. Si les hommes de ce pays persévèrent leur honnêteté et leur bravoure en s'engageant volontairement dans le Service de Sa Majesté sur Terre ou sur Mer, nous pouvons avec justesse nous promettre une continuation de nos bonnes fortunes et enfin forcé, qui ont cherché par une invasion à nous réduire au plus bas, à demander la paix aux termes qui notre ministre dans sa grande sagesse trouvera les plus avantageux dans l'intérêt de ces Royaumes.

Tous les marins seront assurés d'être immédiatement préféré sur les navires de guerre de Sa Majesté en accord avec leur poste et capacités dans le Service Marchand ; et tous les Terriens sain de corps auront en leur pouvoir de pousser leur fortunes s'ils sont inclinés à entrer au Service de Sa Majesté ; ainsi venez à _____ à l'enseigne de _____ à Londonderry ou à bord du Tender de Sa Majesté, le Jane et Barbara, sous le commandement du Lieutenant Dougherty, qui est sur les Quais.

Beaucoup qui ne sont pas familier avec la marine sont terrifiés avec l'idée de mauvais traitement, qui viennent principalement des vils insinuations et rapports des ennemis de Notre Constitution, il y a possiblement eu des actions de cette nature peut être de trop nombreuses , mais le pouvoir législatif à travers sa grande sagesse, a pris soin de corriger les abus de cette nature et une grande clémence est accordée pour toutes les fautes qui ne sont pas de nature basse ou lâche et un officier sera justement méprisé pour avoir agi de façon tyrannique sur un quelconque inférieur.

Maintenant, il n'y a plus de Sectes ou de Partis Anglais, Ecosais ou Irlandais, mais comme un seul homme nous devons tous nous élever pour défendre notre Pays et poursuivre l'Intérêt Commun avec nos vies et nos fortunes.


Comme encouragement pour les marins et les autres pour entrer volontairement, la Corporation de Londonderry et d'autre Gentilshommes (comme marque d'affection et de loyauté pour le meilleur roi et le meilleur des gouvernements) vont grâce à leur grande générosité donner vingt Shillings Anglais à tous marins et quinze Shillings Anglais à tous Terrien en plus de la prime royale de cinq Livres Anglaises au marins qualifiés et trente Shillings à tous les marins ordinaires ou les terriens.

Les volontaires auront le droit au reste leurs gages après le troisième rassemblement en Angleterre, et à leur paye tous les six mois, et pourrons la faire verser à leurs familles ou relations, sans aucuns frais quel que soit la distance.

Tous les marins ou autres qui auraient désertés et se rendraient compte du tort qu'ils ont fait à leur pays, recevrait un pardon sans condition s'ils se rendent au Lieutenant Dougherty et recevront les gages qu'ils leur sont dus et seront reçus avec faveur.

N. B. Le vêtement et couchage sera donné aux volontaires avec un coffre et de l'argent pour le déplacement.

Dieu Sauve le Roi »



All True-Blue
BRITISH HEARTS OF OAK
 Who are able, and no doubt willing, to serve their Good
KING and COUNTRY
 ON BOARD OF
 His Majesty's **SHIPS,**
 Are hereby invited to repair to the Roundabout
 Tavern, near New Crane, Wapping, where they will find
Lieut. JAMES AYSCOUGH,
 Of the **BELLONA,**
 Who still keeps open his right real Senior, General and Royal,
Portsmouth Rendezvous,
 For the Entertainment and Reception of such
Gallant S E A M E N
 Who are proud to serve on board of the Ships now lying at
 Portsmouth, Plymouth, Chatham and Sheerness,
 Under the **COMMAND** of
 Vice-Admiral Geary, Rear-Admiral George Lord
 Edgcumbe, and Commodore Hill; viz. The

Centaur	74	Prince of Wales	74	Bell-Isle	70	Portland	54
St. Antonio	74	Defence	74	Buckingham	64	Minerva	32
Bellona	74	Temeraire	74	Achilles	ditto	Rainbow	44
Ajax	74	Fame	—	Yarmouth	—	Cerberus	28
Arrogant	74	Prudent	74	Rippon	—	Mercury	20
Hero	74	Ramallies	ditto	Firm	64	Garland	24
Cornwall	ditto	Albion	—	Augusta	—	King's Fisher,	16

With a Number of Frigates and Sloops at the above Ports.
 Lieut. Ayscough will be damn'd happy to shake Hands with any of his old Ship-mates in particular, or
 their jolly Friends in general.—Keep it up, my Boys!—Twenty may play as well as one.
 Able Seamen will receive Three Pounds Bounty, and Ordinary Seamen Two Pounds, with Conduēt-Money,
 and their Chests, Bedding, &c. sent Carriage free.
 N. B. For the Encouragement of **DISCOVERING** Seamen, that they may be impressed, a **REWARD** of Two Pounds will be
 given for Able, and **THIRTY SHILLINGS** for Ordinary Seamen.
 Success to His Majesty's **NAVY!** With Health and Limbs to the Jolly Tars of Old England—**JAMES AYSCOUGH**
GOD SAVE THE KING.

Printed by **R. HILTON,** in **WELLCLOSE-SQUARE**

Figure 6R Hilton, All true-blue British hearts of oak 1775, National Maritime Museum, 659.133.1:355.216:094



THREE MEN FOR THE
NAVY.

WANTED

*For the Townships of Chipping, Dutton,
And Clayton-le-Dale,*

THREE ABLE-BODIED
Seamen or Landmen,

TO serve in his Majesty's NAVY during the present War only; and as the Time for accepting such Volunteers expires on *Wednesday next, the 14th of December*, it is hoped that no True-Born BRITISH TAR will lose so favourable an Opportunity. Such as make an immediate Application will be preferred, and over and above a handsome Bounty, will be entitled to, and receive, Advantages superior to any other Service, viz. The Families and Friends of Volunteers will receive Monthly Pay, and the Volunteers themselves will have a bountiful Supply of CLOATHING, BEEF, GROG, FLIP, and STRONG BEER, also a Certainty of PRIZE-MONEY, as the Men entered for this Service will be sent to Capture

The Rich Spanish Galleons,

and in Consequence will return loaded with DOLLARS and HONOURS, to spend their Days in PEACE and PLENTY.

H U Z Z A!!!

↳ BOUNTY will be paid by applying to JOHN SWINGLEHURST, of *Chipping*; THOMAS DEWHURST, of *Dutton*; and JAMES HIGGS, of *Clayton-le-Dale*.

BLACKBURN: J. WATERWORTH, PRINTER.

Figure 7 J. Waterworth, Three men wanted for the Navy, c 1796, Musée de la Marine, Greenwich, 659.133.1:355.216:094

« RECHERCHE TROIS HOMMES POUR LA MARINE ;

Pour les Cantons de Chipping, Dutton, Et Clayton le Dale, trois marins ou terriens, pour servir dans la NAVY de Sa Majesté pendant la présente guerre seulement, et le délai pour accepter ces volontaires expire mercredi prochain, le 14 Décembre, il est à espérer qu'aucun vrai fier marin britannique ne manquera une telle opportunité. Si bien qu'une application immédiate sera préféré, et le marin aura le droit et recevra une forte prime ainsi que des Avantages supérieurs à tout autre service, à savoir : Les familles et amis des bénévoles recevront des versements mensuels, et les volontaire recevront de larges rations de VETEMENTS, BOEUF, GROG, BIÈRE FORTE mais aussi, la certitude de part de prises, car les hommes engagés dans le service seront envoyés capturer les riches galions espagnols, et en conséquence reviendront chargés de Dollars et d'honneur, si bien qu'ils pourront finir leurs jours en paix et dans l'abondance.

HUZZA! BOUNTY seront payés en appliquant à les primes seront payés par JOHN Swinglehurst, de Chipping; THOS DEWHURST de Dutton et James HIGGS, de Clayton le Dale ».

Annexe XXI : Les codes sur l'esclavage en Virginie

Un Acte concernant les serviteurs et les esclaves 1705

1. De par le gouverneur, le conseil des bourgs de cette assemblée générale et de par leur autorité, Tous les serviteurs importés dans ce pays sans acte, si lesdits serviteurs sont des Chrétiens et de filiation Chrétienne et s'ils sont au-dessus de dix-neuf ans d'âge ils ne pourront le rester que jusqu'à leurs vingt-quatre ans et pas plus.
2. Tout servant ainsi précédemment décrit devra être conduit devant la cour du comté dans les six mois suivant leur arrivée dans cette colonie, pour avoir son âge définis par la cour. Autrement, il ne pourra rester un serviteur plus longtemps que la période de cinq ans coutumière, même s'il est beaucoup plus jeune que dix-neuf ans. L'âge des dits serviteurs définis par la cour devra être inscrit dans les registres de ladite cour pour être considéré comme l'âge véritable des dits servants en relation avec le temps de service précédemment décrit.
3. Lors de la vente d'un serviteur, celui-ci prétendra avoir un acte, le maître ou propriétaire d'un tel serviteur, dans le but de découvrir la vérité, pourra le conduire devant un juge de paix et si ledit serviteur ne peut pas fournir l'acte à ce moment, mais continue à prétendre qu'il le possède, alors, le juge de paix devra lui assigné deux mois pour le produire. Si après ce temps le serviteur n'a toujours pas produit l'acte, il sera décidé qu'il n'y en a jamais eu un ce qui l'empêchera de faire une revendication en utilisant un acte.
4. Tout serviteur importé dans ce pays par mer ou par terre et qui n'était pas un chrétien dans son pays d'origine (à l'exception des Turcs et Maures, par amitié de sa Majesté et d'autres qui pourront apporter la preuve d'avoir été libre en Angleterre, ou dans tout autre pays chrétien avant leur transport) seront considéré comme Esclaves et ce faisant pourront être acheté et vendus même en cas d'une conversion au Christianisme après cela.

5. Si une quelconque personne importerait dans cette colonie et vendrait comme esclave toute personne ou groupe de personnes qui était libre dans tout pays, île ou plantation Chrétienne, le dit importateur ou vendeur devra annuler la vente et payer, au propriétaire dont l'esclave devra retrouver sa liberté, deux fois la somme qu'il aura reçu pour la vente de cette homme libre. Cela sera fait et enregistré devant une cour de justice en accord avec la loi commune et devant laquelle le défendant ne pourra pas témoigner à la barre.
6. Le fait qu'un esclave ait été en Angleterre ne constitue pas un élément suffisant pour le libérer de l'esclavage sans preuve qu'il ait été affranchi là-bas.
7. Tous les maîtres et propriétaires de serviteurs devront trouver et fournir à leurs serviteurs l'intégralité d'un régime alimentaire suffisant ainsi que des vêtements et logement appropriés tel que cela sera décrété par la cour du comté. Ils ne devront pas infliger des corrections immodérées, ni à aucun moment faire fouetter nu un Chrétien Blanc sans un ordre de la justice de paix. Et si malgré cela le dit maître ou propriétaire fera fouetter nu un blanc Chrétien, il devra payer la somme forfaitaire de quarante shillings à la partie plaignante qui seront recouverts avec des frais sous la demande du plaignant après dépôt de plainte si elle a été faite dans les six mois suivant ladite punition.
8. Tout serviteur (n'étant pas esclave) soit qu'il ait été importé soit qu'il se soit engagé volontairement ou qui le sera rendu par décision d'une cour ou sous la garde de l'Église, auront leurs plaintes reçues par la justice de paix qui si elle en trouve cause suffisante, elle pourra convoquer le maître pour répondre devant la cour. Toute plainte d'un serviteur pourra et sera reçue par la cour à tout moment par la cour du comté où il réside sans procédure formelle. Ladite cour aura le pouvoir et l'autorité à sa discrétion (après avoir convoqué le maître ou propriétaire si cela est jugé nécessaire) ce qui sera jugé approprié sur le plan de la nourriture, de l'habillement du logement ou de la punition. Si un quelconque maître ou propriétaire ne respecterait pas ladite décision de justice, après une seconde plainte dudit serviteur, il sera vendu aux enchères par le sheriff et après déduction des charges et frais, le reste de la somme pour laquelle le serviteur avait été vendu sera donné au vendeur.

9. Si tout serviteur nommé ci-dessus sera malade, faible ou d'une quelconque autre façon rendu incapable et ainsi qu'il ne pourra être vendu pour une somme suffisante pour couvrir les charges et frais, ladite cour pourra ordonner la paroisse de prendre soin dudit serviteur jusqu'à ce que son temps de servitude soit légalement terminé ou qu'il ait retrouvé suffisamment de forces pour que sa vente couvre les frais et charges. De plus, la cour pourra, de temps en temps, ordonner que les frais de veiller et soigner le serviteur en détresse sera prélevé sur les biens ou troupeaux du maître ou propriétaire.

10. Tout servant, qu'il le soit par importation, par acte ou qu'il ait été engagé ici, qui aura à se plaindre de mauvais usage auront leurs pétitions reçues par la cour, pour les gages ou leur liberté, sans procédure formelle.

11. Dans un souci de veillez sur les Chrétiens et pour l'usage de tous les serviteurs chrétiens, de part, l'autorité précédemment, décrétons qu'aucuns nègres, mulâtres ou indiens, même chrétiens, ou encore aucun Juifs, Maures ou Mahométans ou tout autre infidèle ne pourrons se procurer les services de serviteurs chrétiens ni aucun autre qui ne soit pas de leurs races ou religion ou encore ceux déclarés esclaves par le présent acte. De fait, dans le cas où une telle personne se procurerait les services d'un serviteur blanc, ledit serviteur serait immédiatement libéré et déchargé de tout temps de service qu'il aurait encore du. De même, toute personne qui aurait des serviteurs chrétiens et qui se mariait avec tout nègre, mulâtre, indiens, Juifs, Maures, Mahométans, aurait ses serviteurs déclarés libres *Ipsa Facto* et acquittés de tout service due à ce maître ou cette maîtresse.

12. Aucun maître ou propriétaire d'aucun serviteur ne devra durant le temps de service de ce dernier entrer dans aucune négociation pour augmenter son temps de service ou pour tout autre point concernant sa liberté, le profit personnel, sauf si cela est fait en présence et avec l'accord de la cour du comté. Et tout serviteur qui durant son temps de service obtiendra par voie de présent ou tout autre voie légale, des biens ou de l'argent, pourra jouir pleinement de leur propriété pour leur seul usage et bénéfice. Et si tout serviteur tombera malade ou faible durant son temps de service, son maître ne devra pas le

chasser, mais l'entretenir durant tout le temps de service restant, par coutume ou par ordre de la cour. Toutefois, si le maître ou propriétaire chassera ledit serviteur sous prétexte de le rendre libre, le serviteur sera pris en charge par la paroisse et ledit maître ou propriétaire devra payer dix livres de monnaie courante de Virginie à la paroisse du lieu où l'offense aura été commise, pour l'usage de la paroisse. Cette somme sera recouverte avec frais de justice par la cour et enregistré ; sans qu'aucune protection ni exception ne soit possible.

13. Alors qu'il a été considéré comme une bonne et louable coutume d'offrir aux serviteurs du maïs et des vêtements au moment de leur libération, rien de cette nature n'a jamais été rendu certain. Aussi il est maintenant prescrit par l'autorité précédemment décrite, que tout serviteur importé n'ayant pas reçu de gages annuels devra recevoir, au moment de la fin de son temps de service, de la part de son maître ou propriétaire, s'il est un homme dix « bushels » de maïs indien, trente shillings en argent ou une somme équivalente en biens et un mousquet en bon état valant au moins vingt shillings, s'il s'agit d'une femme, quinze « bushels » de maïs indien et quarante shillings en argent ou une somme équivalente en bien. Si le maître ou propriétaire refuse, il sera ordonné de payer par une cour de justice et la somme sera recouverte avec frais.

14. Tout serviteur devra durant tout leur temps de service obéir à toute commande juste et légale de la part de son maître ou propriétaire. Et tout serviteur qui résistera à son maître, sa maîtresse, ou son superviseur, ou usera de violence contre une quelconque de ces personnes, pour chacune de ces offenses se verra condamné à servir son maître ou propriétaire, un an de plus que le temps de service initialement du.

15. Aucune personne ne devra vendre, acheter ou recevoir d'un quelconque serviteur ou esclave, aucunes monnaies ou commodités, sans l'accord, la licence ou le consentement du maître dudit serviteur ou esclave. Toute personne qui contreviendra à cette règle en faisant affaire avec tout serviteur ou esclave sans accord ou licence sera emprisonné un mois calendaire sans possibilité de liberté sous caution ou de payer sa libération. Il restera en prison jusqu'à ce qu'il puisse trouver une garantie financière sous la forme de biens à hauteur de la somme de dix livres de Virginie pour garantir son bon

comportement pour un an après sa libération de prison. Si une seconde offense est commise durant cette période, la garantie financière sera perdue et il devra payer au maître dudit serviteur ou esclave l'équivalent de quatre fois la valeur de ce qu'il a acheté, vendu ou reçu du serviteur ou esclave. Cette somme sera recouverte avec frais de justice et enregistré par une cour de la colonie et dominion de sa Majesté sans que personne ne puisse bénéficier de protection ou exemption.

16. De plus, toute personne ainsi coupable de faire affaire avec tout serviteur ou esclave sans accord ou licence du maître dudit serviteur ou esclave et qui ne délivrera pas immédiatement les biens et ressources nécessaires pour garantir sa bonne conduite sur un an comme prescrit dans l'article précédent, la cour le condamnera à recevoir sur son dos nu trente-neuf coups de fouets au poteau commun du comté. Après une telle sanction il sera délivré de l'obligation de fournir une garantie financière.
17. Dans les cas de lois pénales, là où toute personne libre est punissable par une amende, un serviteur sera puni par des coups de fouets à hauteur de vingt coups de fouets pour cinq cent livres de tabac ou cinquante shillings de monnaie courante, sauf si le serviteur coupable pourra trouver quelqu'un voulant payer l'amende. Dans ce cas, il sera ordonné par la cour de servir cette ou ces personnes après la fin du temps du à son maître, à hauteur d'un mois et demi par cent livres de tabac.
18. Toute femme serviteur qui aura un enfant bâtard par un nègre ou un mulâtre pendant les années où elle doit service à son maître ou propriétaire, devra immédiatement et avant l'expiration du temps du à son maître ou propriétaire payer à la paroisse dans laquelle l'enfant est né, la somme de quinze livres de Virginie, ou devra être vendu par la paroisse pour une période de cinq ans. Toute femme libre et chrétienne qui aura un tel bâtard par un nègre ou un mulâtre devra, avant qu'un mois ce soit écoulé après la délivrance de cet enfant, payer à la paroisse dans laquelle ledit enfant est né, la somme de quinze livres de Virginie ou être vendu par la paroisse pour une durée de cinq ans. Dans les deux cas, l'enfant sera placé en servitude jusqu'à ce qu'il est atteint l'âge de trente et un ans.

19. Et pour une plus grande prévention de cet abominable mixage qui pourrait augmenter dans cette colonie de sa majesté, par le fait que des Anglais, d'autres hommes blancs et des femmes se marient avec des nègres et des mulâtres. Ainsi il est prescrit par le présent code, qu'aucun Anglais, homme blanc, ou femme étant libre, ne pourra se marier avec un quelconque nègre ou mulâtre, homme ou femme, libre ou en servitude sous peine d'être condamné par la cour à six mois de prison, sans possibilité de liberté sous caution ou de rachat de sa liberté, et devra payer la somme de dix livres de Virginie à la paroisse.
20. Il est également prescrit, qu'aucun prêtre de l'Église Anglicane, ni tout autre prêtre, ni aucune personne ne devra marier un homme blanc avec une négresse ou mulâtre, ni aucune femme blanche avec un nègre ou mulâtre. Toute personne ainsi contrevenant à cette prescription devra payer une somme équivalente à dix mille livres de tabac, une moitié à la Reine³⁴, ses héritiers et successeurs, pour soutenir le gouvernement et l'autre moitié à l'informateur. Cette somme sera recouverte avec frais de justice et enregistré par une cour de cette colonie de sa Majesté, sans que personne ne puisse bénéficier d'une exemption ou d'une protection.
21. Afin d'éviter que les personnes pauvres ne puissent pas trouver d'emplois sous la suspicion d'être des serviteurs et également pour décourager les serviteurs de s'enfuir, tout serviteur au moment de la fin de son temps de service apparaitre devant la cour du comté ou il aura servi la fin de son temps et avec des témoignages suffisants aura sa liberté enregistrée et recevra un certificat garantissant que toute personne l'employant le fera sans danger par rapport à cette loi. Et s'il arrive que ledit certificat soit endommagé ou perdu, le clerc de la cour devra en fournir un nouveau et enregistré ce qu'il est advenu de l'ancien. Toute personne qui engagera ainsi un ancien serviteur devra garder le certificat et le garder jusqu'à la fin du contrat. Toute personne qui engagera un serviteur, par importation, contrat ou acte, sans le certificat précédemment décrit, devra payer le maître ou propriétaire dudit serviteur, soixante livres de tabac pour chaque jour où il aura accueilli ce fugitif. Cette somme sera recouverte avec frais de justice sans qu'aucune protection ou exception ne soit possible. Dans le cas où un fugitif fera usage d'un faux certificat, la personne qui l'a engagé ne pourra pas être tenu responsable par

³⁴ En 1705 le souverain en Grande-Bretagne était la reine Anne Ier

la loi, mais ledit fugitif devra payer une réparation pour le temps et les frais engagés et devra souffrir deux heures au pilori. La personne ayant forgé le faux devra payer dix livres de monnaie courante, la moitié à sa Majesté, héritiers et successeurs pour le soutien du gouvernement et l'autre moitié au maître ou propriétaire dudit serviteur, avec frais de justice devant une cour, sans qu'aucune protection ou exception ne soit possible. Et toute personne ayant ainsi créé un faux qui ne payera pas les dix livres et frais ou fournira une garantie de le faire sous six mois, recevra trente-neuf coups de fouets au poteau du comté et sera ensuite relevé de devoir payer les dix livres et frais.

22. Dans le cas où un serviteur sera engagé sur la production d'un faux certificat, mais qui ensuite niera avoir produit un tel certificat, la responsabilité reposera sur la personne l'ayant engagé de présenté ledit certificat et s'il ne le peut pas il sera soumis aux peines prévu par cette loi pour avoir abrité un fugitif.

23. Pour l'encouragement de capturer les fugitifs, il est prescrit par l'autorité de la présente assemblée, toute personne vivant dans un rayon de dix mille ou plus de la maison ou des quartiers où les esclaves et serviteurs sont logés sera autorisé par le public d'appréhender tout esclave ou serviteur en fuite et recevra une récompense d'une somme équivalente à deux cent livres de tabac. Si l'esclave ou le serviteur en fuite est appréhendé à une distance de plus de cinq miles et moins de dix, la personne qui l'appréhendera recevra une somme équivalente à cent livres de tabac. Cette somme sera versé par le public du comté et recouverte auprès du maître ou propriétaire pour le remboursement du public.

24. Tout nègre ou autre fugitif qui sera recapturé et ne parlant pas l'anglais, ne pourra pas, ou par son obstination ne voudra pas déclarer le nom de son maître ou propriétaire, la justice pourra ordonné que le dit fuyard sera conduit et maintenu en prison jusqu'à ce que son maître soit reconnu et qui après avoir payé les charges relatives à cet emprisonnement ou offrira une garantie de paiement ainsi que la récompense d'une somme équivalente à cent ou deux cent livres de tabac.

25. De plus, la justice de paix ordonnera que ledit fuyard reçoive par le constable autant de coups de fouets que ladite cour jugera nécessaire ne dépassant pas le nombre de trente-

neuf. Il sera ensuite conduit de constable en constable jusqu'à la maison de son maître ou à la prison du comté. Chaque constable devra appliquer la sentence et donner un reçu. Tout constable qui refusera d'appliquer la sentence ou de fournir un reçu devra payer une somme équivalente à deux cents livre de tabac à la paroisse dans laquelle ce manquement aura lieu, pour le soulagement des pauvres dans cette paroisse. Cette somme sera recouverte avec frais de justice par la cour, sans qu'aucune protection ou dispense ne soit possible. Ledit châtiment corporel n'empêchera pas le maître ou propriétaire dudit fuyard d'avoir leur propre satisfaction.

26. Tout serviteur ou esclave qui pendant sa fuite traversera la Grande Baie de la Chesapeake et qui sera conduit devant la justice de paix, ladite justice ne le confiera pas à un constable, mais au sheriff qui selon son mandat recevra le fuyard et le ou les transportera de l'autre côté de la baie et délivré à un constable là-bas. Pour sa peine, ledit sheriff recevra par le public cinq livre de tabac par serviteur ou esclave. Cette somme sera ensuite remboursée par le maître ou propriétaire.

27. Dans le cas où un serviteur fuyard aura franchi la baie de la Chesapeake, et continue plus avant s'éloignant de la baie, il sera alors confié à un constable puis passé de constable en constable jusqu'à ce qu'il soit conduit devant le sheriff d'un comté adjacent à la baie, qui devra alors suivre les prescriptions de l'article précédent.

28. Afin d'éviter tout délai pour le retour des fuyards, il est prescrit que tout sheriff ou personne représentant le sheriff qui utilisera les fuyards confiés à sa garde (pour être transporté de l'autre côté de la baie) pour travailler, devra payer le maître ou propriétaire dudit serviteur ou esclave mille livres de tabac, qui sera recouverte avec frais de justice par la cour, sans qu'aucune protection ou dispense ne soit possible.

29. Tout constable ou sheriff qui aura la charge dudit fuyard et qui verra ce fuyard s'échapper pourra être poursuivi en justice pour un recouvrement des dommages avec frais de justice.

30. Tout servant fuyard, pour lequel son maître ou propriétaire aura dû payer une récompense comme précédemment expliqué, devra servir son maître ou propriétaire après la fin de son temps de service à hauteur d'un mois calendaire et demi pour chaque cent livre payé. De plus il devra également servir le double du temps de ce qu'il aura été absent. Enfin il devra offrir une réparation à son maître ou propriétaire pour tous les frais de poursuite et de capture tels qu'ils en seront décidés par la cour à hauteur d'un an par tranche de huit cent livres de tabac ou proportionnellement pour les quantités plus ou moins importantes.
31. Le maître ou propriétaire desdits fuyards devront les présenter devant la cour dudit comté à la session suivant leur retour, autrement la cour pourra considérer la raison de ce délais et choisira à sa discrétion d'entendre ou de refuser la demande, sans possibilité d'appel en cas de refus.
32. Il est également prescrit, qu'aucun maître ou maîtresse ou superviseur de la famille ne devra permettre en connaissance de cause à un esclave ne leur appartenant pas d'être présent et de rester sur le territoire de sa plantation plus de quatre heures à la fois sans l'accord du maître, de la maîtresse ou du superviseur dudit esclave. Tout contrevenant devra payer une amende équivalente à cent cinquante livres de tabac à l'informateur, devant la cour de justice de paix du lieu où l'offense sera commise.
33. Tout serviteur fuyard qui sera condamné par la cour pour les charges relatives à sa poursuite et sa capture, qui pourra payer lesdits frais ou offrir garantie de les payer sous six mois et après satisfaction desdits frais, il sera libéré de devoir fournir une extension de service et le maître sera obligé de l'accepter.
34. Et si tout esclave résiste son maître, son propriétaire, ou toute autre personne qui sous leurs ordres corrigera et qui sera tué pendant cette correction, cela ne sera pas considéré comme un crime. Au contraire, le maître, le propriétaire, ou toute personne donnant ainsi cette correction sera libre et acquitté de toute punition ou accusation comme si l'incident n'avait jamais eu lieu. De même, tout nègre, mulâtre ou indien, libre ou esclave qui lèvera la main contre tout Chrétien n'étant pas nègre, mulâtre ou indien,

recevra pour chacune de ses offenses, prouvé sous serment, trente coups de fouets sur son dos nu tel qu'il en sera décidé par la cour de justice de paix di lieu où s'est produite ladite offense.

35. Il est également prescrit qu'aucun esclave ne devra être armé d'armes à feu, épée, matraque, couteau ou toute autre arme. De même, aucun esclave ne pourra quitter la plantation ni vivre sur une autre terre sans un certificat écrit de son maître, de sa maîtresse ou de son superviseur. Et pour tout esclave qui commettra une telle offense, il sera légal pour toute personne ou personnes de les appréhender et de les livrer au constable le plus proche ou au représentant de l'autorité du bourg qui sera alors requis, sans autre ordre ni mandat, de lui faire donner vingt coups de fouets sur son dos nu puis renvoyer dans sa plantation. De plus tout chevaux, bétail ou porcs qui appartiendra audit esclave sera saisi et vendu au profit de la paroisse ou ces chevaux, bétails ou porcs et le bénéfice utilisé pour le soulagement des pauvres de ladite paroisse. Enfin pour tout dommage causé par un esclave vivant dans un quartier ou il n'y a pas de superviseur Chrétien, son maître ou maîtresse sera tenu pour responsable des dommages comme si elles ou ils les avaient commis.

36. Il est également prescrit que le baptême d'un esclave ne le dispense pas de leur condition d'esclave et que tout enfant sera libre ou esclave en fonction du statut de sa mère.

37. Et dans le cas ou des esclaves en fuites se cacheraient dans les marais dans les bois ou tout autre place sombre, braconnant du gibier ou des porcs et commettant d'autres offenses préjudiciables aux habitants de cette colonie et dominion de sa Majesté, sous réserve de la réception d'informations sur lesdits esclaves, toute justice de paix du lieu ou lesdits esclaves commettront leurs méfaits, sera habilité et devra produire une proclamation contre lesdits esclaves avec leurs noms et celui de leurs maîtres s'il est connu et requérant leur immédiate reddition. Le sheriff dudit comté sera également habilité à prendre toutes les mesures qu'il jugera nécessaires pour leur appréhension. Ladite proclamation sera publiée le jour du Sabbat (dimanche) à la porte de toute église ou chapelle dudit comté par le clerc de la paroisse immédiatement après le service divin. Et dans le cas où tout esclave, qui fera l'objet de cette proclamation dument publiée sur

toute église ou chapelle, et qui ne retournera pas immédiatement chez son maître, il sera alors légal pour toute personne de tuer et détruire ces esclaves par tout moyen qu'il jugera nécessaire, sans accusation d'aucun crime. De plus, tout esclave fuyard ainsi précédemment décrit, qui sera appréhendé par le sheriff ou toute autre personne, il sera légal pour une cour de justice après demande du maître ou propriétaire d'ordonner la punition dudit esclave soit par démembrement (écartèlement), soit par toutes autres moyens n'attendant pas à sa vie, que la cour jugera approprié et qui terrifiera les autres de suivre un tel exemple.

38. De plus, pour tout esclave tué dans l'exécution de l'article précédent, ou mis à mort par la loi, le maître ou propriétaire dudit esclave devra être payé par le public.

39. Pour que la véritable valeur de tout esclave tué ou mis à mort comme précédemment décrit, après demande du maître ou propriétaire évaluera la valeur de l'esclave en monnaie et le clerc de la cour devra fournir un certificat portant la valeur susmentionné et demandé par le public.

40. Pour la bonne exécution de cet acte, aucun serviteur ni esclave ne pourra prétendre ignorer cet acte. Ainsi il est prescrit que les gardiens de toutes paroisses dans cette colonie et dominion de sa Majesté devront fournir une copie exacte de cet acte ; et que le clerc de la paroisse ou la personne chargée des lectures, devra au moment du premier sermon de septembre et de mars, juste après le service divin. Et le sheriff de chaque comté devra à la session de la cour du comté suivant le dernier jour de février publier cet acte à la porte du palais de justice. Tout sheriff qui fera défaut à cette ordonnance devra payer une somme équivalente à six cent livre de tabac, une moitié à sa majesté, héritiers et successeurs pour le support du gouvernement et l'autre moitié à l'informateur. De même tout clerc de paroisse qui fera défaut à cette ordonnance devra payer une somme équivalente à six cent livre de tabac, une moitié à l'informateur et l'autre moitié pour le soulagement des pauvres de la paroisse. Cette somme sera recouverte avec frais de justice par une cour, sans qu'aucune protection ou exception ne soit possible.

Un Acte pour une poursuite plus simple et plus rapide des esclaves ayant commis un crime capital. (1705)

Alors qu'une poursuite rapide des esclaves pour tout crime capital apparaît absolument nécessaire, elle devra être faite sans la charge extraordinaire apportée au procès des criminels devant la cour générale.

Il est prescrit par l'autorité du Gouverneur et du conseil des bourgs de la présente assemblée générale, que tout esclave qui commettra un crime passible de la peine capitale, ou de la perte d'un membre, devra être placé dans la geôle du comté ou l'offense aura été commise pour y être détenu et maintenu en sécurité. [...]

Il sera pris pour preuve la déposition de la partie adverse ou le serment de deux témoins crédibles sans la solennité d'un jury et si le prévenu est déclaré coupable, de le jugé et de le condamné comme la loi le prévoit pour son crime, incluant son exécution.

Le maître ou propriétaire dudit esclave pourra apparaître au procès pour tenter de le défendre aussi longtemps que cette défense concernera les faits et non des points de procédure.

Tout esclave jugé et condamné durant un procès, la justice devra fournir une évaluation de la valeur de cet esclave qui sera validé par la prochaine assemblée et un dédommagement sera offert à son maître ou propriétaire.

Annexe XXII : Codes de justices navale dans la Royal Navy

*Les Articles de Guerre*³⁵

1. Tous les commandants, capitaines et officiers servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de guerre de sa majesté, doit ordonner que les prières publiques à Dieu tout Puissant, en accord avec la liturgie de l'église Anglicane établie par la loi soient Solennellement pratiquées avec ordre et révérence sur leurs navires respectifs; et devront être sûr que les prières et sermons des Chapelains de leurs navires respectifs soient délivrés avec diligence; et que le Jour du Seigneur soit observé en observance de la loi.

2. Tous les officiers, et toutes les personnes servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de guerre de sa majesté reconnus coupable de serment profanes, jurons, d'ivrognerie, de manque de propreté, ou de tout autre actions scandaleuses, contraire à l'honneur et aux bonnes manières devra subir toute punition qu'une cour martiale jugera approprié et que la nature et le degré que mérite leur offense.

3. Tout officier, marin, soldat ou autre personne de la flotte qui déteindra ou échangera des informations avec tout ennemie ou rebelle, sans l'accord de sa Majesté, ou du Lord Amiral, ou de commissaires du bureau de l'Amirauté, du commandant en chef ou de son officier commandant qui sera reconnu coupable d'un tel crime par une cour martiale sera condamné à mort.

4. Si toute lettre ou message provenant d'un ennemie ou d'un rebelle remis à tout officier, marin, soldat ou une autre personne de la flotte et que ledit officier, marin soldat ou autre cité précédemment n'a pas (ayant eu la possibilité de le faire) sous douze heure mis son officier supérieur ou le commandant en chef au courant, ou si tout officier supérieur au fait de cette l'être ou message ne l'a pas révéler au commandant en chef en temps voulu qui sera reconnu coupable d'un tel crime par une cour martiale sera condamné à mort, ou à tout autre châtiment que la cour jugera adéquate en accord avec la nature et la gravité du crime.

³⁵Anno 22° Georgii II c.33, *Navy Act, 1749, Article II*, Printed by Charles Eyre and Andrew Strahan, Printers to the King's most Excellent Majesty, 1794

5. Tout espions et toutes personnes convaincues de pratiquer l'espionnage, d'apporter de la propagande ou des messages de tout ennemie ou rebelle, ou essayant de corrompre tout capitaine, officier ou marin ou tout autre personne dans la flotte, de trahir la confiance, qui sera reconnu coupable d'un tel crime par une cour martiale sera condamné à mort, ou à tout autre châtement que la nature et le degré du crime imposent et que la cour martiale jugera approprié.
6. Aucune personne servant dans la flotte devra fournir à un ennemi ou un rebelle avec de la monnaie, des vivres, de la poudre, des boulets, des armes, des munitions ou tout autre fournitures de manière directe ou indirecte sous peine de mort ou de tout autre châtement qu'une cour martiale jugera approprié en accord avec la nature et la gravité du crime.
7. Tout documents, Chartes, rôles d'équipages, passeports ou toute autre forme d'écrits qui sera pris, saisi ou confisqué à bord de tout navire ou navire qui seront surpris ou pris comme prise devront être préservés. Les originaux entiers et complets devront être envoyés sans fraudes par l'officier commandant le navire à la cour de l'Amirauté ou à tout autre court autorisée à déterminer si la prise est une capture légale ou non pour examen ou ils seront utilisés en accord avec la loi. Toute personne manquant à se devoir encourt le risque de perdre sa part de la capture et de tout autre châtement que la cour martiale jugera approprié en fonction de nature et le degré de son crime.
8. Aucune personne servant ou appartenant à la flotte ne devra sortir d'aucune prise de l'argent, de la vaisselle ou tout autre bien à moins que cela soit absolument nécessaire pour sécuriser la prise ou nécessaire pour le fonctionnement de tout navire ou vaisseau de guerre de sa majesté avant que ce contenu soit adjuge comme prise légale par une cour de l'Amirauté. Cependant un compte rendu complet et détaillé de l'ensemble du contenu de la prise doit être envoyé sans fraudes pour que le jugement soit passé sur l'ensemble de la cargaison, sous peine que chaque personne reconnue coupable perd leurs parts de la capture. De plus ils encourront une peine supplémentaire décidée par une cour martiale ou une cour de l'Amirauté en fonction de la nature et de la gravité de l'offense.
9. Si tout navire ou vaisseau est capturé comme une prise, aucun de ses officiers, marins ou tout autres personnes à bord, ne devront être défaits de leurs habits, ou en aucun cas pillés,

battus ou mal traités sous peine que la ou les personnes commentant ce crime soient soumis à un châtement qu'une cour martiale jugera appropriés.

10. Tout officier commandant, capitaine et capitaine de frégate de la flotte qui recevra le signal ou l'ordre de combattre, ou sera en vue d'un ou plusieurs navires qu'il pourrait avoir pour devoir d'engager, ou sous la possibilité d'un engagement et qui ne mènera pas les préparations nécessaires au combat et qui selon son rang n'encouragera pas ses officiers inférieurs et ses hommes à combattre courageusement sera condamné à mort ou à tout autre peine que la cour martiale jugera appropriée en fonction de la nature et de la gravité du crime. Et si, toute personne de la flotte demandera ou implorera quartier par trahison ou par lâcheté et qui sera reconnu coupable d'un tel crime par une cour martiale sera condamné à mort.
11. Toute personne de la flotte qui n'observera pas les ordres de l'Amiral, du capitaine de la Flotte, du commandant de toute escadre ou division, ou de son officier supérieur, d'attaquer, de joindre la bataille ou de se défendre contre n'importe quelle flotte, escadre, ou navire, ou qui n'obéira pas à son officier supérieur comme dit précédemment durant l'action au mieux de ses capacités ou qui ne fera pas son possible pour mettre les ordres à exécution avec efficacité, toute personne reconnue coupable d'un tel crime sera condamné à mort ou à toute autres peines qu'une cour martiale jugera appropriée.
12. Toute personne servant dans la flotte qui par lâcheté, négligence ou désaffection, se retirera, se tiendra à distance ou ne viendra pas au combat ou à l'engagement ou ne fera tout son possible pour capturer ou détruire tout navire qu'il aura pour devoir d'engager ou qui ne viendra pas assister et soulager tout Navire de sa Majesté ou de ses Alliés qu'il aura pour devoir d'aider et de soulager et qui en sera reconnue coupable par une cour martiale sera condamné à mort.
13. Toute personne servant dans la flotte qui par lâcheté, négligence ou désaffection ne poursuivra pas la chasse de tout ennemie, pirate ou rebelle vaincu ou s'enfuyant, ou qui n'ira pas assister ou soulager tout ami connu en vue au meilleur de ses capacités et qui sera reconnu coupable d'un tel crime par une cour martiale, sera condamné à mort.
14. Si quand une action ou un service est ordonné, une personne de la flotte retardera ou découragera lesdits actions ou services pour des raisons d'arriérés de paye ou pour tout

- autre raisons et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamné à mort, ou à toute autre peine que la cour jugera approprié.
15. Toute personne servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de sa Majesté ou avec toute ordonnance, munitions, fourniture ou provision appartenant au service et de ce fait l'affaiblissant, ou qui les abandonnera par trahison ou lâcheté à tout ennemie, pirate ou rebelle et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamné à mort.
 16. Toute personne servant ou appartenant à un quelconque navire de la flotte qui sera coupable de désertion ou qui incitera d'autre à le faire sera condamné à mort ou à toute autre châtiment qu'une cour martiale jugera approprié en fonction des circonstances du crime. Tout officier d'un quelconque Navire ou Vaisseau de sa Majesté qui recevra un déserteur provenant d'un Navire ou Vaisseau de sa Majesté et qui le reconnaitra comme déserteur sans le signaler en temps approprié au capitaine du Navire ou Vaisseau de sa Majesté auquel il appartenait et si cela n'est pas possible du fait de la distance, au secrétariat de l'Amirauté ou à l'officier commandant en chef et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera cassé (démit de son grade d'officier et chassé du service).
 17. Tout officier ou marin de tout Navire qui sera chargé d'un convoi et de la garde de navires marchands ou de tout autre navire devront veiller à cette charge avec diligence et exactitude en accord avec leurs instructions. Toute personne qui sera reconnue fautive de ne pas avoir fait leur devoir au mieux de leur capacité pour défendre les navires et les biens de leur convoi en refusant se dérouter ou en refusant ou négligeant de les défendre s'ils sont attaqués, ou qui par lâcheté s'enfuira soumettant ainsi les navires du convoi à des dangers et périls ou qui demandera ou extorquera de l'argent ou une récompense d'un quelconque marchand ou maître pour protéger un quelconque navire ou vaisseau confié à sa garde ou utilisera un quelconque de leur marin ou officier marinier à mauvais escient sera condamner à faire des réparations des dommage au marchand ou propriétaire en fonction de ce que la cour de l'Amirauté leur adjugera. De plus ils seront également poursuivie criminellement en fonction de la gravité de leur crime, cela inclut la peine de mort ou tout autre peine qu'une cour martiale jugera approprié.
 18. Tout capitaine, capitaine de frégate ou officier d'un quelconque navire au vaisseau de sa Majesté qui recevra ou permettra la réception à bord de tout bien ou marchandises autre que ceux nécessaire pour le seul usage dudit Navire au Vaisseau, à l'exception d'or, d'argent ou de bijoux, et à l'exception de tout bien et marchandise appartenant à un marchand ou à

tout autre navire qui pourrait s'échouer ou qui encourrait le risque imminent de s'échouer que ce soit en haute mer, ou dans toute crique ou port pour les protéger pour leur propriétaire, à l'exception également des biens et marchandises qu'il sera ordonné de prendre ou recevoir à bord par le Lord Amiral de Grande-Bretagne, ou les commissaires exécutifs du bureau du Lord Amiral, qui sera reconnu coupable de ce crime par une cour martiale sera cassé et par ce fait, rendu incapable à l'avenir de servir dans aucune position ni service dans la Marine de sa Majesté, ses héritiers ou successeurs.

19. Toute personne servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de la Flotte, qui participera ou encouragera la tenue d'assemblée pour une mutinerie pour une quelconque raison et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamnée à mort. Toute personne servant ou appartenant à la Flotte qui prononcera tout mot de sédition ou mutinerie et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamnée à mort ou à tout autre peine que la cour jugera approprié. Tout officier, marin ou soldat servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de sa Majesté qui manquera de respect envers son officier supérieur, ledit officier supérieur agissant conformément à l'exécution de sa fonction sera punis en fonction de la nature de son offense par le jugement d'une cour martiale.
20. Toute personne servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de sa Majesté qui cherchera à cacher une quelconque pratique ou projet relevant de la trahison ou de la mutinerie et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamnée à mort ou à toute autre peine que la cour martiale jugera appropriée. Toute personne servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de la flotte qui cherchera à cacher tout discours relevant de la trahison ou de la mutinerie prononcé par toute personne à l'encontre de Sa Majesté ou du gouvernement, ou tout discours, pratique ou projet visant à nuire au service et qui par conséquent ne révélera pas ces pratiques à l'officier commandant, ou qui étant présent durant une mutinerie ou un acte de sédition, ne fera pas tout son possible pour la supprimer sera puni comme une cour martiale le jugera adéquate.
21. Toute personne de la flotte qui aura une raison de se plaindre de la qualité des victuailles ou de tout autre juste cause devra en faire part discrètement à son supérieur, son capitaine, ou à l'officier commandant en chef en fonction de la plainte et du remède qui pourrait être nécessaire. Ledit supérieur, capitaine ou commandant en chef devra, au mieux de ses

capacités, trouver une solution à ce problème. Aucune personne de la flotte ne devra, sous cette prétention, ni aucune prétention, provoquer le désordre, sous peine de subir tout châtement que la cour martiale jugera approprié en fonction de la gravité de l'offense.

22. Tout officier, marin, soldat, ou tout autre personne de la flotte qui frappera n'importe lequel de ses officiers supérieurs, ou qui dégainera ou menacera de dégainer une arme, ou qui le menacera d'une arme alors que ledit officier supérieur est dans l'exercice de son office ou sous tout autre prétention et qui sera reconnu coupable d'une quelconque de ces offenses par une cour martiale sera condamné à mort. Tout officier, marin, soldat ou tout autre personne de la flotte qui pour une quelconque raison se querellera avec un de ses officier supérieur dans l'exécution de sa fonction ou qui désobéira à tout ordre légal d'un de ses officier supérieur et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamné à mort ou à toute autre peine que la cour jugera appropriée.
23. Toute personne de la flotte que se querellera ou se battra avec tout autre personne de la flotte, ou utilisera des discours ou des gestes provocateurs ou de reproches pouvant conduire à toute querelle ou perturbation et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamnée à tout châtement que son offense méritera et que la cour martiale lui imposera.
24. Il n'y aura aucun gaspillage de poudre, boulets, munitions ou de tout autre fourniture de la flotte et par conséquent aucun détournement de ressources. Au contraire, les provisions et fournitures devront être préservé avec soin sous peine que les personnes qui manqueront à cette directive incluant les acheteurs et receveurs (qui sont des personnes soumises à la discipline navale) soient jugés et condamnés par une cour martiale.
25. Toute personne de la flotte qui illégalement mettra le feu ou brulera tout magasin ou entrepôt de poudre, ou navire, bateau, ketch, ou tout fourniture provenant d'un ennemi, pirate ou rebelle et qui en sera reconnu coupable par une cour martiale sera condamnée à mort.
26. Une attention spéciale devra être apporté à conduire et à gouverner tout navire de Sa Majesté sans négligence ou autre défaut, aucun navire ne devra s'échouer ni toucher aucun rocher ou banc de sable, ou brèche ou mis en danger, sous peine que toute personne

reconnue coupable soit condamné à mort ou à tout autre peine qu'une cour martiale jugera appropriée.

27. Aucune personne servant ou appartenant à un quelconque navire ou vaisseau de la flotte ne devra dormir durant son quart, ou effectuer son devoir avec négligence, ou abandonner son poste, sous peine de mort ou de toute autre peine qu'une cour martiale jugera appropriée d'imposer en fonction de ce que le cas requiert.
28. Tout meurtre commis par une quelconque personne de la flotte sera puni de mort par jugement d'une cour martiale.
29. Toute personne de la flotte qui commettra le détestable et contre nature péché d'accouplement ou de sodomie avec un autre homme ou animal sera punis de mort par jugement d'une cour martiale.
30. Tout vol commis par une quelconque personne de la flotte sera punis de mort ou à toute autre peine qu'une cour martiale jugera approprié selon leur considération des circonstances.
31. Tout officier ou autre personne de la flotte qui en tout connaissance de cause, écrira ou signera un faux rôle d'équipage, ou qui commandera, conseillera ou se procurera la création ou la signature t'un tel rôle, sera, si la preuve en est apporté devant une cour martiale, cassé et rendu incapable de tout autre emplois au service de la Marine de sa Majesté.
32. Aucun prévôt militaire appartenant à la flotte ne devra refuser d'interpeller aucun criminel qu'il sera autorisé d'arrêter par un mandat légal, ou de le laisser s'échapper une fois sous sa garde, ou de le libérer sans ordre sous peine de tout châtement qu'une cour martiale jugera approprié. Tout capitaine, officier ou autre personne de la flotte devra faire tout son possible pour détecter, appréhender et livrer à la justice tout criminel et assister les officiers appointés dans ce but, sous peine d'être poursuivis et punis par une cour martiale en accord avec le degré et la nature de leur offense.

33. Tout officier commandant, capitaine, capitaine de frégate, ou lieutenant appartenant à la flotte qui sera reconnu coupable devant une cour martiale d'une conduite scandaleuse, cruelle, infâme, oppressive ou frauduleuse incompatible avec la fonction d'un officier, sera chassé du service de sa Majesté.

34. Toute personne faisant parti du service, recevant une paye complète, faisant parti ou appartenant à un équipage de tout navire ou vaisseau de guerre de sa Majesté, qui sera coupable de mutinerie, désertion, désobéissance à un ordre formel dans une quelconque partie des possessions de sa Majesté à Terre alors qu'il est en service pour la flotte, pourra être poursuivi par une cour martiale et subira les peines prévues pour ces offenses comme si elles avaient été commises en mer à bord de tout navire ou vaisseau de guerre de sa Majesté.

35. Toute personne faisant parti du service, recevant une paye complète, faisant parti ou appartenant à un équipage de tout navire ou vaisseau de guerre de sa Majesté, qui commettra, à terre tout crimes punissables par ces articles ou ordre dans tout endroits en dehors des possessions de sa Majesté, sera poursuivis et punis comme si ces crimes avaient été commis en mer à bord de tout navire ou vaisseau de sa Majesté.

36. Tout autre crime non capital commis par toute personne ou groupe dans la flotte et qui n'est pas mentionné dans cet acte ou pour lequel aucune punition n'est prévue, devra être punis en accord avec les lois et coutumes de la mer.

Annexe XXIII : ORDONNANCE DE LOUIS XIV. Pour les Armées navales et Arsenaux de Marine, mars 1689

Livre quatrième, De la Justice de guerre, des Peines & de la Police sur les vaisseaux.

Titre I : De la Justice de Guerre

- Article I : Le Conseil de guerre tenu pour le jugement des crimes sera composé de l'Amiral, Vice-amiral, Lieutenants généraux, Intendant, Chef d'Escadre, Capitaines de marine & autres Officiers qui y seront appelés

- II : Quand l'Amiral présidera, le Vice-amiral sera à sa droite, le Lieutenant général à sa gauche, l'Intendant à côté du Vice-amiral, le Chef d'Escadre à côté du Lieutenant Général, & le Commissaire Général après le Chef d'Escadre, qui n'y aura entrée en séance qu'en l'absence de l'Intendant.
- III : Le Vice-Amiral présidant en l'absence de l'Amiral, le Lieutenant général sera à sa droite & l'Intendant à sa gauche ; & si le Lieutenant préside, l'Intendant aura la droite, & les chefs d'escadre seront à sa gauche.
- IV : Mais en cas qu'il n'y eût ni Vice-Amiral ni Lieutenant général dans le Port, le Conseil de Guerre tenu pour les expéditions militaires, sera toujours présidé par le Chef d'Escadre, ou Capitaine le plus ancien, & l'Intendant n'aura que la seconde place en cas qu'il s'y trouve.
- V : Lorsqu'il n'y aura pas assez de Capitaines de vaisseaux dans le Port pour composer le nombre de Juges nécessaires, les Capitaines de Galiotes à mortiers & de Frégates légères seront appelés au Conseil & à leur défaut les Lieutenants de vaisseau, pourvu toutefois que ces Officiers aient vingt-deux ans passés.
- VI : Les Officiers ne pourront s'assembler pour tenir Conseil de guerre, sans la permission expresse du Commandant.
- VII : Aussitôt que les matelots, soldats & autres accusés seront amenés dans les prisons des Arsenaux de marine, leur procès sera instruit à la réquisition du Major, ou Aide-Major, par le Prévôt de la marine, ou son Lieutenant ; & en cas d'absence du prévôt ou de son Lieutenant ; l'Aide-Major de la marine instruira le procès.
- VIII : La plainte sera faite au Commandant par le Capitaine du vaisseau dont le matelot ou soldat aura déserté, ou par le Commissaire chargé de l'enrôlement & levée des matelots, ou par les Officiers ayant soin des Compagnies des soldats gardiens entretenus & à la demie solde & cette plainte sera reçue par le Prévôt, son Lieutenant ou par l'Aide-Major.

- IX : Ensuite le procès sera fait au coupable, par information, interrogatoire, recollement & confrontation, ainsi qu'il se pratique ordinairement dans les autres procédures criminelles
- X : Le Major, ou en son absence L'Aide-Major des vaisseaux fera la fonction de Procureur de Sa Majesté & donnera les conclusions interlocutoires ou définitives nécessaire à l'introduction du procès, le Major après avoir donné les conclusions, n'aura voix délibérative ni rang au Conseil.
- XI : Dans les vingt-quatre heures après l'instruction faite & les conclusions données, le Commandant fera assembler le Conseil de guerre pour le Jugement des accusés.
- XII : Les Juges seront au moins au nombre de sept & à jeun, & la Messe sera dite avant le Jugement.
- XIII : Le Conseil étant assemblé sur le vaisseau Amiral, ou en tel lieu de l'Arsenal que le Commandant trouvera à propos, le Prévôt ou son Lieutenant fera son rapport debout & découvert, sans avoir voix délibérative, & ensuite l'accusé sera introduit pour être interrogé sur la sellette.
- XIV : Après que le criminel aura été interrogé par le Président, & se sera retiré, les Juges opineront suivant leur rang, en commençant par le dernier Officier, & ainsi successivement jusqu'au président qui contera les voix & arrêtera le jugement
- XV : Défend Sa Majesté à tous les Commandant & autres Officiers de marine, de sursoir l'exécution d'un Jugement rendu contre un déserteur, pour quelque cause & occasion que ce soit.
- XVI : En cas qu'un Officier ait fait quelque crime qui mérite d'être mis au conseil de guerre, l'Aide-Major instruira le procès par ordre de l'Officier général qui commandera dans le Port, & le rapport & le Jugement en sera fait ainsi qu'il est dit ci-dessus.
- XVII : les crimes qui méritent la peine de mort civile ou naturelle, ne pourront être jugés qu'au Conseil de guerre, à moins que ce ne fût dans une rébellion ou sédition en présence des ennemis ou dans quelque autre danger pressant auquel cas le Capitaine

après avoir assemblé ses officiers & pris leurs avis, pourra faire punir les coupables suivant l'exigence du cas.

- XVIII : Les bans & ordonnances seront faits & publiés dans les Arsenaux de marine, ou sur les Vaisseaux et à terre en cas de descente, lorsque les troupes seront en bataille, au nom de Sa Majesté seulement.
- XIX : Le Commandant dans le Port, ou celui de l'armée navale & escadre, pourra faire faire arrêter les Officiers de guerre qui seront tombez en grave faute, & sera tenu d'en informer incessamment le Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, pour recevoir les ordres de sa Majesté.
- XX : Les Capitaines & Officiers des Compagnies des Soldats gardiens entretenus dans les ports, pourront faire emprisonner ceux qui auront commis quelques excès & désordre ; mais les ayant fait arrêter, ils ne pourront les mettre en liberté sans la permission du Commandant dans le port, & qu'ils n'aient été jugés au Conseil de guerre, si le cas le requiert.
- XXI : La connaissance des crimes commis contre les habitants par les officiers, matelots & soldats appartiendra aux Juges des lieux ; & les Officiers de marine ne connaîtront que de ceux qui seront commis entre les Officiers, matelots & soldats ; même en ce cas si aucuns des coupables sont emprisonnés de l'autorité des juges, défend Sa Majesté aux Commandants & Officiers de les retirer ou faire retirer de prison ; pourront seulement requérir les Juges de les leur remettre, & en cas de refus ils se pourvoiront par devers sa Majesté.

Titre II Des Peines

- Article I : Les Officiers mariniens, matelots & soldats convaincus du crime de désertion, seront condamnés aux Galères perpétuelles.
- II : Seront traités comme déserteurs, tous ceux qui abandonneront le service, sous quelque prétexte que ce puisse être sans avoir pris le congé par écrit de l'Officier général ou plus ancien Capitaine de marine qui commandera dans le port, visé de l'Intendant ou Commissaire général.

- III : Et ceux qui sans congé valable seront trouvés à deux lieues du Port & des autres lieux où ils auraient débarqué.
- IV Lorsqu'on aura battu la caisse sur le Port et dans les vaisseaux pour y faire embarquer les gens de l'Equipage, ceux qui trois heures après auront manqué de s'y rendre, seront mis aux fers & perdront un mois de leur solde ; & ceux qui ne s'y trouveront point lorsque le vaisseau appareillera, seront punis comme déserteur.
- V : Les soldats qui s'engageront à deux différents Officiers seront punis comme déserteurs
- VI : Les passe-volants & les soldats d'une Compagnie qui se trouveront passés en revue dans une autre seront punis aussi comme déserteurs. Et les Officiers qui les produiront seront cassés.
- VII : Tous Prévôts des Maréchaux, Vice-Baillis, Vice-Sénéchaux, & autre Officiers de Robe courte, les Gardes établis pour la conservation des Fermes, Ponts, Ports & Passages, se saisiront des soldats de marine qu'ils trouveront déserteurs, les conduiront dans les Ports d'où ils apprendront qu'ils auront déserté, & les remettront à l'Officier qui y commandera.
- VIII. Le procès sera fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances, au Prévôt & autres Officiers de Robe-courte qui ayant reconnu un déserteur, ne l'auront pas arrêté, ou qui l'ayant arrêté le relâcheront pour quelque considération que ce soit, & le tiers de la confiscation de leurs biens qui sera faite au profit de sa Majesté sera faite donné au dénonciateur.
- IX : Il sera payé par le Trésorier de la marine sur les Ordonnances de l'Intendant ou commissaire général du Port, la somme de trente livre à chacun de ceux qui amèneront des soldats déserteurs
- X : Les habitants des villes, bourgs & villages qui favoriseront en quelque manières que ce soit le passage des déserteurs, seront condamnés à soixante livres d'amende pour chaque soldat, à l'évasion duquel ils auront contribué, au payement de laquelle somme les Echevins, Consuls & principaux habitants des lieux, ayant soin des affaires de la

communauté, seront contraints solidairement & par corps, sauf leur recours contre celui ou ceux qui se trouveront coupable.

- XI : Enjoint sa Majesté à tous ses sujets de quelque qualité & condition qu'ils soient, de donner main forte si besoin est à ceux qui conduiront les déserteurs dans les Ports, à peine contre les refusant de punition exemplaire.
- XII : Défend sa Majesté à peine de la vie de les retirer par Violence des mains de ceux qui les conduiront. Veut que les habitants des villes & lieux dans l'étendue & banlieue desquels la violence aura été commise, soient condamnés à deux cent livres d'amende, au paiement de laquelle le corps de la communauté sera contraint solidairement, l'amende applicable moitié aux hôpitaux de ces villes & lieux, s'il y en a , ou des plus prochains, & l'autre moitié à ceux des mains desquels les déserteurs auront &t& retirés.
- XIII : Défend pareillement à tous ses sujets d'acheter aucun habillement ni armes des soldats déserteurs, à peine de confiscation, & en outre de trente livres d'amende payable sans report ni remise.
- XIV : Tout soldat déserteur qui tirera l'épée ou autre arme offensive contre le Prévôt et les Archers de la Marine, ou contre quelque autre personne que ce fût qui se mettra en devoir de l'arrêter, sera punis de mort.
- XV : Celui qui dénoncera un passe volant³⁶ aura son congé & la somme de trois cent livres qui lui seront payé par le Trésorier de la marine sur les ordres de l'Intendant du Port.
- XVI : Les matelots & soldats qui en débaucheront d'autres & les induiront à désertre, seront condamnés aux galères perpétuelles.
- XVII : Ceux qui après avoir pris parti seront reconnus avoir déguisé leur nom & le lieu de leur naissance, en s'enrôlant dans le dessein de désertre, seront arrêter mis dans le Conseil de guerre, & condamnés à la même peine des galères

³⁶ Passe-volant : Homme qui, sans être enrôlé, se présentait dans une revue pour faire paraître une compagnie plus nombreuse et pour toucher la paie au profit du capitaine.

- XVIII : Les Officiers mariniens, matelots & soldats qui se révolteront contre leurs Officiers Majors, ou lèveront la main pour les offenser et les frapper, seront condamnés à mort.
- XIX : Quiconque prendra querelle dans le bord avec son camarade & le frappera d'un bâton, sera mis aux fers pendant huit jours au pain et à l'eau ; & en cas de plaie, sera battu au cabestan de douze coups de corde par le Prévôt de l'équipage.
- XX : Ceux qui tireront un couteau, épée ou autre arme pour blesser leurs compagnons, seront condamné à la peine des galères.
- XXI Les matelots & soldats qui se battront à terre lorsqu'on y enverra des chaloupes, auront la cal & s'ils se battent seul à seul avec armes égales, seront poursuivis suivant la rigueur des Ordonnances³⁷.
- XXII : Si après que deux hommes de l'équipage qui auront eu démêlé ensemble, seront raccommodés, l'un d'eux frappe son compagnon de sang-froid, il perdra un mois de solde ; & en cas de plaie sera condamné aux peines des galères.
- XXIII : Ceux qui seront envoyés à terre, ne feront aucune insulte aux habitants des lieux où ils seront envoyé, à peine d'être punis selon le cas par le Conseil de guerre.
- XXIV : Les sentinelles qui seront trouvées endormies à terre en cas de descente ou près de l'ennemie, seront condamnés à la peine des galères perpétuelles, & dans le Port à la même peine des galères pour trois ans.
- XXV : Les Officiers mariniens, matelots, soldats & gardiens qui manqueront à leur garde, seront punis par la privation de leur solde pendant un mois, & en cas de récidive, seront punis corporellement ainsi qu'il en sera jugé par le Conseil de guerre.
- XXVI : Les matelots qui pendant leur quarts descendront entre deux ponts pour aller dormir dans leur branle, seront mis aux fers pendant huit jours, au pain et à l'eau.

³⁷ La rigueur des ordonnances fait ici référence à l'interdiction de se battre en duel en France suite aux Edits de Louis XIII

- XXVII : Les soldats qui quitteront leur quart ou garde sans être relevés seront mis sur une barre de cabestan, avec deux boulets aux pieds pendant deux heures, deux jours consécutifs.
- XXVIII : Les matelots & soldats qui seront de quart se tiendront sur le pont & sur les dunettes & châteaux, à peine d'être mis aux fers pendant trois jours.
- XXIX : Les Caporaux & Lanspessades³⁸ iront aux sentinelles dès qu'elles appelleront & avertiront aussitôt l'Officier de garde, de ce qu'ils auront appris, à peine de la cale ou sous plus grande peine s'il y échet³⁹.
- XXX : La sentinelle de la dunette qui aura manqué d'avertir l'Officier lorsque quelque chaloupe ou bateau aura abordé ou débordé du vaisseau, courra une fois la bouline passant d'un bout du pont à l'autre devant l'équipage rangé des deux côtés qui le frappera de cordes.
- XXXI : Ceux qui quitteront leur poste dans un combat pour s'aller cacher, seront condamnés à mort.
- XXXII : Comme aussi ceux qui parleront de se rendre, exciteront les autres à sédition pour ce sujet, ou l'ayant su, ne l'auront pas révélé.
- XXXIII : Les maîtres de chaloupe, soit de vaisseaux de guerre, ou brulots qui les abandonneront punis de mort.
- XXXIV : Défend sa Majesté à tous Officiers & aux gens de l'équipage d'avoir aucun commerce ou intelligence avec les ennemis, soit par lettres ou autrement sans permission de l'Officier général commandant l'Armée ou Escadre, à peine de la vie.
- XXXV : Celui qui sera surpris faisant un signal sera puni de mort
- XXXVI : Fait défense sa Majesté à tout Capitaine & autre Officier de marine commandant l'un des Vaisseaux de guerre de sa Majesté de le rendre pour quelque raison que ce puisse être, voulant qu'il se défende jusqu'à l'extrémité & qu'il se laisse forcer

³⁸ Lanspessades : parfois orthographié anspessade ; Dans l'ancienne armée française, bas-officier d'infanterie subordonné au caporal.

³⁹ Dans le texte

l'épée à la main, même brûler. Celui qui fera le contraire, sera jugé au Conseil de guerre & punis de mort selon les circonstances de l'action.

- XXXVII : Tout officier qui aura abandonné son vaisseau, sera punis de mort comme déserteur.
- XXXVIII : Celui qui sera chargé de l'escorte ou convois de vaisseaux Marchands & qui les abandonnera, sera punis de même. Si le Capitaine du vaisseau Marchand qui sera mis sous escorte s'en sépare, il sera condamné aux galères.
- XXXIX : Lorsqu'il aura été commis quelques crimes qui méritera la mort ou les galères, Le capitaine du vaisseau en avertira incessamment le Commandant de l'Armée, ou escadre, afin qu'il ordonne que procès soit instruit & porté au Conseil de guerre.
- XL : Enjoint sa Majesté à tous les Officiers commandant dans les Ports, Intendants, Commissaires Généraux, Prévôts de la marine & à leur Lieutenant qui auront avis de quelque combat qui pourra être soupçonné de duel, de faire arrêter à l'instant les Officiers qui en seront coupable, & de les mettre en sureté dans les prisons établies en chaque Arsenal de marine.
- XLI : Le Prévôt ou ses Lieutenants en informeront dans le même instant ; & si par les premières dépositions, le combat se trouve avoir été fait seul à seul ou à nombre égal, il en donnera avis au Procureur général du Parlement dans le ressort duquel le combat aura été fait.
- XLII : Il continuera ensuite l'information & la remettra exactement avec les prisonniers entre les mains du Commissaire de Parlement qui sera envoyé sur les lieux.
- XLIII : Les Chirurgiens Majors & autres entretenus dans les ports & Arsenaux de Marine, comme aussi tous les chirurgiens établis dans les villes maritimes, qui auront été appelés pour panser les blessures, avertiront le Commandant & l'Intendant de la marine en chaque Port, de la qualité des blessures, soit d'épée, ou armes à feu, aussitôt qu'ils auront mis le premier appareil, à peine de cassation pour ceux qui seront entretenus par Sa Majesté, & de deux ans de bannissement pour les autres, & d'être procédé extraordinairement contre eux.

- XLIV : Tout soldat qui en découvrira un autre qui se sera battu en duel, & qui en donnera avis aux Officiers de marine & aux Intendants, Commissaires généraux & Prévôt, ou à ses Lieutenants, sera récompenser de la somme de 150 livres qui lui sera payé par le trésorier de la marine, sur les ordres de l'Intendant, & aura son congé.

Titre III, De la police sur les vaisseaux

- Article premier : La police sur les vaisseaux sera exercée par les Capitaines qui les commanderont sous l'autorité du Général ou Commandant les Armée Navales ou escadres.
- II : Les Commissaires embarqués sur les Escadres, ou les Ecrivains de chaque vaisseau, avertiront les Commandants & Capitaines particuliers de ce qui sera venu à leur connaissance & que le Commandant pourrait ignorer & pour cet effet, ils tiendront un registre exact de tout ce qui regarde leurs fonctions
- III : la Sainte Messe sera sur les vaisseaux tous les jours de Dimanche & de Fêtes, sans exception, à moins que le mauvais temps ne l'empêche, & les autres jours, aussi souvent qu'il sera possible.
- IV : Les prières se feront soir & matin aux lieux & heures accoutumées, l'Aumônier les prononçant à haute voix, & l'équipage répondant à genoux.
- V l'Aumônier prendra le soin d'expliquer au moins une fois la semaine en Français & le plus familièrement qu'il pourra ce qui aura été dit en Latin suivant l'usage public & universel de l'Eglise afin que les matelots et soldats soient bien instruits de ce qu'il demande à Dieu pour eux & de ce qu'ils répondent
- VI : Les jours de Dimanche & de Fête l'Aumônier fera le Catéchisme après avoir pris l'ordre du Capitaine qui déterminera le lieu, l'heure & le nombre de personne qui y assistera.
- VII : Les Matelots & Soldats qui manqueront d'assister à la Messe, Prières & Catéchisme, sans cause légitime, ou qui commettront des actions indécentes seront punis

de dix coups de corde au cabestan par le Prévôt de l'équipage, & du double en cas de récidive.

- VIII : On sonnera l'*Angélus* avant chaque repas, & chacun dira la Prière
- IX : Le Saint Sacrement ne pourra être administré aux malades sans en avertir l'officier de garde, & lorsque l'Aumônier le portera, l'équipage sera à genoux & tête nue, à peine contre les contrevenants d'être mis trois jours aux fers & de retranchement de vingt sols de leur solde
- X : Tous Blasphémateurs seront mis aux fers, & punis la première fois par la privation d'un mois de leur solde & en cas de récidive, seront mis au conseil de guerre pour avoir la langue percée conformément aux ordonnances.
- XI : Ceux qui dans le vaisseau parleront mal de leur Capitaines ou Officiers, & qui leur manqueront de respect, seront tenus aux fers pendant un mois & recevront un plus grand châtiment suivant l'exigence des cas & l'arrêté du Conseil de guerre
- XII : ceux qui s'enivreront seront mis aux fers, au pain & à l'eau pendant six jours & en cas de récidive ils auront la cale
- XIII : Fait défense sa Majesté aux Capitaines de ses vaisseaux de guerre de permettre aux Maîtres, Officiers mariniens, matelots & autres, lorsqu'ils seront en mer, de vendre ni débiter du vin, de l'eau de vie, tabac ou autre choses, sous quelque prétexte que ce soit à peine de confiscation des denrées, de punition corporelle contre les officiers mariniens et autre, & d'interdiction des Capitaines
- XIV : Les Matelots & Soldats qui perdront leurs hardes ou armes aux cartes dés, ou autres jeux, seront punis par le retranchement d'un mois de leur solde applicable au dénonciateur
- XV : Ceux qui voleront les hardes, argent, ou autre choses ou qui recèleront, perdront pareillement un mois de leur soldes & auront la cal ou courront la bouline deux fois, & en cas de récidive seront mis au Conseil de guerre & condamnés aux galères.

- XVI : Ceux qui étant envoyé à terre voleront chez les habitants des lieux, près de la rade où les vaisseaux seront mouillés, seront punis de la peine des galères
- XVII : Les Soldats qui perdront par leur faute ou négligence leur épée, mousquet & bandoulières ou qui les vendront seront mis un mois au fer et auront la cale.
- XVIII : Qui volera les agrès, munitions & provisions du vaisseau, les recèlera ou les portera à terre pour vendre, sera mis au Conseil de guerre & condamné aux galères perpétuelles, si le vol excède la valeur de dix livres ; & s'il est au-dessous, il en payera le quadruple, & aura la cale.
- XIX : Défend Sa Majesté à toutes personnes de prendre du tabac en fumée avant le soleil levé ni après le soleil couché ni même pendant que l'on célébrera la Sainte Messe, ou que l'on dira les Prières ; & ceux qui en voudront prendre dans les heures permises, se retireront vers le mâit de misaine, & n'en pourront prendre ailleurs, & auront devant eux une baille remplie d'eau pour éviter les accidents de feu.
- XX : Ceux qui feront leurs ordures dans le bord près de leur place ou dans quel qu'autre endroit du vaisseau qui n'y sera pas destiné, seront tenus aux fers pendant huit jours & nourris au pain & à l'eau.
- XXI : Les vaisseaux seront balayés & nettoyés tous les jours & il sera donné de l'air entre les ponts, par les sabords, aussi souvent que le temps le permettra & les Officiers de quart y tiendront la main & le feront soigneusement exécuter.
- XXII : Les Parcs & cages des moutons, volailles & autres bestiaux seront nettoyés deux fois le jour, en jetant de l'eau & les balayant en présence d'un Officier marinier, & l'Officier de quart ira visiter si le vaisseau est aussi propre & net qu'il est ordonné.
- XXIII : Les gens de la chaloupe & autre ne pourront porter à bord du foin, paille & autre matière combustible, en boîte, caisse, ou autrement sans un ordre exprès du Capitaine à peine de la cale.
- XXIV : Il sera expressément défendu de porter du feu dans aucun endroit des vaisseaux, que par l'ordre de l'Officier supérieurs, & avec les précautions requises, à peine contre les contrevenants d'être punis suivant l'exigence du cas.

- XXV : Il n’y aura de feu allumé pendant la nuit, que dans la chambre du Capitaine, dans l’habitacle, dans la Sainte Barbe⁴⁰, aux bittes, quand on est mouillé, & au corps de garde, les Officiers qui en garderont, sans la permission du Capitaine, seront interdits, & privés de leur appointement pendant toute la campagne & les Matelots et Soldats auront la cale, & perdront un mois de leur solde.
- XXVI : Le feu des cuisines, sera éteint d’abord après le repas, & le Lieutenant ou Officier de quart, aura soin d’y faire jeter de l’eau
- XXVII : Défense d’aller la nuit dans les chambres aux câbles, n’y en approcher de la mèche ou de la lumière, sans une pressante nécessité, & qu’en la présence d’un Officier avec un ordre du Capitaine, à peine de la cale.
- XXVIII : Le Maître valet ne pourra avoir dans le fond de cale, qu’une lampe dans une lanterne, sous laquelle il tiendra une baille d’eau ; & en cas qu’il ait besoin de lumière pour la visite des vivres et arrimage, il se servira d’une lanterne fermée, après en avoir demandé la permission au Capitaine, à perdre de perdre un mois de ses gages, & sa punition corporelle s’il y echet.
- XXIX : Ceux qui iront dans la soute aux poudres sans ordre & sans un maître canonnier, ou qui iront aux galeries joignant les soutes seront condamnés aux galères.
- XXX : Aucun ne pourra aller à terre sans congé du capitaine, ni y rester au-delà du temps porté par son congé à peine d’interdiction contre les officiers & de privation d’un mois de solde contre les Matelots.
- XXXI : Tout Officier Marinier, Matelot, ou Soldats envoyé à terre pour le service du vaisseau, qui s’écartera du travail auquel il est destiné, sera tenu aux fers trois jours au pain & à l’eau ; que s’il manque de retourner à bord dans la chaloupe avec ses compagnons, il y fera huit jours, & s’il couche à terre, il aura la cale & sera tenu aux fers huit jours au pain & à l’eau.

⁴⁰ Soute à poudre

- XXXII : Le seul Capitaine ou autre Officier commandant dans le vaisseau pourra donner congé aux gens de l'équipage & aux Officiers d'aller à terre ; fait défense Sa Majesté à tous autres d'en donner, sous quelque prétexte que ce soit à peine d'interdiction.
- XXXIII : Le Capitaine allant à terre, ne pourra en même temps donner congé au Capitaine en second, & au Lieutenant. Veut sa Majesté qu'il y ait toujours à bord du vaisseau lorsqu'il est armé, au moins la moitié des officiers, à peine d'interdiction contre le Capitaine.
- XXXIV : Aucun Garde Marine, Matelot ni Soldat, ne pourra coucher hors de son bord, à peine de quinze jours de prison pour les Gardes, & pour les Matelots & Soldats d'être battus de six coups de corde au cabestan par le Prévôt de l'équipage.
- XXXV : Sa Majesté défend aux Officiers de ses vaisseaux & aux gens de l'équipage de mener des femmes à bord, pour y passer la nuit & pour plus long temps que pour une visite ordinaire, à peine d'un mois de suspension contre les Officiers, & contre les gens de l'équipage d'être mis quinze jours aux fers.
- XXXVI : Le Capitaine du vaisseau enverra un Officier pour empêcher le pillage, qui pourrait être fait par les Matelots & Soldats, lors de l'ouverture des panneaux, pour la distribution des vivres, l'Ecrivain du Roi y sera aussi présent & il y aura toujours un Officier sur le pont pendant que l'Equipage mangera, pour donner ordre aux démêlés qui peuvent survenir.
- XXXVII : Sa Majesté fait défense à tous Matelots & Soldats de divertir, ni jeter hors le bord, aucune partie des vivres qui leurs seront présentés, quand même ils seraient gâtés, voulant que ce qu'ils ne pourront manger soit laissé dans les corbillons & bidons ; & en cas de contravention les coupables seront mis pour huit jours au pain & à l'eau pour la première fois, & en cas de récidive, ils seront battus de coups de corde au cabestan par le Prévôt.
- XXXVIII : Dans les occasions du combat, où il est nécessaire de faire passer par le fond de cale, une partie des poudres qui tirent des soutes, les Capitaines de vaisseau commettront des Officiers, où posteront des sentinelles pour empêcher qu'il ne soit pris du vin dans les barriques, par les Canonniers & autres gens de l'équipage.

- XXXIX : Ceux qui voleront, échangeront, ou consommeront les vivres des malades payeront le quadruple de leur valeur, & auront la cale.
- XL : Le Matelot ou Soldat commandé pour faire une manœuvre ou autre travail qui le laissera sans ordre & sans l'avoir achevé aura la cale.
- XLI : Le Capitaine du vaisseau sera obligé d'être à bord quand il s'y fera des châtimens autres que les fers
- XLII : S'il navigue en Escadre, ou en corps d'Armée, il ne pourra faire donner la cale, sans l'avoir demandé à l'Officier général ou Commandant.
- XLIII : L'Officier qui commandera en l'absence du Capitaine, pourra faire mettre aux fers ceux qui commettront des fautes, qui le mériteront ; lui défend Sa Majesté, à peine d'interdiction, de les faire élargir de son autorité, réservant ce pouvoir au Capitaine à qui l'Officier sera obligé de rendre compte, aussitôt qu'il pourra, des motifs qu'il aura eu de punir le coupable.
- XLIV : l'Ecrivain de chaque vaisseau tiendra un registre de ceux qui auront été mis aux fers, & de leurs fautes & punitions, ensemble du retranchement qui aura été fait sur leur solde & rations
- XLV : Ce registre sera communiqué au Commandant de l'Armée ou Escadre & remis par l'Ecrivain au Commissaire embarqué ou au retour, à l'intendant qui donnera ordre au trésorier de retenir les sommes auxquelles les Matelots & Soldats auront été condamnés.
- XLVI : Défend sa Majesté au Commis des vivres, d'en distribuer aux coupables qui seront aux fers & à toutes personnes de leur en donner sans ordre du Capitaine.
- XLVII : Si quelqu'un des Officiers ou gens de l'équipage étant à la mer veut faire son testament, ses dernières volontés pourront être reçues & écrites par l'Ecrivain, sur son registre, & signé par l'Officier principal du quart ; & seront exécutées, en cas de mort, comme si le testament avait été fait dans les formes prescrites & qui s'observent dans les Ville du Royaume

Annexe XXIV: La justice navale en France

L'Ordonnance du Roi Concernant la Marine du 25 Mars 1765, livre seizième

Titre CI, De la Justice de guerre

- MCCXLIII : Les crimes qui méritent la mort naturelle ou civile, ne pourront être jugés qu'au Conseil de guerre, pour les cas qui sont de sa compétence, à moins que ce ne fut dans une rébellion ou sédition en présence de l'ennemi, ou dans quelque danger pressant, auquel cas le Capitaine, après avoir assemblé ses Officiers & pris leur avis, pourra faire punir les coupables suivant l'exigence des cas.
- MCCXLIV : Les Bans & Ordonnances seront faits & publiés dans les arsenaux de marine ou sur les vaisseaux, & à terre, en cas de descente, lorsque les Troupes seront en bataille, & au nom de Sa Majesté seulement
- MCCXLV : Le Commandant dans le port ou celui de l'armée navale & escadre, pourra faire arrêter les Officiers de guerre qui seront tombés en griève faute, & sera tenu d'en informer aussitôt le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine pour recevoir les ordres de Sa Majesté.
- MCCXLVI : AUCUN Officier ne sera mis au Conseil de guerre sans un ordre de Sa Majesté ; pourra cependant le Commandant du port ou de l'armée, dans les cas qui requièrent célérité, faire entendre des témoins pour constater la vérité des faits, dont il rendra compte au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, qui lui fera savoir les intentions de Sa Majesté.
- MCCXLVII : Les officiers entretenus dans les ports du Roi, pourront faire arrêter et emprisonner sur le champ ceux qu'ils verront commettre quelque excès ou désordre et les ayant fait arrêter, ils ne pourront les mettre en liberté, mais ils en rendront compte aussitôt au Commandant, si c'est un homme qui appartient au Militaire ou qu'il soit de l'Equipage d'un vaisseau armé ; et à l'Intendant, si c'est un Matelot non armé (ne servant pas sur un navire) ou quelqu'un qui appartienne au port, comme Maître entretenu, Consigne des portes, Ouvrier, Journalier, Gardien, etc.

- MCCXLVIII : La connoissance des crimes & délits commis contre les habitants par les Officiers, Matelots & Soldats, appartiendra aux Juges des lieux, & les Officiers de la Marine ne connoîtront⁴¹ que de ceux qui seront commis entre les Officiers, Matelots & Soldats ; même en ce cas, si aucun des Juges, défend Sa Majesté aux Commandants & Intendants de les retirer ou faire retirer de prison, pourront seulement requérir les Juges de les leur remettre , & en cas de refus, ils se pourvoiront par devers Sa Majesté

Tire CII : Du Conseil de guerre

- MCCXLIX : Les Conseils de guerre qui seront assemblés dans les ports, se tiendront sur le vaisseau amiral, ou dans un lieu de l'arsenal destiné à cet effet.
- MCCL : Le Major de la troupe dont sera le Soldat qui devra être jugé par le Conseil de guerre, instruira le procès, & donnera ses conclusions sans avoir voix délibérative.
- MCCLI : Si l'accusé est Matelot armé, son procès sera instruit à la réquisition du Major ou de l'Aide-major de la Marine, par le Prévôt de la Marine ou son Lieutenant, en l'absence desquels l'Aide-major de la Marine instruira le procès.
- MCCLII : Lorsqu'un Soldat ou Matelot aura commis un délit pour lequel il devra être jugé par un Conseil de guerre, Le Capitaine commandant le vaisseau, l'Officier commandant la compagnie dont sera l'accusé, ou le Commissaire du Bureau des armements, suivant la qualité de l'accusé, portera sa plainte au Commandant, pour obtenir qu'il en soit informé.
- MCCLIII : Le Commandant ne pourra refuser de recevoir ladite requête sans des raisons graves, dont en ce cas il informera sur le champ le Secrétaire d'Etat ayant le département de Marine, pour en rendre compte à Sa Majesté.
- MCCLIV : La requête ayant été répondue d'un *soit fait ainsi qu'il est requis*, signé dudit Commandant, sera remise si c'est un Soldat, au Major du corps dont il est ; & si c'est un Matelot, au Prévôt de la marine, pour qu'il soit procédé à l'information, l'interrogatoire de l'accusé, le récolement des témoins & leur confrontation audit

⁴¹ Connoître; (Archaïque, orthographe d'avant 1835) Variante de connaître

accusé, le tout en suivant les formalités prescrites par les Ordonnances rendues à ce sujet, & de manière que la procédure soit parfaite en deux fois vingt-quatre heures au plus, à moins qu'il n'y ait des raisons considérables qui exigent d'y employer un plus long temps.

- MCCLV : Lorsqu'il s'agira de juger un Matelot armé, le Major ou en son absence l'Aide-Major de la Marine fera la fonction de Procureur de Sa Majesté, & donnera les conclusions interlocutoires ou définitives nécessaires à l'instruction du procès, sans avoir voix délibérative
- MCCLVI : Lorsque, pour l'instruction du procès, le Major ou le Prévôt de la Marine aura besoin de la déposition de quelque témoin qui ne sera pas sujet à la justice militaire, il s'adressera aux Magistrats du lieu, pour ordonner auxdits témoins de se rendre à cet effet devant ledit Major ou Prévôt à une heure marquée, & lesdits Magistrats ne pourront refuser ledit ordre.
- MCCLVII : Le procès étant en état, le Major de la Troupe, si c'est un Soldat, le Major ou l'Aide-major de la marine si c'est un Matelot, en rendra compte au Commandant qui ordonnera sans délai la tenue du Conseil de guerre & nommera les Officiers qui devront le composer.
- MCCLVIII : Le Conseil de guerre ne se tiendra que les jours ouvrables, hors les cas extraordinaires qui ne permettront pas de différer.
- MCCLIX : Les officiers qui devront composer le Conseil de guerre, si l'accusé est un Officier, seront l'Amiral, le Vice-amiral, les Lieutenants généraux & chefs d'escadre, & plus anciens capitaines de vaisseaux.
- MCCLX : Si c'est un soldat ou un Matelot armé, le Conseil sera toujours présidé par le Commandant du port ; si c'est un Soldat, les Juges seront nommés dans les Officiers des Troupes ; si c'est un Matelot, l'Intendant ou en son absence ; le Commissaire général ou ordonnateur, aura séance au Conseil après le Président, & voix délibérative, & autres Juges seront nommés parmi les Capitaines de vaisseaux ou autres Officiers de la Marine, pourvu qu'ils aient au moins vingt-deux ans.

- MCCLXI : Les Juges qui composeront le Conseil de guerre seront au moins au nombre de sept, y compris le Président.
- MCCLXII : Lesdits Juges seront nommés à l'ordre par le Major de la Marine, & seront avertis la veille du jour que devra se tenir le Conseil de guerre, & aucun d'eux ne pourra se dispenser de s'y trouver & d'y opiner nonobstant cette nomination des officiers, le jour de la tenue du Conseil de guerre, le vaisseau amiral tirera à neuf heures du matin un coup de canon d'avertissement, & déploiera son pavillon.
- MCCLXIII : Tous ceux qui devront composer le Conseil de guerre se rendront sur le vaisseau amiral, ou dans le lieu destiné à cet effet dans l'arsenal, à l'heure de la matinée qui aura été prescrite par le président ; & ils iront avec lui entendre la Messe, qui sera dite avant qu'ils se mettent en place.
- MCCLXIV : Lesdits Officiers seront à jeun, ceux de la Marine seront en grand uniforme, & les Officiers d'Infanterie auront des guêtres & porteront le hausse-col.
- MCCLXV : Au retour de la Messe, le Président du Conseil s'étant assis, les autres Juges prendront leur place alternativement à la droite & à la gauche, suivant leur grade & ancienneté.
- MCCLXVI : Le Major de la Troupe qui aura instruit le procès du Soldat, le Major ou l'Aide-major de la Marine, si c'est un Matelot, s'assoira près de la table vis-à-vis du Président, & apportera les Ordonnances militaires & les informations.
- MCCLXVII : Tous les Officiers du département, même ceux des corps militaires étrangers à la Marine, pourvu toutefois qu'ils soient en garnison dans les départements pourront être présent au Conseil de guerre ; ils s'y tiendront debout, chapeau bas & en silence.
- MCCLXVIII : Les Juges étant assis & couverts, après que le Président aura dit le sujet pour lequel le Conseil de guerre sera assemblé, le Major de la Troupe, si c'est un Soldat fera lecture de la requête contenant la plainte, des informations, du récolement, de la confrontation des témoins & de ses conclusions, qu'il sera tenu de signer ; & si c'est un Matelot, le Prévôt fera son rapport debout & découvert, sans avoir voix délibérative.

- MCCLXIX : Après la visite & la lecture entière du procès, le Président ordonnera que l'accusé soit amené devant l'assemblée, où il le fera asseoir sur une sellette, si les conclusions sont à peine afflictives, sinon l'accusé y sera comparoîtra debout.
- MCCLXX : Le Président, après lui avoir fait prêter serment de dire vérité, procédera à son dernier interrogatoire ; chaque Juge pourra l'interroger à son tour ; & il sera reconduit en prison quand les interrogatoires seront finis.
- MCCLXXI : L'accusé étant sorti, le Président prendra les voix pour le jugement de l'accusé ; le dernier Juge opinera le premier, & ainsi de suite en remontant jusqu'au président, qui opinera le dernier.
- MCCLXXII : Celui qui opinera ôtera son chapeau, & dira à voix haute, que trouvant l'accusé convaincu, il le condamne à telle peine ordonné pour tel crime ; ou que le jugeant innocent, il le renvoie absous ; ou si l'affaire paroît douteuse faute de preuves, qu'il conclut à un *plus amplement informé*, l'accusé restant en prison.
- MCCLXXIII : A mesure que chaque Juge donnera son avis, il l'écrira au bas des conclusions et signera.
- MCCLXXIV : L'avis le plus doux prévaudra dans les jugements, si le plus sévère ne l'emporte que par deux voix ; & l'avis du Président ne sera compté que pour une voix de même que celui des autres Juges.
- MCCLXXV : L'accusé étant jugé, le Major fera dresser la Sentence, suivant les modèles imprimés qui lui seront envoyé ; tous les Juges signeront au bas, quand bien même ils auroient été d'avis différent de celui qui aura prévalu ; & il en sera envoyé une expédition au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.
- MCCLXXVI : Le Major de la Troupe, si c'est un Soldat, ou le Prévôt, si c'est un Matelot, ira ensuite à la prison avec celui qui lui servira de Greffier ; & si l'accusé est renvoyé absous, il le fera remettre en liberté aussitôt que la sentence aura été lue.
- MCCLXXVII : Si l'accusé est condamné à mort, ou à une peine corporelle, le Major de la Troupe, si c'est un soldat, ou le Prévôt si c'est un Matelot, le fera mettre genoux, pendant que le Greffier lui lira la sentence, dans le premier cas on lui donnera aussitôt

un confesseur & il sera exécuté dans la journée ; dans le second, il restera en prison jusqu'au moment de l'exécution.

- MCCLXXVIII : Défend Sa Majesté aux Commandants de ses ports, d'ordonner ni souffrir, sous tel prétexte que ce puisse être, qu'il soit sursis à l'exécution d'un jugement du Conseil de guerre, sans ordre exprès de Sa Majesté.
- MCCLXXIX : Si le Commandant du port ne l'est pas en même temps de la place, il ne pourra pas prendre les armes aux Troupes de la marine, ou qui y sont attachées à son service, sans le demander au Commandant de la place, qui enverra s'il le juge à propos, des piquets pour assister à l'exécution.
- MCCLXXX : Si l'exécution se fait sur un bâtiment ou ponton, dans l'enceinte du port, les gardes des portes seront redoublées, & il sera détaché du corps qui sera en bataille, des piquets pour être placé de distance en distance, sur les quais de l'intérieur du port.
- MCCLXXXI : Lorsqu'on amènera le criminel sur le lieu de l'exécution, les Troupes seront sous les armes, les Officiers à leurs postes, les tambours battront *aux champs*, & il sera publié un ban à la tête de chaque troupe, portant défense de crier *grâces*, sous peine de la vie.
- MCCLXXXII : Le criminel étant arrivé au centre des Troupes, on le fera mettre à genoux & on lui lira la sentence à haute voix, après quoi on le conduira au lieu du supplice.
- MCCLXXXIII : Celui qui aura été condamné à être pendu, sera passé par les armes au défaut d'Exécuteur, & en ce cas il en sera fait mention au bas de la sentence.
- MCCLXXXIV : L'exécution étant faite, les Troupes défilèrent devant le mort, le régiment ou corps dont sera l'exécuté marchant avant les piquets.

Titre CIII, Des Délits et des Peines

- MCCLXXXV : Sa Majesté n'ayant point entendu prescrire tous les devoirs, ni prévoir tous les délits, ordonne à un chacun, dans quelque circonstance de service qu'il se

trouve, de commander ou d'obéir, de se conduire toujours pour le plus grand avantage de son service, conformément aux lois de l'honneur ; enjoint même comme un devoir de fidélité & d'obligation la plus étroite à l'inférieur, qui en sera comptable d'avertir le supérieur, sur des preuves certaines ; ou au moins sur des soupçons évidemment bien fondés, des fautes & manquements dont il aura connoissance ; enjoint au supérieur de garder dans ses recherches, le secret qui lui est confié & d'en user avec prudence.

- MCCLXXXVI : Les Officiers-mariniers & Matelots, ainsi que les Canonniers classés, servant dans les brigades d'Artillerie de la Marine, convaincus du crime de désertion, seront condamnés aux galères perpétuelles, & les Soldats à passer par les armes.
- MCCLXXXVII : Seront traités comme déserteurs, tous ceux qui abandonneront le service, sous quelque prétexte que ce puisse être, sans avoir pris par écrit le congé du Commandant du port, visé de l'Intendant ou Ordonnateur.
- MCCLXXXVIII : Et ceux qui, sans un congé valable, seront trouvés à deux lieux du port où ils auraient débarqué, & des autres lieux où ils auraient un service à remplir
- MCCLXXXIX : Lorsqu'on aura battu la caisse dans le port & dans les vaisseaux, pour appeler & faire embarquer les gens de l'Equipage, ceux qui trois heures après auront manqué de s'y trouver, seront mis aux fers, *au pain & à l'eau* pendant quinze jours ; & ceux qui ne se seront trouvés point à bord quand le vaisseau appareillera, seront punis comme déserteurs.
- MCCXC : Les Matelots & Soldats qui en débaucheront d'autres & les induiront à désertir, seront condamnés aux galères perpétuelles.
- MCCXCI : Ceux qui tireront un couteau, épée ou autre arme pour blesser leurs compagnons, seront condamnés à la peine de galères.
- MCCXCII : Si après que deux hommes de l'Equipage, qui auront eu démêlé ensemble, seront raccommodés, l'un d'eux frappe son camarade de sang-froid, il sera un mois aux fers au pain & à l'eau ; & en cas de plaie, il sera condamné aux galères

- MCCXCIII : Les Matelots & Soldats qui se querelleront & se battront à terre, lorsqu'on y enverra des chaloupes auront la cale ; & s'ils se battent seul à seul avec armes égales, ils seront poursuivis suivant la rigueur des ordonnances⁴².
- MCCXCIV : Quiconque prendra querelle dans le bord avec son camarade & le frappera d'un bâton, sera mis aux fers pendant huit jours au pain & à l'eau, & en cas de plaie, sera battu au cabestan de douze coups de corde par le Prévôt de l'Equipage.
- MCCXCV : Les Matelots qui manqueront à leur quart ou le quitteront sous quelque prétexte que ce puisse être, seront mis aux fers pendant huit jours au pain & à l'eau, & en cas de récidive auront la cale.
- MCCXCVI : Les Officiers-mariniers qui manqueront à leurs quart & service à bord, seront punis par la privation de leur solde pendant un mois ; & en cas de récidive, seront punis corporellement, ainsi qu'il en sera jugé par le Conseil de guerre.
- MCCXCVII : Les Soldats qui quitteront leur quart ou garde à bord, sans être relevés, seront mis sur une barre de cabestan avec deux boulets aux pieds, pendant deux heures, deux jours consécutifs.
- MCCXCVIII : Les Matelots & Soldats qui seront de quart, se tiendront sur le pont & sur les gaillards & dunette, à peine d'être mis aux fers pendant trois jours.
- MCCXCIX : Ceux qui seront envoyés à terre, ne feront aucune insulte aux habitants des lieux où ils seront envoyés, à peine d'être punis selon le cas par le conseil de guerre.
- MCC : Ceux qui étant envoyé à terre, voleront chez les habitants des lieux près de la rade où les vaisseaux seront mouillés, seront punis de la peine des galères ou condamné à mort, suivant la conséquence du vol.
- MCCI : Les Officiers-mariniers ; Matelots & Soldats qui se révolteront contre leurs Officiers-majors, ou lèveront la main pour les offenser & frapper, seront condamnés à mort.

⁴² La rigueur des ordonnances fait références aux lois contre le duel qui étaient encore en vigueur en France à cette époque

- MCCCII : Les Caporaux iront aux Sentinelles dès qu'elles appelleront, & avertiront aussitôt l'Officier de garde de ce qu'ils auront appris, à peine de la cale ou de plus grande peine ou de plus grande peine suivant la circonstance.
- MCCCIII : La Sentinelle de la dunette ou des passe-avants, qui aura manqué d'appeler le Caporal ou d'avertir l'Officier de garde, lorsque la chaloupe ou autre bâtiment aura abordé ou débordé du vaisseau, courra une fois la bouline passant du bout du pont à l'autre devant l'Equipage rangé en haie des deux côtés, qui le frappera de cordes.
- MCCCIV : Ceux qui quitteront leur poste dans un combat pour s'aller cacher, seront mis au Conseil de guerre, & condamnés à mort.
- MCCCIV : Comme aussi ceux parleront de se rendre, qui exciteront les autres à sédition pour ce sujet, ou qui l'ayant su, ne l'auront pas révélé.
- MCCCVI : Celui qui dans le combat amènera le pavillon, sans en avoir reçu l'ordre du Commandant en personne, sera condamné à mort.
- MCCCVII : Défend Sa Majesté à tous Officiers & aux gens de l'Equipage, d'avoir aucun commerce ou intelligence avec les ennemis, soit par lettre ou autrement sans permission de l'Officier général commandant l'armée ou escadre, à peine de la vie.
- MCCCVIII : Celui qui sera surpris faisant un signal illicite sera puni de mort.
- MCCCIX : Celui qui manquera au secret sur les opérations ou projets de la campagne, sera mis au Conseil de guerre, pour être jugé & puni suivant le temps, le lieu & la conséquence de l'infidélité.
- MCCCX : Les Pilotes qui manqueront par ignorance ou timidité mal fondée, seront châtiés non seulement par la privation de leur paye, mais même par des peines corporelles, ainsi qu'il sera jugé par le Conseil de guerre suivant la qualité de leur faute.
- MCCXI : Les Maîtres ou Patrons de chaloupes, soit des vaisseaux de guerre & frégates, soit des brulots, qui abandonneront les brulots dans le combat seront punis de mort.

- MCCCXII : Le Capitaine de brulot qui abandonnera son bâtiment, sera condamné à mort ; & s'il y met le feu sans avoir accroché l'ennemi, il sera mis au Conseil de guerre, pour être jugé sur la circonstance du fait.
- MCCCXIII : Tout officier qui aura abandonné son vaisseau sera puni de mort comme déserteur.
- MCCCXIV : Celui qui sera chargé de l'escorte ou convoi de de bâtiments marchands ou flotte quelconque, & qui les abandonnera, sera puni de mort.
- MCCCXV : Le Capitaine d'un vaisseau marchand qui sera sous l'escorte, & qui s'en séparera sans permission ou sans raison légitime, sera condamné aux galères.
- MCCCXVI : Lorsqu'il aura été commis quelque crime qui méritera la mort ou les galères, le Capitaine commandant le vaisseau en avertira sans délai le Commandant de l'armée ou escadre, afin qu'il ordonne que le procès soit instruit & porté au Conseil de guerre.
- MCCXVII : Enjoint Sa Majesté aux Commandants & Intendant des ports, & aux Prévôts de la marine qui auront avis de quelque combat qui pourra être soupçonné de duel, de faire arrêter à l'instant les Officiers qui en seront coupables, & de les mettre en sûreté dans les prisons établies en chaque arsenal de marine.
- MCCCVIII : Le Prévôt ou ses Lieutenants, en informeront sur le champ, & si par les premières dépositions le combat se trouve avoir été fait seul à seul ou à nombre égal, il en donnera avis au Procureur général du Parlement dans le ressort duquel le combat se sera passé, ou sur les lieux à son Substitut.
- MCCXIX : Il continuera ensuite l'information, & la remettra exactement, avec les prisonniers, entre les mains du Commissaire du Parlement nommé pour prendre connoissance de l'affaire.
- MCCCXX : Les Chirugiens-majors & autres entretenus dans les ports & arsenaux de marine, comme aussi tout Chirurgien établi dans les villes maritimes, qui auront été appelés pour panser les blessés, avertiront le Commandant & l'Intendant de la Marine en chaque porté des blessures, soit d'épée ou arme à feu, aussitôt qu'ils auront mis le

premier appareil ; à peine de cassation pour ceux qui seront entretenus par Sa Majesté, & de deux ans de bannissement pour les autres, & d'être procédé extraordinairement contre eux.

- MCCCXXI : L'intention de Sa Majesté est que ce qui est prescrit par la présente Ordonnance soit exécuté dans toutes ses parties ; dérogeant en ce qui est contraire aux Ordonnances & Règlement précédemment rendus dont Elle entend néanmoins que les dispositions rendus soient suivies dans les points auxquels il n'est pas pourvu par la présente.

Annexe XXV : An Act to prevent masters of ships and vessels from clandestinely carrying servants and slaves, 1753

Une loi pour empêcher les Maîtres de Navires et vaisseaux d’emmener des Serviteurs et des Esclaves ou des personnes endettés en dehors de cette province⁴³

Préambule : Alors que divers Serviteurs et Esclaves, appartenant à des sujets de cette Province, et des personnes endettés, ont été emmené de cette Province dans des navires ou vaisseaux qui faisaient du commerce dans cette province, au grand détriment et dommage des sujet de sa Majesté, le bon peuple du Maryland : Pour prévenir ce grand mal il est requis que les dispositions suivantes soient observés :

Qu’il soit observé, par l’Honorable Lord Propriétaire et avec le conseil et l’accord du Gouverneur et les Chambres hautes et basses de l’Assemblée et de son autorité, qu’après la fin de cette session de l’Assemblée, que quand et aussi souvent que, tout Commandant, ou Maître d’un navire ou vaisseau de plus de dix-huit pieds, entrera dans cette Province ou dans ses limites et frontières, il ne sera pas légal pour tout Officier naval de tolérer la présence de ces maîtres ou commandants de monter à bord de son navire ou de lui permettre de commercer avec notre Province, avant que ce commandant ou maître n’ait prêter le serment suivant, sur les Evangiles ou sur les Affirmations⁴⁴ si c’est un Quaker⁴⁵ et que l’Officier Naval sera autorisé à recevoir :

Moi, A B, Commandant du Navire ou Vaisseaux C, ne va pas cacher clandestinement ou permettre que l’on cache à bord de mon navire ou vaisseau, pendant mon séjour dans cette province, aucun serviteur ou esclave qui appartiendrait à tout habitant de cette province, ni ne vais volontairement transporter en dehors de cette Province

⁴³ Archives of Maryland, *Proceedings and Acts of the General Assembly, 1752-1754*, Volume 50, p 284

⁴⁴ Cela fait référence à l’*Affirmation in Law*, il s’agit d’une déclaration solennelle qui est autorisée aux objecteurs de consciences qui ne veulent pas prêter de serment. Elle a la même valeur qu’un serment et est souvent utilisé pour éviter les implications religieuses d’un serment. En Grande-Bretagne, cette Affirmation existe depuis 1695, *An Act that the Solemne Affirmation & Declaration of the People called Quakers shall be accepted instead of an Oath in the usual Forme* (7 & 8 Will. 3 c. 34)

⁴⁵ Les Quakers, ou la Société des Amis est un mouvement religieux protestant qui vient d’Angleterre et qui est apparu au milieu du XVIIe siècle. Il était connu pour l’usage du vouvoiement ancien (thee) comme pronom usuel, leurs habits simples, une opposition à l’alcool, à la guerre, à l’esclavage et aussi à un refus de prêter des serments.

Annexe XXVI: Règlement pour la Régulation de la Marine Continentale Américaine⁴⁶

- Article I ; Les Commandants de tous les navires et vaisseaux appartenant au Treize Colonies Unies devront impérativement montrer un comportement exemplaire en ce qui concerne l'honneur et la vertu, que ce soit en présence de leurs officier ou de leurs hommes et devront être particulièrement vigilant à bien inspecter le comportement de leurs subalternes de manière à pouvoir supprimer toutes les pratiques dissolue, immorale ou contraire à l'ordre, mais aussi de corriger tous ceux qui en seront coupables en accord avec les usages de la mer.
- II : Les Commandants des navires des Treize Colonies Unies, devront s'assurer que le service divin sera pratiqué à bord deux fois par jour et qu'un sermon sera prêché le dimanche sauf en cas de mauvais temps.
- III : Toute personne que sera entendue en train de jurer, maudire ou blasphémer le nom de Dieu, devra être punie par le Capitaine à porter un collier de bois , ou toute autre marque de distinction honteuse pour aussi longtemps qu'il le jugera approprié. Si le coupable est un officier sous-commission, il sera mis à l'amande d'un shilling par offense et s'il s'agit d'un officier marinier ou d'un officier inférieur, il sera mis à l'amende de six pence par offense. Celui qui sera coupable d'ivrognerie, si c'est un marin, sera mis au fers jusqu'à ce qu'il soit sobre, et si c'est un officier, il sera mis à l'amende de deux jours de paye.
- IV : Aucun commandant ne devra faire punir un marin de plus de douze coups de fouets sur son dos nu avec un chat à neuf queues. Si sa faute nécessite une punition plus importante, il devra demander au commandant en chef de la flotte la tenue d'une cour martiale, et pendant ce temps devra confiner le marin en question.

⁴⁶*Rules for the Regulation of the Navy of the United Colonies of North America* (Philadelphia; William and Thomas Bradford, 1775) Reprinted Washington D.C, Naval Historical Foundation, 1944.

- V : Le capitaine ne pourra jamais de sa propre autorité casser un officier sous-commission ou un officier marinier, ni le punir ou le frapper, mais il pourra le suspendre et le confiner et demander au commandant au chef la tenue d'une cour martiale.
- VI : L'officier qui commandera pendant l'absence du capitaine, (sauf si cette absence est due à un congé) ne devra pas ordonner aucune punition autre que le confinement, et au moment du retour du capitaine à bord, devra rapporter le crime ayant justifié cette mesure.
- VII : Le capitaine devra faire accrocher les articles de guerre dans une partie publique du navire et les lire à l'équipage une fois par mois.
- VIII : A chaque fois que le capitaine enrôlera un marin, il devra entrer dans le registre, la date et les conditions de cet enrôlement afin que marin soit justement payé.
- IX : Le capitaine devra, avant son départ, transmettre au Congrès, ou à la personne nommée par le Congrès, une liste complète de tous ses hommes et officiers, avec les dates et conditions de leur enrôlement, et durant son voyage devra garder un compte juste des désertion et décès de tous marins et de l'enrôlement de tout nouveau marin, et à la fin de son voyage, avant la paye, il devra transmettre une liste complète de son équipage y compris ceux qui devront rester à bord.
- X : Les hommes devront (à leur demande) recevoir les frusques nécessaires, fournie par le capitaine ou le commissaire de bord qui devra et garder un compte juste afin que le capitaine à retour du navire puisse donner le nombre de frusques délivrées, afin que le montant soit déduis de la paye des marins concernés.
- XI : Quand au terme « officiers inférieurs » le capitaine devra prendre soin qu'il n'inclut aucun officier sous-commission ou officier marinier autre que le second maître, les assistants du chirurgien, le cuisinier, l'armurier, le canonnier, le maître d'arme et le voilier.
- XII : Le Capitaine devra prendre soin que quand un officier inférieur ou marin volontaire qui sera transférer sur son navire, quel que soit son navire d'origine, il ne soit pas inscrit sur ses livres avec une qualité ou un rang inférieur que celui avec lequel il

avait servi sur le navire précédent. Il devra demander au commandant du navire précédent, une liste de sa propre main, indiquant leurs noms et qualités.

- XIII : Tout officier, marin, ou autre, qui aura le droit à des gages ou des parts de prises, pourra les avoir payés à un tiers, si la validité de cette assignation est confirmée par le capitaine, le maître ou le commissaire de bord, ou le magistrat en chef du comté ou de la corporation.
- XIV : Le capitaine devra décourager les marins de son navire de vendre une quelconque partie de leurs gages ou parts de prises et de ne jamais signer une lettre de procuration pour aucun marin avant qu'il ne soit satisfait que la démarche ne concerne pas la vente de gages ou parts de prises.
- XV : Quand tout officier inférieur ou marin perdra la vie, le capitaine devra faire un ticket de son temps de service et le transmettre de façon sûre à la première occasion au Congrès ou à un agent du Congrès, afin que les gages en questions soient payés à l'agent en charge des biens de la personne décédée.
- XVI : Une partie pratique du navire devra être réservée pour les malades et les blessés, afin qu'il soit possible d'y transporter leur hamac et couchage quand le chirurgien le jugera nécessaire. Une partie de l'équipage devra y être assigné pour veiller et servir les malades, mais aussi maintenir le lieu propre. L'armurier devra fabriquer des seaux avec poignés et couvercle en cas de besoin⁴⁷
- XVII : Dans tous les navires ayant du matériel de pêche, navigant dans des zones poissonneuses, le capitaine devra employer une partie de l'équipage pour pêcher. Le poisson devra être distribué quotidiennement aux malades ou convalescents si le chirurgien le recommande. Le reste devra être délivré au mess des officiers et à ceux des marins sans aucune faveur ni partialité, gratuitement, sans aucune déduction de paye ou de toute autre ration devant être normalement délivrée.
- XVIII : Il est laissé au commandant d'escadre le soin de baisser les rations de provisions en fonction des exigences du service, tout en s'assurant que lesdites rations soient

⁴⁷ Il apparaît que ces seaux devaient servir de pot de chambre pour les malades. En effet, le seul lieux d'aisances des marins étaient les poulaines, à l'avant du navire, en plein air, un lieu difficile d'accès pour les malades.

délivrées régulièrement. Le même pouvoir est donné aux capitaines d'un navire en cas de nécessité absolue.

- XIX : En cas de pénurie de porc, le capitaine devra faire donner trois livres de bœufs aux hommes en lieu et place de deux livres de porc.
- XX : Une fois par semaine, il devra être donné aux hommes une livre de farine et de suet⁴⁸, en lieu et place du bœuf. Cette pratique ne devra continuer plus longtemps que quatre mois entre les escales, et aucun Commissaire de bord ne devra recevoir des provisions de farine et de suet supérieure à quatre mois. Il devra également être fourni une fois par an de la toile pour des sacs à pudding à hauteur d'un pour seize hommes.
- XXI : Pour tout navire appartenant au Treize Colonies Unies qui entrera dans un port avec un besoin de provision, le mandat du commandant d'escadre sera suffisant pour que l'agent du bureau des victuailles fournisse tout ce qui sera nécessaire. Dans les cas urgents où tout délai pourrait porter un préjudice aux intérêts de la flotte, le mandat du capitaine sera suffisant.
- XXII : Le capitaine devra ordonner régulièrement à l'officier en charge de contrôler l'état des provisions et si le pain apparaît comme étant humide, il devra être aéré sur la dunette ou le gaillard d'arrière⁴⁹, il devra également inspecter les tonneaux de viande et si le pickle⁵⁰ s'échappe du tonneau, il devra être refait et placé dans un tonneau sain.
- XXIII : Le capitaine ou le commissaire de bord devra réserver les vêtements, couchage et autre possession de toute personne décédée pour les remettre à la personne en charge des biens de la personne décédée.
- XXIV : Tous les papiers, chartes, passeports et autres écrits trouvés à bord de tous navires capturés, devront être conservés avec soin et les originaux envoyés à la cour de justice pour les affaires maritimes qui sera appointée par le Congrès afin de juger les prises. Toute personne qui détruira sciemment ou inconsciemment ou laissera être détruit

⁴⁸ Gras solide venant du mouton ou du bœuf et que l'on trouve autour des reins ou des côtes et qui est utilisé dans la cuisine Anglo-Saxonne pour la fabrication de puddings notamment.

⁴⁹ Ces parties se trouvaient à l'arrière du navire et étaient normalement réservées aux officiers, sauf en cas de manœuvre ; le gaillard d'arrière était le lieu où se tenait l'officier de quart, il contrôlait également le cas échéant l'accès à la dunette, ainsi cela supprimait la possibilité de vol du pain.

⁵⁰ Il s'agit d'une façon de conserver des produits, avec du vinaigre et/ou de la saumure

lesdits papiers, perdra ses parts de prises et sera punis de la façon qu'une cour martiale jugera appropriée.

- XXV : Toute personne qui dissimulera, volera ou prendra des câbles, ancres, voiles, ou tout autre fourniture appartenant au navire, de la poudre, des armes ou des munitions ou des provisions appartenant au navire des Treize Colonies Unies, subira une punition qu'une cour martiale jugera appropriée.
- XXVI : Quand en vue de l'ennemie et à tout autre moment où cela apparaîtra comme nécessaire pour se préparer à un engagement, le capitaine devra ordonner que le navire soit ordonné en position de combat et devra de sa propre personne en accord avec son devoir, encourager les marins et les officiers inférieurs à se battre avec courage et de ne pas se conduire avec lâcheté ou de demander quartier, sous peine de toute punition qu'une cour martiale jugera appropriée.
- XXVII : Tout capitaine ou officier, marin ou autre, qui quitteront leur poste ou ne feront pas leur devoir, ou s'enfuiront en présence de l'ennemie durant le combat, ou encouragera les autres à le faire, sera condamnée à mort ou à toute autre peine qu'une cour martiale jugera appropriée.
- XXVIII : Aucune personne appartenant ou se trouvant sur le navire ne devra prononcer des mots de sédition ou de mutinerie, ni n'organisera d'assemblée mutine sous aucun prétexte, sous peine de cour martiale.
- XXIX : Tout officier, marin ou marine qui excitera, provoquera ou rejoindra une mutinerie ou sédition dans le navire auquel il appartient sous un quelconque prétexte, sera condamné à mort ou à tout autre peine qu'une cour martiale jugera appropriée.
- XXX : Personne ne devra se quereller ou frapper son officier supérieur, sous peine d'être punis de la façon qu'une cour martiale jugera appropriée.
- XXXI : Toute personne qui pensera avoir une juste cause pour se plaindre, devra discrètement et déceimment le faire savoir à son officier supérieur ou au capitaine selon le cas afin que justice lui soit rendue.

- XXXII : Il n’y aura aucune querelle, ni bagarre, ni duel entre les hommes appartenant à un même navire des Treize Colonies Unies. Il ne devra pas également y avoir de discours ayant pour but de provoquer une querelle, sous peine d’emprisonnement et de toute autre sanction qu’une cour martiale jugera appropriée.
- XXXIII : Toute personne qui dormira pendant son quart ou qui fera son devoir avec négligence, ou qui quittera son poste sans permission, souffrira toute punition qu’une cour martiale jugera appropriée en fonction de la nature de cette offense.
- XXXIV : Tout meurtre sera puni de mort
- XXXV : Tout vol sera puni par une cour martiale
- XXXVI : Tout maître d’arme qui refusera de recevoir tout prisonnier confié à sa charge, ou qui les ayant reçu les laissera s’échapper ou les libèrera sans ordre, sera jugé et punis par une cour martiale.
- XXXVII : Le Capitaine, les officier et toute autre personne devront faire de leur mieux pour détecter, appréhender et faire juger les personnes coupables de fautes et devront à tout moment assister les officiers en charge de cette mission dans l’exécution de leur devoir, sous peine de jugement en cour martiale.
- XXXVIII : Toute autre faute qui sera commise à bord des navires des Treize Colonies Unies et qui ne sont pas mentionner dans ces articles devra être punis en accord avec les coutumes de la mer.
- XXXIX : Une cour martiale sera composée d’au moins trois capitaines et trois lieutenants, avec trois capitaines et trois premiers lieutenants des marines, s’il y a autant de marins présents. Elle sera présidée par le capitaine le plus ancien.
- XL : Tous les officiers de marine de dénomination égale devront prendre le rang des officiers des marines.
- XLI : Tous les membres d’une cour martiale devront jurer le serment suivant : « vous jurez devant Dieu de déterminer de façon impartiale la cause de chaque prisonnier ainsi jugé en accord avec les régulations de la marine des Colonies Unies ». ledit serment

devra être administré par le président à tous les officiers et par l'officier le plus proche en termes de rang au président.

- XLII : Tous les témoins, avant de fournir leurs preuves devront prêter le serment suivant « vous jurez devant Dieu que votre témoignage est la vérité, toute la vérité et rien que la vérité »
- XLIII : La sentence de la cour martiale pour toute peine capitale ne devra pas être exécutée avant d'avoir été confirmée par le commandant de la flotte. Il sera le devoir du président de la cour martiale de transmettre au commandant de la flotte toutes les sentences, avec un résumé des preuves et procédés, cela à la première opportunité.
- XLIV : Le commandant en chef de la flotte, aura le pouvoir de pardonner ou commué toute sentence de mort, prononcée en conséquence des articles précédents.